

■ Hessen

Weiterbau der U-Bahn in Bad Homburg

aus SIGNAL 01/2007 (Februar/März 2007), Seite 22 (Artikel-Nr: 10000211)
Pro Bahn & Bus im DBV

Seit dem 19. Dezember 1971, als die Straßenbahnlinie 25 nach über 60 Jahren durch die Stadtbahnlinie A 2 ersetzt worden ist, plant und diskutiert man in Bad Homburg und Frankfurt darüber, wie es weitergehen wird. Denn dass es weitergehen muss, wenn die Stadtbahnverbindung ihre Aufgabe sinnvoll erfüllen soll, ist heute die Überzeugung der Mehrheit aller Fachleute und der Fahrgäste.

In den letzten 35 Jahren sind alle möglichen Varianten einer Linienführung in Richtung Innenstadt vorgeschlagen, durchgeplant und wieder verworfen worden. Da gab es zunächst die Weiterführung auf dem Dornbach bis zum Alten Bahnhof, dem heutigen Rathaus. Dann sollte diese Trasse - größtenteils unterirdisch - durch die Stadtmitte bis in das Gebiet von Dornholzhausen und Kirdorf verlängert werden. Als das zu teuer wurde, plante man die Umfahrung der Innenstadt im Tal des Altbaches um den Schlossberg herum. Auch diese Trasse wurde verworfen, obwohl sie schon in den Generalverkehrsplan des Umlandverbandes aufgenommen worden war. Dann schien sich eine relativ preiswerte Lösung anzubieten, indem man die Gleise auf dem Straßenzug des Hessen- und Hindenburgtringes weitgehend straßenbahnmäßig plante.

Nun hat man sich erneut auf eine Planung geeinigt. Man wird die Trasse schon an der heutigen Endstation Gonzenheim absenken und parallel zur Frankfurter Landstraße die Eisenbahnstrecke Bad Homburg--Friedrichsdorf unterfahren, sie dann an den Bahndamm heranführen und auf dessen Niveau ansteigen lassen, so dass die U-Bahn sowohl die Lange Meile als auch den Autobahnzubringer mit der S-Bahn und der Taunusbahn überqueren kann.

Der Endpunkt der Linie U 2 läge dann an einem Bahnsteig des Bad Homburger Bahnhofs. Ob dafür das Gleis 1 des Fürstenbahnhofs ausreicht, ist fraglich; denn erfahrungsgemäß benötigt die Endstation bei einem so dichten Verkehr, wie er hier vorliegt, wenigstens zwei Gleise. Das ist realisierbar, wenn man bedenkt, dass im Zuge der Planung der Regionaltangente West sowieso Veränderungen der Bahnsteiggleise vorgenommen werden müssen. Andernfalls wäre eine Endstation auch im Bereich des Wasserturmes denkbar, wenn man dann den Omnibusbahnhof vor das Postamt verlegt.

Jedenfalls wären dann alle Bahnlinien an einem Punkt versammelt, von dem man optimale Busverbindungen in alle Stadtteile anbieten könnte. Außerdem wäre es möglich, die Züge der U 2 mit Zweisystemfahrzeugen auszustatten und unmittelbar in Richtung Oberursel fahren zu lassen und von dort weiter zur Regionaltangente West oder in einer Schleife über die Trasse der U 3 nach Frankfurt zurück. Positiv zu werten ist auch die Tatsache, dass die geplante Linienführung einen sehr günstigen Kosten-Nutzen-Faktor erreicht, der für die Gewährung der notwendigen Zuschüsse ausschlaggebend ist.

Der Nachteil dieser Endstation am Bahnhof ist, dass das Stadtzentrum um das Kurhaus herum nicht unmittelbar erreicht wird und die großen Wohngebiete im Nordwesten der Stadt nach wie vor keinen Anschluss an das Schienennetz erhalten.



Bisher ist hier im Bad Homburger Vorort Gonzenheim Endstation für die U 2 aus der Frankfurter Innenstadt. Jetzt gibt es eine weitere Planung, die Strecke bis zum etwa zwei Kilometer entfernten S-Bahnhof Bad Homburg fortzuführen. (Foto: Florian Müller)

Leider ist noch nicht das letzte Wort gesprochen und Überraschungen sind nicht ausgeschlossen. Schon 1988 bemerkten Jens Krakies und Frank Nagel in ihrer Darstellung des Frankfurter Stadtbahnbaus: »Die Unwägbarkeiten der Bad Homburger Stadtbahngeschichte in den letzten zwei Jahrzehnten können nur nachdenklich stimmen.«

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000211>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten