

G.B. Nr. 11 vom Frühjahr 2001

Bürgerveranstaltung zum U-Bahn-Bau

Der Frankfurter Baudezernent Dr. Wentz, Herr Keute vom Stadtbahnbauamt und Frau Pullmann vom Straßenbauamt stellten am 16. Januar 01 im Clubraum des Altenzentrums Reichelstraße 50 den aktuellen Stand vor.

Es war eine ruhige, sachliche Veranstaltung im Januar 2001, aber keine/r der über hundert Bürgerinnen und Bürger fand etwas Positives an dem Projekt. Die Leute aus Ginnheim sollen und müssen sich noch sehr viele Gedanken zu dem Thema machen, und zwar möglichst bald. Ansprechadresse wäre der Ortsbeirat. Es sollen weitere Veranstaltungen zu dem Thema, auch zur Kosten-Nutzen-Rechnung, folgen. Wer aber glaubt, die U-Bahn ginge nur diejenigen was an, die direkt dort wohnen, kann sich täuschen.

Der Termin im Januar war längst nicht allen Ginnheimerinnen und Ginnheimern bekannt. Siehe inoffizielles Protokoll weiter unten.

Widersprüchliches blieb nach den Informationen vom Januar:

Es geht laut Herrn Dr. Wentz (16.1.01) um die U-Bahn von Südbahnhof - Eschersheimer Landstr. - NW-Stadt - Ginnheim - Messe - Hbf - Römer - Bornheim. Nach unserer Kenntnis wurde die U4 nach Ginnheim nötig, um die neue Siedlung auf dem Riedberg zu erschließen.

Herr Dr. Wentz stellt fest „Die Stadtverordnetenversammlung hat das Projekt beschlossen“. Der Ortsbeirat 2 hat am 15.1.01 ebenfalls zugestimmt. Nach unserer Kenntnis stammt der zugrunde liegende Generalverkehrsplan von 1962, ist also fast 40 Jahre alt. Danach wurden immer wieder mal Beschlüsse zu Einzelaspekten des Projekts gefaßt und verworfen. Dem OBR 2 (wie auch dem 9er) wurde im Januar 2001 die Oberflächengestaltung zum Abnicken vorgelegt. Nach Meinung der Redaktion ist die Sache wirklich endgültig, wenn die Bau- und Finanzierungsvorlage von den Stadtverordneten beschlossen wurde.

Der Erdaushub wird über die drei Ausgänge herausgeholt. Pro laufenden Meter Tunnel fallen ca. 36 cbm (1 LKW-Ladung) an, die vermutlich nach Wicker müssen. Ob für die 1700 Aushub-LKW und die Material-Lieferungen ein direkter An- und Abfahrtweg über die A66 eingerichtet wird?

Der Spielplatz mit den alten Linden wird Lagerplatz und Aufstellfläche für die Baustellenfahrzeuge. „Einige“ Bäume müssen dort entfernt werden, über Fällanträge beschließt laut Herrn Dr. Wentz das Stadtparlament. Nach unseren Informationen ist dafür die Naturschutzbehörde zuständig, die Genehmigungen mit bestimmten Auflagen erteilt. Nicht besprochen wurde, wo die Ausgleichsflächen für Eingriffe in Natur und Landschaft vorgesehen sind. Straßenbegleitende neu zu pflanzende Bäume sind jedenfalls kein Ausgleich für verlorene Kinderspielfläche unterm Küchenfenster.

Der Verkehr von Nord nach Süd wird über Platenstraße - Rosa-Luxemburg-Straße - unter die Brücke zur Wilhelm-Epstein-Straße umgeleitet. Wieder nicht erklärt wurde, warum die teilweise oberirdische Verlängerung der U-Bahn ab Senckenberganlage auf der nun für die Umleitung vorgesehene Strecke abgelehnt wird.

Wenn die U-Bahn fertig ist, wird es für die 16 keinen Ersatz mehr geben. Vielleicht wird mal eine Anbindung bis Hamburger Allee - Rebstock geschaffen. Die oberirdischen Gleise auf der Ginnheimer Landstraße werden bei Beginn der Tunnelarbeiten aber ausgebaut.

Herr Dr. Wentz hätte gern einen Kiosk in der Station Ginnheim, der auch gleich Hausmeisterfunktion übernehmen könnte. Wenn es dort Platz gäbe, müßte die soziale Funktion eines Kiosks gesteuert werden. Ein qualifizierter Hausmeister dürfte billiger sein als evtl. Schäden durch Vandalismus oder Kriminalität.

Im Laufe der vergangenen Jahrzehnte hat Ginnheim teils ungeheuerliche bauliche Eingriffe verkräften müssen. Da darf ein geringer Ausgleich für die Folgen jetzt nicht zu teuer sein.

Von Bürgerseite kam der Vorschlag, die Ginnheimer Landstraße als verkehrsberuhigten Bereich zu gestalten. Frau Pullmann (Straßenbauamt) glaubt, dass der KFZ-Verkehr auf der Ginnheimer Landstraße zukünftig abnehmen wird. Bei dieser optimistischen Einschätzung sind die projektierten oder begonnenen Bautätigkeiten in Ginnheim und im Frankfurter Norden, Niederurseler Ei, Mertonviertel, Universität usw. vermutlich nicht einbezogen.

Von den vorhandenen ca. 60 Parkplätzen auf der Ginnheimer Landstraße werden noch ca. 40 bleiben, die evtl. Parkscheiben-pflichtig werden. Frau Pullmann sprach sogar von Parkuhren. Nicht besprochen wurde, wie die Parkraumbewirtschaftung umgesetzt werden kann, während man in anderen Stadtteilen und Gemeinden Parkuhren abschafft. In diesem Zusammenhang würde „Anwohnerparken“ noch wichtiger. Aber jetzt schon kümmert sich niemand nachhaltig um die Parkplatzprobleme rund um das Markus-Krankenhaus.

G.B. Nr. 11 vom Frühjahr 2001:

U-4 über Hauptbahnhof zur Senckenberganlage

Am 10. Februar 2001 wurde nach 12 Jahren Bauzeit die U-Bahn Hbf - Universität eröffnet. Bis zum Umzug in den Poelzig-Bau (ehem. IG-Farben-Gebäude) werden Studierende und Professoren von der neuen U-4 noch profitieren.

Wir freuen uns, daß uns entgegen der ursprünglichen Planung die 16 so lange erhalten bleibt, bis die Schienen auf der Ginnheimer Landstraße herausgenommen werden, und keine Bahn mehr fahren kann. Dann soll ein Ersatzbus fahren, wenigstens bis Bockenheimer Warte, vielleicht sogar bis Westbahnhof.

Inoffizielles Protokoll vom 16.1.2001

U-Bahn-Bau, Bürgerveranstaltung am 16.1.01 im Altentreff, Reichelstraße 50

Sitzungsleitung: Ortsvorsteher Günter Müller, Vertreter Herr Semmelbauer

Referenten: Baudezernent Dr. Wentz, Herr Keute (Stadtbahnbauamt), Frau Pullmann (Straßenbauamt)

Anwesende BürgerInnen: ca. 100

Presse: siehe Frankfurter Rundschau vom 18.1.01

Herr Dr. Wentz begann mit der Feststellung „Die Stadtverordnetenversammlung hat das Projekt beschlossen“. Der Ortsbeirat 2 habe am 15.1.01 ebenfalls zugestimmt.

Es geht laut Herrn Dr. Wentz für die U-Bahn von Südbahnhof - Eschersheimer Landstr. - NW-Stadt - Ginnheim - Messe - Hbf - Römer - Bornheim nur noch um die optimale Nutzung, u.a. für Behinderte in Ginnheim. Heute sei zu erläutern, was uns in Ginnheim die Baustelle beschert, wie es nachher oben und unten aussieht, technische Fragen, Zeitabläufe. Es gilt, den Bau und die Abläufe zu optimieren, er bittet um Vorschläge der BürgerInnen. Der Dialog mit dem Einzelhandel soll noch fortgeführt werden.

Am 10.2.2001 wird nach 12 Jahren Bauzeit die U-Bahn Hbf - „Universität“ (Herr Dr. Wentz war ehrlich) eröffnet. Die 16 wird es auch danach noch geben, solange bis auf der Ginnheimer Landstr. keine Straßenbahn mehr fahren kann. Dann gibt es einen Ersatzbus, wenigstens bis Bockenheimer Warte.

Noch vor Baubeginn abzuarbeiten sind die Bereiche:

1. Planungsrecht d.h. Planfeststellungsverfahren, das die Stadt Ffm. in ca. 2-3 Monaten beim RP in Darmstadt beantragen wird. Dieses Verfahren dauert - wenn's gut läuft - ca. 1 Jahr. Dazu gehört noch die Anhörung von Trägern öffentlicher Belange und Verbänden, Planauslegung, Abwägungsprozeß. Noch nie wurde ein Planfeststellungsverfahren abgelehnt, u.U. gibt es Auflagen, die zu erfüllen sind. Das Ergebnis des Verfahrens könnte Anfang 2002 vorliegen.
2. Finanzierung. Hauptfinanzträger ist mit ca. 90 % der Bund. Die Stadt trägt nur einen kleinen Teil. Beim Bund hat das Projekt oberste Priorität, d.h. es wird finanziert werden. Der Antrag muß noch gestellt werden, er läuft parallel zum Planfeststellungsverfahren.
3. Ausschreibungsverfahren, kann erst nach den Punkten 1.+2. beginnen.

Herr Keute ist beim Stadtbahnbauamt zuständig für Planung und Finanzierung von neuen Bauprojekten erläutert das Projekt.

Es wird zwischen Volkspark und Universität nur noch die Stationen Ginnheim und Frauenfriedenskirche geben. Markus-Krankenhaus und Sophienstraße fallen ersatzlos weg. Er hängt Pläne aus, demzufolge die 5-, 10- und 15-Minuten-Erreichbarkeitszonen sich nur geringfügig ändern.

Die Station Ginnheim liegt ca. 5 m unter Pflasterniveau (105,4 m über NN), die Decke über der Station ist ca. 70 cm dick und trägt den KFZ-Verkehr. Es wird 3 Ausgänge geben: 2 feste Fußtreppen à ca. 25-30 Stufen am Süd- (Heinzstraße) und Nordende (Mahräckerstr.), dazwischen (Reichelstr.) ein Zugang mit 1 Aufzug und 1 Fahrtreppe, deren Richtung „umkehrbar“ sei. Bei Hausnr. 123 wird der Abstand zwischen Hausfundament und Tunnelwand 1,70 m betragen.

Die gesamten Ver- und Entsorgungsleitungen (Wasser, Schmutzwasser, Regenwasser, Gas, Telefon, Strom und andere) sind zu verlegen. Bauprobleme am Beispiel der Entwässerung: die 2 Kanäle liegen jetzt im Bereich des späteren Tunnels und entsorgen beide Straßenseiten. Es werden erst auf der östlichen Seite zwei neue Kanäle gebaut und angeschlossen, der Gehweg wieder abgedeckt. Dann das gleiche auf der westlichen Seite. Erst danach können die Rohre aus dem Tunnelbereich entfernt werden. Diese Vorarbeiten beginnen an der Kreuzung Wilhelm-Epstein-/Ginnheimer Landstraße.

Da das Gesamtniveau der Leitungen tiefer liegen wird als bisher, sind Tiefbau-Arbeiten zum Anschluß an den Bestand auch in den Seitenstraßen nötig.

Zwischen Frauenfriedenskirche und Bockenheimer Friedhof kommt die Röhre unter der Autobahnbrücke bis zu 30 m tief. Dazu wird das Grundwasser per Luftdruck oder Vereisung aus dem Arbeitsbereich entfernt. Der spätere Tunnel liegt dann sozusagen im Wasserbad. Das Grundwasser, das zwischen 4 und 15 m tief liegt, wird nicht auf Dauer abgepumpt, muß aber für die Bauarbeiten „ein bißchen gesenkt“ werden. Bäume oder Gärten könne das keinen Schaden anhaben. Es sei ausgeschlossen, dass an den Handpumpen der Kleingärtner Grundwassermangel auftreten könne.

Der Tunnel wird mit 4 % Steigung nach oben geführt. Bei Hausnummer 97 soll die Tunneldecke 5-7 m unter Straßenniveau liegen. Optimal ausführbar ist ein Radius von 300 m. Für den Anschluß an die U-1-Strecke stehen nur 150-160 m zur Verfügung, es wird also eng.

In offener Bauweise wird ab Wilhelm-Epstein-Straße Richtung Norden gearbeitet. Eine „Aktive Bauüberwachung“ stimmt die Bohrarbeiten mit den Anliegern ab, Zu- und Abfahrten zu den Grundstücken sollen stets gewährleistet sein. Man beginnt mit 2 Bohrgeräten auf der östlichen Seite. Man rechnet mit 2 Pfählen pro Tag, der Abstand der Pfähle beträgt 90 cm bis 1 m.

Wenn die halbe Seite gebohrt und gesichert ist, kommt der Deckel drauf, und der Einbahnverkehr wird darauf abgewickelt. Die Aushubarbeiten finden unter dem Deckel statt. Der Aushub wird über die drei Ausgänge herausgeholt. Pro laufenden Meter Tunnel fallen ca. 36 cbm Erdreich (ca. 1 LKW-Ladung) an, der vermutlich nach Wicker gefahren wird. Der Baugrund ist untersucht, es seien keine belasteten Aushübe zu erwarten.

Der Spielplatz mit den alten Linden wird als Lagerplatz und Aufstellfläche für die Baustellenfahrzeuge benötigt. „Einige“ Bäume müssen dort entfernt werden, über Fällanträge habe das Stadtparlament zu beschließen.

Unter dem Deckel werden nach dem Ausheben auch die Fertigstellungsarbeiten Kacheln, Klimaanlage, Beleuchtung, Schienenbau erledigt. Ein Bürger fragte nach Toiletten.

Die Rampe zum U-1-Gleis kommt ganz zum Schluß dran.

Erschütterungen durch den Fahrbetrieb schließt man aus, der Fahrweg der U-Bahn soll elastisch gelagert werden.

Notausstiege sind alle 600 m vorgeschrieben. Einer kommt in die Blanchardstraße, einer an die Sportuni bei der Autobahn.

Gebäudebestand: Vor Beginn werden alle Anliegergebäude von einem anerkannten, vereidigten Sachverständigen untersucht. Der Zustand wird dokumentiert. Die Stadt wird eine Versicherung für Folgeschäden abschließen.

Zeitablauf: Baubeginn frühestens Ende 2002 bis Mitte 2003. Der vorbereitende Leitungsbau benötigt ca. 15 Monate. Im 59. Monat nach Baubeginn soll der Verkehr oben wieder beidseitig auf Fahrbahn und Bürgersteigen möglich sein. Die reine Bauzeit beträgt 6 _ bis 7 Jahre. Einige A-4-Zettel mit Ablaufschema/Zeitplan wurden verteilt (ich habe einen).

Lärm: Wenig Lärm durch Kanalarbeiten, laut werden die Bohrarbeiten mit „ca. 70-80 dbA?“ pro Maschine. Nachts soll nicht gearbeitet werden, vermutlich 5 Tage die Woche. Im Tunnelbereich unter der Erde aber 24-Stunden-Betrieb durch (österreichische?) Spezialistenteams. Laut sind auch die Aushubarbeiten.

ÖPNV und Umleitungen: Nach dem Leitungsbau wird die Straßenbahn 16 in Ginnheim eingestellt, es wird einen Busersatz geben von Ginnheim bis Frauenfriedenskirche. Die Verkehrsbeziehung von Nord nach Süd wird über Platenstraße - Rosa-Luxemburg-Straße - unter die Brücke (bei Schreinerei Huppert & Börner) zur Wilhelm-Epstein-Straße umgeleitet. Nach dem 61. Monat wird die U-1 gekappt, Busersatzverkehr zur NW-Stadt. Anbindung der neuen U-Bahn ans U-1-Gleis im 73. Monat.

Die „Krückstockfahrt“ der U-1 soll nach Dr. Wentz' Vorstellung bleiben, zu 70-80% sei sicher, dass die Verbindung Heddernheim-NW-Stadt beibehalten wird.

Nach Fertigstellung der U-Bahn wird die 16 ganz eingestellt. Es wird an eine Nachfolge bis Hamburger Allee - Rebstock gedacht. Die Buslinien 34 + 39 sollen beibehalten werden.

Das Planfeststellungsverfahren für das 3. und 4. S-Bahn-Gleis nach Bad Vilbel läuft zur Zeit. Es wird unabhängig von den Erwägungen zu „Frankfurt 21“ betrieben. Eine Bauentscheidung wird aber erst nach den Beschlüssen zu Frankfurt 21 fallen. Ein S-Bahnhof Ginnheim ist noch fraglich.

Kosten-Nutzen-Rechnung: der errechnete Faktor liege deutlich über der förderungswürdigen Mindestzahl „1“. Derzeit arbeiten Stadt, Land und Bund an der genauen Ermittlung. Das komplizierte Verfahren wird man nach Abschluß gerne in Ginnheim erläutern, das dauert ca. eine gute Stunde. Es geht dabei auch um das Kriterium Fahrzeiten, da man herausgefunden habe, dass die Fahrgäste vor das allem für ihre Entscheidung „ÖPNV/Auto“ bedenken.

Die Kosten für die 2,7 km zwischen Zeppelinallee und U-1-Anschluß Ginnheim betragen nach derzeitiger Schätzung 330 Mio DM incl. der nachträglich geplanten Aufzüge. Davon trägt der Bund 90 %.

Soziale Sicherheit: Die Station wird nachts geschlossen. Dr. Wentz hätte gern einen Kiosk unten, den er aber aus Kostengründen nicht genehmigt bekommt. Ein Kioskbetreiber könne vom Verkauf unten nicht leben, seine Hausmeisterfunktion könne man nicht bezahlen, da zu teuer.

Frau Pullmann stellte Oberflächengestaltung vor.

Die 3 Ausgänge der Station bekommen umgebende kleine Inseln. Die 3,50 m breiten Übergänge/Fahrbahnen zu den 2,50 m breiten Bürgersteigen sollen aufgepflastert werden. Obwohl horizontal genügend Platz für Bäume, sind sie im bebauten Bereich nicht möglich, da zu wenig Tiefe im Erdreich bleibt. Blumenkästen seien möglich.

Dafür wird die Ginnheimer Landstraße auf Bockenheimer Gebiet mit 3 Baumreihen dicht bepflanzt. Es kam die Frage auf, ob diese Bäume nicht die sowieso von der höher gelegten Straße beschatteten Grundstücke weiter verdunkeln. Auf voller Länge zwischen Frauenlob- und August-Scheidel-Straße sollen beidseits der Fahrbahn Längsparkplätze eingerichtet werden. Nicht in Frage gestellt war der 4spurige Ausbau in diesem Bereich.

Für Radverkehrsanlagen sei zwischen Wilhelm-Epstein- und Platenstraße kein Platz vorhanden, ohne die 2,50 m breiten Bürgersteige zu beschneiden. Bürger mußten einen Zebrastreifen am mittleren Ausgang (Rolltreppe/Fahrstuhl) anregen. Fritz Biel verteilte Stellungnahme des ADFC mit einem Vorschlag, wie je Seite 1,50 m für Fahrrad-Schutzstreifen geschaffen werden kann.

Der Tunnelmund wird an der Stelle der jetzigen U-1 Haltestelle liegen. Es gibt Vorschläge, das alte Gleisfeld aufzuforsten und/oder dort Parkplätze anzulegen.

Nach Frau P.'s Aussage wird der KFZ-Verkehr auf der Ginnheimer Landstraße abnehmen. Von Bürgerseite kam der Vorschlag, die Ginnheimer Landstraße als verkehrsberuhigten Bereich zu gestalten.

Von den vorhandenen ca. 60 Parkplätzen werden noch ca. 40 bleiben, die evtl. Parkscheiben-pflichtig werden (sie sprach sogar von Parkuhren).

Der Spielplatz Ecke Mahräcker Str. kann wieder hergerichtet werden. Pläne dafür gibt es nicht. Jedenfalls müssen dort erst mal viele Bäume weg.

Fazit:

Ruhig und sachlich abgelaufene Veranstaltung. Niemand von den Bürgern äußerte etwas Positives über das Projekt. Aber auch keine lautstarke Ablehnung, eher Ergebenheit oder sachliche Einwürfe.

Die Leute aus Ginnheim sollen und müssen sich noch sehr viele Gedanken zu dem Thema machen. Ansprechadresse wäre Herr Keute (demnächst in Ruhestand), dessen Anschrift sich die Bürger/-innen beschaffen müßten, oder der Ortsbeirat. Es wurden weitere Veranstaltungen zu dem Thema angekündigt.

Der Ortsbeirat 2 hatte am 15.1.01 der Oberflächengestaltung in seinem Bezirk zugestimmt. Unsere Ortsbezirksgrenze verläuft in der Mitte der Wilhelm-Epstein-Straße.

Nach der Veranstaltung hat der Ortsbeirat 9 am 25.1.01 angeregt, dass nördlich vom Tunnelmund, der an die Stelle der jetzigen U-1 Haltestelle kommt, Ecke Ginnheimer Landstraße ein Kinderspielplatz angelegt werden soll (ausgesprochen verkehrsgünstig gelegen!!), und dass die Anregungen des ADFC zur Einrichtung einer Fahrradspur auf der Ginnheimer Landstraße aufgenommen werden sollen.

Aufgeschrieben von Freya Linder dormiCIEL

Offene Fragen, die sich mir im Nachgang zur Bürgerveranstaltung vom 16.1.2001 stellten

Thema: U-Bahn-Bau in Ginnheim

Es geht laut Herrn Dr. Wentz um die U-Bahn von Südbahnhof - Eschersheimer Landstr. - NW-Stadt - Ginnheim - Messe - Hbf - Römer - Bornheim
Frage: wo ist dann die Riedberg-Anbindung, für die das Projekt überhaupt nur nötig ist?

Herr Dr. Wentz stellt fest „Die Stadtverordnetenversammlung hat das Projekt beschlossen“. Der Ortsbeirat 2 hat am 15.1.01 ebenfalls zugestimmt. **Frage: welchen Papieren hat die STVV und der OBR 2 zugestimmt? Welche Rechtsfunktion haben diese Papiere bzw. diese Beschlüsse?**

Der Aushub wird über die drei Ausgänge herausgeholt. Pro laufenden Meter Tunnel fallen ca. 36 cbm Erdreich (ca. 1 LKW-Ladung) an, der vermutlich nach Wicker gefahren wird.
Frage: welchen Anfahrts-/Abfahrtsweg nehmen die 1700 Aushub-LKW für das Erdreich zwischen Station Franz-Rücker-Allee und Anschluß an die U1? Von wo werden die Material-Lieferungen angefahren? - Wird eine Baustellen-Zu-/Abfahrt direkt über die A66 eingerichtet, ähnlich wie an der A661 in Eschersheim?)

Der Spielplatz mit den alten Linden wird als Lagerplatz und Aufstellfläche für die Baustellenfahrzeuge benötigt. „Einige“ Bäume müssen dort entfernt werden, über Fällanträge hat laut Herrn Dr. Wentz das Stadtparlament zu beschließen.
Frage: welche Behörde erteilt unter welchen Auflagen die Genehmigung für beantragte Baumfällungen. Wo genau werden die Ausgleichsflächen für Eingriffe in Natur und Landschaft vorgesehen? Straßenbegleitende neu zu pflanzende Bäume sind kein Ausgleich für verlorene Kinderspielfläche.

Die Verkehrsbeziehung von Nord nach Süd wird über Platenstraße - Rosa-Luxemburg-Straße - unter die Brücke (bei Huppert & Börner) zur Wilhelm-Epstein-Straße umgeleitet.
Frage: Warum wurde die teilweise oberirdische Verlängerung der U-Bahn ab Senckenberganlage auf der nun für die Umleitung vorgesehene Strecke

verworfen? Wurde ein Kostenvergleich zwischen den beiden Varianten angestellt?

Nach Fertigstellung der U-Bahn wird die Straßenbahn 16 ganz eingestellt. Es wird an eine Nachfolge bis Hamburger Allee - Rebstock gedacht. Oberirdische Gleise gibt es nach Beginn der Tunnel-Arbeiten aber auf der Ginnheimer Landstraße nicht mehr.

Frage: Soll dann ein neuer Gleiskörper für die Strecke Ginnheim-Westbahnhof-Rebstock gebaut werden?

Es geht bei der Kosten-Nutzen-Rechnung auch um das Kriterium Fahrzeiten, da man herausgefunden habe, dass die Fahrgäste vor das allem für ihre Entscheidung „ÖPNV/Auto“ bedenken.

Frage: welche Bewertung erfahren die für die Fahrgäste entscheidenden Wegezeiten von Haus zu Haus?

Herr Dr. Wentz hätte gern einen Kiosk unten, der auch gleich Hausmeisterfunktion übernehmen könnte. Das würde aber aus Kostengründen regelmäßig nicht genehmigt.

Frage: wo wäre in der Station Ginnheim Platz für einen Kiosk? Wäre von solch einem Kiosk eine ähnliche soziale Funktion zu erwarten/zu befürchten, wie sie jetzt der oberirdische Kiosk beim Spielplatz hat?

Von Bürgerseite kam der Vorschlag, die Ginnheimer Landstraße als verkehrsberuhigten Bereich zu gestalten. Nach Frau Pullmanns Aussage wird der KFZ-Verkehr auf der Ginnheimer Landstraße zukünftig abnehmen.

Frage: auf welchen Fakten beruht diese Einschätzung? Sind bei der Vermutung des Rückgangs der Verkehrsdichte auf der Ginnheimer Landstraße die projektierten oder begonnenen Bautätigkeiten in Ginnheim und im Frankfurter Norden, Niederurseler Ei, Mertonviertel, Universität usw einbezogen?

Von den vorhandenen ca. 60 Parkplätzen auf der Ginnheimer Landstraße werden noch ca. 40 bleiben, die evtl. Parkscheiben-pflichtig werden. Frau Pullmann sprach sogar von Parkuhren.

Frage: Wie soll die Parkraumbewirtschaftung umgesetzt werden, wenn in anderen Stadtteilen und Gemeinden Parkuhren abgeschafft werden? Ist in diesem Zusammenhang an Anwohnerparken gedacht? Wie soll die Parkplatznutzung überwacht werden, da sich doch jetzt schon niemand nachhaltig um die Parkplatzprobleme rund um das Markus-Krankenhaus kümmert?

Erschütterungen durch den Fahrbetrieb (wie an Berger und Eschersheimer Landstraße zu beobachten) schließt man aus, der Fahrweg der U-Bahn soll elastisch gelagert werden.

Frage: Ob das in Ginnheim besser wird, als das Passagiere der gerade neu eröffneten Strecke zwischen Hauptbahnhof und Senckenberganlage berichten?

25.1.2001 Freya Linder

Ginnemer Blättche Nr. 10, Herbst 2000:

100 Jahre Pariser U-Bahn Métro (aus der Frankfurter Rundschau)

... „An vielen Stellen der Stadt ist das Rollen der "Unterpfasterbahn" wegen der geringen Tiefe zwischen 4 und 12 Metern auch oberirdisch zu hören. Die Durchschnittsgeschwindigkeit liegt bei 26,8 km/h. Auf knapp 17 Kilometern tritt die Métro ans Tageslicht und fährt über Viadukte. Auch hier hielt man sich an die

Faustregel, nach der keine Métro-Station mehr als 500 Meter von der nächsten entfernt sein soll.“ ...

„Neue Métro-Linien wird es in Paris nicht mehr geben. Die Betriebsgesellschaft strebt nach oben, an die Sonne. Sie hat die Straßenbahn wieder entdeckt, allerdings mit dem Komfort von heute. Auf den ersten 25 Kilometern, draußen in den Vororten, will sie ihren erfolgreichen Slogan `Die Métro, mein Zweitwagen' auf die Tram übertragen. Die RATP plant 60 Kilometer neue Straßenbahntrassen, davon einen Teil auf den Boulevards des Maréchaux, der ehemaligen Ringstraße um Paris.“ ... Folgt unsere kleine Weltstadt Frankfurt dem großen Vorbild erst, wenn alle Pläne aus den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts abgearbeitet sind?

Ginnemer Blättche Nr. 10, Herbst 2000:

Kosten für schienengebundenen Nahverkehr

21,8 Kilometer lang wird die Aartalbahn von Wiesbaden Hauptbahnhof nach Bad Schwalbach. Das Projekt soll 212,5 Millionen DM kosten, nach Adam Riese also ca. 10 Millionen pro Kilometer. Für die 4,1 km lange Straßenbahnstrecke von Darmstadt nach Kranichstein sind 49,7 Millionen DM veranschlagt (Eva Zwerg errechnet 12,12 Mio. DM pro Kilometer).

Laut Zeit-Magazin: U-Bahn kostet 90-150 Mio. DM pro km, Straßenbahn 8-25 Mio. Jährliche Unterhaltungskosten der U-Bahn 650.000 DM pro km, der Straßenbahn 290.000,-, also ca. die Hälfte. Eine Rolltreppe allein kostet 158.000,- Unterhalt pro Jahr. Mehr Info im Internet: www.trampage.de.

Und was kostet die D-Strecke nach Ginnheim? 1998 veranschlagte man die Investitionskosten für die U-Bahn von der Senckenberganlage nach Ginnheim (ca. 4 km) und Verlängerung bis Hedderheimer Landstraße (Gleisanlage ist vorhanden) auf DM 330 Mio. Adam Riese und Eva Zwerg rechnen nach: ist es möglich, daß das pro Kilometer „nur“ ca. 80 Millionen DM Baukosten ergibt? - Und kann es sein, daß nüchtern rechnende Menschen so eine Planung verfolgen, wo doch die Alternative, unsere „16“, schon seit Jahrzehnten funktioniert?

Was käme wohl heraus, wenn es einen bundesweiten Ideenwettbewerb gäbe mit der Zielaufgabe: „Wie sieht die preisgünstigste Schienenverbindung von der Senckenberganlage zur U1 in Ginnheim aus?“

Ginnemer Blättche Nr. 9, Frühjahr 2000

Zum Thema U-Bahn schreibt der Verkehrspolitische Sprecher der CDU-Fraktion (wir haben leicht gekürzt)

„Ich möchte im Namen der CDU-Stadtverordnetenfraktion folgendes klarstellen:

1. Wir halten an unserem Beschluß, die D-Linie Bad Homburg (Gonzenheim) - Mertonviertel - Nordweststadt - Ginnheim - Hauptbahnhof - Niederrad zu bauen, unbeirrt fest. Diese Linie hat im Schnellbahnnetz große Bedeutung und bietet erstmals eine schnelle Direktverbindung aus dem Frankfurter Norden zum Hauptbahnhof dar. Auch wird diese Linie nach der Weiterführung südlich des Main alle Universitätsstandorte miteinander verbinden.
2. Wir als CDU-Fraktion hielten die ursprünglichen Pläne einer oberirdischen Führung der Stadtbahn in der Ginnheimer Landstraße für unververtretbar. Für uns ist es nach den Erfahrungen in der Eschersheimer Landstraße undenkbar, daß in der relativ engen Ginnheimer Landstraße alle 2,5 Minuten ein U-Bahn-Zug mit 4 Wagen (Länge 100 m) verkehrt und somit ein Überqueren der Straße nahezu unmöglich macht. Eine

Absperrung der Gleise mit Gittern war zwar nicht vorgesehen, der intensive Betrieb der U-Bahn (HVZ 5-Minuten-Takt = 12 Züge pro Richtung in der Stunde) hätte aber vergleichbare stadtteilzerschneidende Wirkung gehabt. Dies wollten wir unbedingt verhindern und haben deswegen für die unterirdische Führung gekämpft und diese in Verhandlungen mit der SPD durchgesetzt.

3. In dem Gespräch mit dem Vorstand des Gewerbeverbandes am 19.10.1999 haben wir zugesagt, uns für eine optimale Information der Ginnheimer Bevölkerung, für eine Oberflächengestaltungsplanung zusammen mit den Betroffenen, für eine Optimierung der Bauabläufe und Hilfestellung für betroffene Gewerbetreibende einzusetzen. Einen ersten Schritt haben wir mit unserem Antrag vom 1.12.1999 getan. Auch sind wir in intensiven Gesprächen mit dem Bau- und dem Wirtschaftsdezernenten bezüglich des weiteren Planungsverlaufes.
4. Ob es Chancen gibt, die andiskutierte Trasse östlich des Markus-Krankenhauses zu realisieren, ist derzeit von uns nicht abzuschätzen. Ich erlaube mir allerdings anzumerken, daß bei einer derartigen Lösung die Station in Höhe des Markus-Krankenhauses noch weiter von den Geschäften in der Ginnheimer Landstraße entfernt wäre.
5. Die CDU-Fraktion setzt sich seit vielen Jahren für den Ausbau des Stadtbahnnetzes ein, weil wir der Auffassung sind, nur durch einen attraktiven, störungsfreien, schnellen und komfortablen ÖPNV eine Verlagerung vom Pkw weg erreichen können. Die Erschließung des Frankfurter Nordens durch die A-Strecke (Oberrad/Nieder-Eschbach - Hauptwache - Südbahnhof) und die D-Strecke (Nieder-Eschbach - Nordwestzentrum - Bockenheimer Warte - Hauptbahnhof) bietet neben hoher Attraktivität und dichtem Takt auch eine optimale Verbindung zur Stadt, so daß hier die Chance eines hohen Modal-Split zugunsten ÖPNV geschaffen wird.
6. Abschließend möchte ich darauf hinweisen, daß die Stadt Frankfurt in der Berger und der Leipziger Straße bereits hinreichende Erfahrungen mit dem U-Bahn-Bau in engen Straßen gesammelt hat. Beide Straßen (und die angrenzenden Stadtteile) haben eine positive Aufwertung nach Fertigstellung der U-Bahn erfahren. Dazu gehört natürlich auch eine abgestimmte und in den Stadtteil passende Umgestaltung der Straßenoberfläche."

Helmut Heuser, CDU-Stadtverordneter

Ginnemer Blättche Nr. 9, Frühjahr 2000:

Beschlüsse unseres Ortsbeirats zum Stadtteil Ginnheim

a) U-Bahn-Bau in der Ginnheimer Landstr.:

Die Ginnheimer Sorgen zur geplanten Großbaustelle auf unserer "Zeil" nahm der Ortsbeirat im Beschluß vom 16.3.00 auf. Die Fragen soll der Magistrat nun innerhalb von drei Monaten beantworten. Im Wortlaut:

Der anstehende U-Bahn-Bau sowie die damit verbundenen Belästigungen und Verkehrseinschränkungen führen in der Ginnheimer Bevölkerung zu einer großen Verunsicherung. Insbesondere die Gewerbebetriebe entlang der Ginnheimer Landstraße machen sich Sorgen um ihre Existenz während der Baumaßnahmen. Vor dem Hintergrund, daß bislang nur spärliche Informationen an wenige der Betroffenen gelangt sind, *fragen wir den Magistrat:*

1. Ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden, und welchen zeitlichen Ablauf hat der Magistrat dafür vorgesehen?

2. Wie wird der Bau in der Ginnheimer Landstraße im einzelnen ablaufen (Beginn der Bautätigkeit, Dauer, Bauabschnitte etc.)
3. Welche Planungen gibt es für den Verkehr während der Baumaßnahmen (Einbahnstraße, Umleitungen, Ausweichparkplätze etc.)?
4. Wann ist mit einer Vorstellung der Oberflächenplanung zu rechnen, wie sie in OM 978 erbeten und in der Stellungnahme vor mehr als einem halben Jahr versprochen wurde?
5. Trifft es zu, daß, wie in B 879 ausgeführt, eine zweite Rolltreppe gebaut wird?
6. Welche Auswirkungen wird der U-Bahn-Bau nach seiner Beendigung auf den Straßenverkehr in der Ginnheimer Landstraße haben (wegfallende Abbiegemöglichkeiten etc.)?
7. Ist der Magistrat bereit, die Ginnheimer Bürger und Bürgerinnen durch eine Veranstaltung o.ä. über die näheren Umstände des U-Bahn-Baus zu informieren?

Ginnemer Blättche Nr. 8, Herbst 1999

Leserbrief

In dem Artikel über die U-Bahnlinie D, der im letzten Blättche abgedruckt war, wurden viele Gründe angeführt, die nicht nur aus Ginnheimer Sicht gegen die geplante Linie sprechen. Einen Aspekt möchte ich noch anfügen:

Mit der Straßenbahn 16 entfällt für alle Ginnheimer und Bockenheimer eine relativ schnelle Direktverbindung nach Sachsenhausen, die nicht nur an der Schweizer Straße und am Südbahnhof hält. Wer täglich dorthin zur Arbeit fährt, für den ist die U1 nicht die beste Alternative (zumal es ja ungewiß ist, wie lange die noch bis Ginnheim fährt). Viele der Pendler werden dann wohl leider mit dem Auto fahren – und sich die Monatskarte sparen.

Niko Raatschen

Ginnemer Blättche Nr. 8, Herbst 1999

U – Bahn ?! Gedicht von E. Adelman

Ob mit dem Bus, ob mit der Bahn -
 egal wohin die Leute fahr'n –
 von Ginnheim gibt's da kein Problem;
 drum ist es auch nicht einzuseh'n,
 daß für 500 Millionen,
 mitten wo die Menschen wohnen,
 eine Baustelle entsteht.
 Jahrelang von früh bis spät
 wird es rattern, hämmern, kreischen,
 die Geschäfte müssen weichen –
 Existenzen sind bedroht!
 Jahrelang ist Ginnheim tot!

Wo's nötig ist, kann man nichts sagen,
 doch hier muß man sich ernsthaft fragen:
 „Muß eine U-Bahn wirklich her?
 Oder geht es hier um mehr?!“

Ginnemer Blättche Nr. 8, Herbst 1999

U-Bahn-Bau in Ginnheim

Gegendarstellung der SPD Ginnheim, zu deren Veröffentlichung wir nach dem Presserecht verpflichtet sind

„Es ist falsch, daß die Magistratsvorlage M 159 im Ortsbeirat 9 mit Stimmen von CDU und FDP angenommen wurde, sich die SPD der Stimme enthielt und nur die Grünen dagegen stimmten.

Richtig ist, daß die Vorlage M 159 mit den Stimmen der SPD, der Grünen und des FDP-Vertreters zurückgewiesen wurde. Lediglich die CDU hat die Vorlage „zur Kenntnis“ genommen.“

Anmerkung der Redaktion:

Das uns leider erst nach Drucklegung der Ausgabe 7 des Ginnemer Blättche vorliegende Protokoll der Ortsbeirats-Sitzung vom Dezember 1998 bestätigt die Darstellung der SPD im Ortsbeirat 9.

Vielleicht dient unser Irrtum als Anregung für zukünftige Ortsbeiratssitzungen, die Haltung der Fraktionen auch für das anwesende Publikum nachvollziehbar zu präsentieren.

Wir freuen uns aber, daß die SPD im Ortsbeirat 9 ausdrücklich Wert auf die Feststellung legt, daß sie gegen den vom Stadtbahnbauamt ausgearbeiteten Entwurf zum U-Bahn-Weiterbau zwischen Senckenberganlage und Ginnheim gestimmt hat. Es wäre schön, wenn Ginnheim damit aktive und einflußreiche Verbündete im Kampf gegen die vorgeschlagene Art des Weiterbaus hätte.

Denn im *Stadtparlament* haben auch die VertreterInnen der SPD der Vorlage M 159 am 17.12.98 zugestimmt. Nötig ist nach unserer Ansicht, daß die Planer noch mal nachdenken, bevor es für Ginnheim zu spät ist. Vor Jahrzehnten (Generalverkehrsplan 1962/63) gefaßte Beschlüsse gehören vor der Umsetzung auf den Prüfstand!

Hoffnungsvoll stimmen kann eine Aussage unserer Oberbürgermeisterin, die in der Frankfurter Rundschau vom 6. Juli 1999 zitiert wird: „Zum Wohle der Stadt können Beschlüsse immer geändert werden.“ (Da ging es um das 6-Milliarden-Angebot der Deutschen Bank zum Messestadt-Projekt.)

Ginnemer Blättche Nr. 8, Herbst 1999

U-Bahn-Bau im Ortsbeirat 9

Aus der 24. Sitzung des OBR 9 vom 27.9.1999

Aufgrund einer Stellungnahme des Straßenbahnbauamtes hatten Die Grünen beantragt, daß der OBR 9 den Magistrat bitten sollte, den Ortsbeirats-Fraktionen erklärende Unterlagen zur Verfügung zu stellen. Und zwar

1. Den Berechnungsweg, der zu dem Nutzen-Kosten-Indikator von 2,14 geführt hat, und
2. zur Prüfung der vom Ortsbeirat vorgeschlagenen alternativen Trassenführung.

Beides möchte die SPD im Ortsbeirat nicht auf ihrem Tisch haben – sie lehnte den Antrag kommentarlos ab.

Nun interessiert unsere Leserinnen und Leser sicher, ob wenigstens die anderen Fraktionen im Ortsbeirat wissen wollen, wie die Entscheidung zum U-Bahn-Bau in der geplanten Weise zustande kam. Den schwierigen

Berechnungsweg zum erstaunlich günstigen Kosten-Nutzen-Faktor von 2,14 möchten immerhin CDU, Grüne und F.D.P. kennenlernen. Warum die alternative Trassenführung über Miquelallee-Bundesbank und Fernmeldeturm-Platenstraße nicht weiter verfolgt wird, das wollten nur die Grünen und der F.D.P.-Vertreter wissen.

Ginnemer Blättche Nr. 8, Herbst 1999

Ginnheimer/-innen und U-Bahn-Bau **Sie können ja doch nichts dagegen tun?**

Wissen Sie eigentlich, wie weit Ihr Weg zur neuen U-Bahn sein wird, wenn sie einmal fertig ist? Es kann Ihnen kaum egal sein, wenn in Ginnheim das Unterste zuoberst gegraben wird. Sie werden während und nach der Bauzeit direkt betroffen sein. Besuchen Sie die öffentlichen Veranstaltungen zum Thema, informieren Sie sich, und reden Sie mit Ihren Nachbarn darüber!

Inzwischen haben ca. 1000 Ginnheimerinnen und Ginnheimer mit ihrer Unterschrift erklärt, daß sie die U-Bahn in Ginnheim, so wie sie jetzt geplant ist, nicht wollen. Leider gibt es immer noch Leute, die von all dem nichts wissen oder nichts wissen wollen. Nach dem Abschluß des Planfeststellungsverfahrens ist dann überhaupt nichts mehr zu ändern, egal wie lange sich der Baubeginn vielleicht noch verzögern mag.

(Stand Herbst 1999)

Zwei öffentliche Veranstaltungen hat es schon gegeben: im Markus-Krankenhaus erläuterte Herr Dr. Krimmer vom Stadtbahn-Bauamt am 12.3.99 den Stand seiner Planungen. Am 29.6.99 stellte die SPD Ginnheim in der Reichelstraße 50 das Projekt vor. Von beiden Terminen haben offenbar wenige Bürger/-innen etwas gewußt.

Herbst 1999: Probebohrungen alle 100 m zur Erkundung des Baugrundes

Ende 1999: Antrag des Stadtbahnbauamts auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens beim Regierungspräsidenten

Sept. 2000: Inbetriebnahme der U4 vom Hauptbahnhof zur Senckenberg-Anlage. Dann verkehrt die Straßenbahn 16 nur noch zwischen Ginnheim und Westbahnhof, ab U-Bahn-Baubeginn wird das ein Bus. Das Umsteigen zur U4 Richtung Hauptbahnhof ist ab Herbst 2000 mit weiten Wegen verbunden.

Termin offen: 4 Wochen lang **Planauslegung** im Technischen Rathaus; betroffene Bürgerinnen und Bürger sollten dann diese letzte Gelegenheit nutzen und ihre Einsprüche anmelden. **Bürgeranhörung** im Rahmen des **Planfeststellungsverfahrens**.

2001: Baubeginn Tiefbauarbeiten / Rohrleitungsverlegung

Baubeginn: ab Bockenheim etwa im Jahr 2001, weiter in Ginnheim ab 2005, Dauer je ca. 4 Jahre. In dieser Zeit werden auf der gesamten Strecke ca. 130.000 cbm Erde mit Baggern ausgehoben und abgefahren. Ein großer LKW faßt ca. 20 cbm – das ergibt etwa 6.500 LKW-Ladungen, dazu kommen alle anderen Materialfahren. Der Baustellenverkehr wird das Leben zwischen Bockenheim und Niddatal ein Jahrzehnt lang prägen.

„Offene Bauweise“: vom Bockenheimer Friedhof – Ginnheimer Landstraße – bis zur heutigen U1-Station entsteht eine 13 m breite Baugrube, die beim Spielplatz teils bis

an die Hausfundamente reicht. Der „normale“ Abstand von 1,80 m zu den Häusern muß reichen für die Versorgungsleitungen (Gas, Wasser, Strom, Telefon usw.). Die liegen jetzt noch mitten unter der Straße und stören den Gleis- und Stationsbau. Für die Grubenwände werden Löcher gebohrt und mit Beton verfüllt. Der Grubendeckel soll so schnell wie möglich hergestellt werden, damit der Verkehr wieder rollen kann. Oberkante Tunnelröhre ist Unterkante Fahrbahnkonstruktion.

Häuser an der Ginnheimer Landstraße: Die Bauarbeiten werden wegen der engen Verhältnisse in Ginnheim kompliziert. Hauseigentümer sollten bei der Stadt rechtzeitig ein Beweissicherungsverfahren beantragen, damit Ursachen von evtl. Bauschäden eindeutig zugeordnet werden können. Jedenfalls meint Herr Dr. Krimmer, es sei nicht wahr, daß in Bornheim die Gläser im Schrank klirren und die Nadel aus der Schallplattenrille springt, wenn die U-Bahn vorbeifährt. Und außerdem sei die Bautechnik viel moderner geworden.

KFZ-Verkehrsführung: Autos sollen während der Bauzeit weiterfahren können, mit Einbahn- oder evtl. Ampelregelung. Bewohner/innen von jetzt noch ruhigen Nebenstraßen bekommen also wohl auch was ab. Wenn der Deckel wieder drauf ist, stören keine Gleise mehr den Autostrom, das „Niederurseler Ei“ kann seine Schleusen öffnen. Parkplätze auf der „Ginnheimer Zeil“ sind nach den Plänen nur ein bißchen rarer als jetzt.

Eschersheimer Landstraße: deren Anwohner halten das Ganze wahrscheinlich für ein entferntes Schauspiel, das sie nichts angeht. Tut es aber doch: Das Angebot der neuen U4 vom Frankfurter Norden zum Hauptbahnhof werden viele Fahrgäste nutzen, die jetzt noch mit der U1/2/3 fahren. Diese Bahnen fahren dann nicht mehr so oft.

Das freut unsere Verkehrsplaner – brauchen sie doch die Kapazität der Eschersheimer Landstraße für die Autos der 15.000 Bewohner des geplanten Neubaugebietes „Riedberg“. Weniger U-Bahn, mehr Autos – ob das auch die Menschen an der Eschersheimer freut?

Öffentlicher Personen-Nahverkehr (ÖPNV) in Ginnheim: Die Linie 16 ist die längste Zeit nach Ginnheim gefahren. Die „Prioritätenfolge des Generalverkehrsplans (GVP) Teil Gesamtnetz Schiene 2000“ sieht vor, daß die 16 vom Hauptbahnhof kommend an der Messe zur Voltastraße und zum Rebstock fährt. Es sollen dadurch täglich 7.700 mehr Fahrgäste gewonnen werden. Wo in dieser Rechnung die abgehängten Leute aus Ginnheim vorkommen, wissen vielleicht die Planer.

Kosten-Nutzen-Indikator: Das ist eine Zahl, die nach einem standardisierten Bewertungsverfahren ermittelt wird und angeben soll, wie sich eine Maßnahme rentiert. Eine nähere Beschäftigung mit diesem Zahlenspiel könnte sich lohnen.

In der Magistratsvorlage M 159 vom 11.9.98 wird diese Kennziffer (ohne Riedberg-Bebauung) mit 1,27 oder 8.500 Personen pro Tag angegeben. Ob die verstärkte Nutzung der verlängerten U4 evtl. durch eine verringerte Nutzung der U-Bahnen U1, U2 und U3 ausgeglichen wird, ist in dem Bericht nicht erwähnt. Dann wäre das Ganze für die Verkehrsbetriebe nämlich ein schlechtes Geschäft: Fahrgäste umdirigiert, teure Tunnel und Gleise angelegt und einer bestehenden Linie die Fahrgäste entzogen.

Auf einen Indikator von 2,86 gar kommt die GVP-Untersuchung, wenn die gewünschten 15.000 Neu-Siedler vom Riedberg mitgezählt werden. Die sollen für 14.400 zusätzliche ÖPNV-Fahrten pro Tag gut sein. Welche Linien diese

Menschen benutzen, oder ob sie sowieso überzeugte Autofahrer sind, wird sich erweisen. Wir gönnen ihnen das neue Häuschen im Grünen, jedem das Seine – aber muß Ginnheim deshalb eine U-Bahn ausgerechnet durch die Ginnheimer Landstraße bekommen?

Zum Zeitpunkt dieser Kosten-Nutzen-Rechnungen dürften die im Bau befindlichen ca. 300 Arbeitsplätze der Telekom am Fernmeldeturm noch nicht bekannt gewesen sein. Ob die Bundesbank mit ihren ca. 2.500 Mitarbeitern oder die neu hinzugezogenen ÖPNV-Nutzer in den ehemaligen US-amerikanischen Liegenschaften in der Rechnung berücksichtigt sind? Jedenfalls ließen die sich zum Teil wirklich zum Umsteigen vom Auto auf die U-Bahn bewegen, wenn ein gutes ÖPNV-Angebot vor der Tür wäre.

Neue Fahrgäste gewinnt man doch wohl nur durch **zusätzliche** Linien-Angebote, bessere Taktfrequenz, mehr Pünktlichkeit und Komfort auch beim Ein- und Aussteigen. Davon entfernt sich die neu geplante ÖPNV-Verbindung zwischen Senckenberganlage und Ginnheim.

Weniger Haltestellen, und die auch noch schlechter zugänglich, weil unterirdisch. Umsteigebeziehungen (U4 zu den Bussen 34 und 39, U4 zur U6) sind mit weiten Wegen verbunden. Aber vielleicht sollen wir uns über diese U-Bahn sogar freuen? Denn die 16 fährt ab Herbst 2000 von Ginnheim schließlich nur noch zum Westbahnhof. – Eben: zwei Schritt vor und zwei zurück.