

■ Hessen

## Straßenbahn durch Ginnheim muß erhalten bleiben

aus SIGNAL 06/2004 (Dezember 2004/Januar 2005), Seite 20 (Artikel-Nr: 10003195)  
Pro Bahn & Bus Hessen

**(Frankfurt a. M.) Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus kritisiert die geplante Verlängerung der Frankfurter U-Bahnstrecke D von der Bockenheimer Warte nach Ginnheim. »Sowohl der Eigenanteil der Stadt Frankfurt in Höhe von 49,5 Millionen Euro als auch der Zuschuß von Bund und Land in der geplanten Höhe von 123 Millionen Euro könnten sinnvoller eingesetzt werden«, sagt Horst Mader, Vorsitzender des Regionalverbandes Rhein-Main.**

Für Pro Bahn & Bus bedeutet die verlängerte U-Bahn eine klar verschlechterte Erschließung der Stadtteile Bockenheim und Ginnheim. Statt bislang zwei gäbe es dann nur noch eine Zwischenstation. Dadurch entfällt u.a. der direkte Anschluß des St. Markus-Krankenhauses an den hochwertigen ÖPNV auf der Schiene.

»Außerdem stellt es eine Verschwendung von Steuermitteln dar, wenn in einem Stadtteil mit bereits gut funktionierendem Straßenbahn- und U-Bahnverkehr weitere Millionenbeträge investiert werden, während andere Stadtteile seit vielen Jahren auf die Einrichtung einer Schienenanbindung warten."

Den erheblichen Zuschußbetrag des Bundes und des Landes möchte Pro Bahn & Bus besser auf das Land Hessen verteilt sehen. Statt den Einwohnern Ginnheims und Bockenheims die Straßenbahn-Haltestelle vor der Haustür wegzunehmen, könnte das Geld zum Beispiel in die Finanzierung stockender Bahnhofsprogramme der Verkehrsverbünde Nordhessen, Rhein-Main und Rhein-Neckar fließen. In vielen Orten fährt die Bahn seit ihrem Bestehen durch, weil nie ein Bahnhof errichtet wurde. Anderswo sind seit den 50er Jahren Siedlungen an der Bahn entstanden - ohne die entsprechenden Haltepunkte. Allein in Mittelhessen an der Vogelsbergbahn, der Lahntalbahn und der Lahn-Kinzig-Bahn gibt es Bedarf für rund ein Dutzend neuer Zugangsstellen zur Bahn.

Besonders gravierend ist der Investitionsbedarf im Frankfurter Straßenbahnnetz, weil dort selbst sehr effiziente Lückenschlußprojekte aus ideologischen Gründen seit langem verschleppt werden. »Die intelligente und kostengünstige oberirdische Verknüpfung mit dem Umland über bestehende Eisenbahntrassen - z.B. nach Neu-Isenburg oder Maintal und Hanau - wurde von den Tunnelbau-Lobbyisten völlig verschlafen." Auch Investitionen in die Beschleunigung des oberirdischen U- und Straßenbahnverkehrs an Ampelanlagen in Frankfurt würde Fahrzeiten verkürzen und Betriebskosten verringern.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:  
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003195>.

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