



Bethmannstr. 3 60311 Frankfurt/Main
 Fon 069 212-462 60 Fax 069 212-712 80
 www.oekolinx-arl.de + www.oekologische-linke.de

ÖkoLinX-ARL im Römer

Manfred Zieran
 privat:
 Neuhofstr. 42
 60318 Frankfurt/Main
 Tel. 069/59 92 70
 Fax 069/55 03 09

Frankfurt/Main, 2.9.2009

Antrag

Schnelle oberirdische barrierefreie Niederflurstraßenbahn direkt zum Hauptbahnhof statt U5

Der Ortsbeirat beschließt:

Die Stadtverordnetenversammlung möge den Magistrat beauftragen, eine Studie mit folgendem Prüfungsinhalt in Auftrag zu geben:

1.

Es werden eine bzw. zwei oberirdische Straßenbahnverbindungen zum Hauptbahnhof untersucht. Hierbei werden auch die Varianten des GVP/ Städtebaubeirats geprüft.

1.1

Die Strecke soll ab Scheffeleck in neuen Gleisen über die Eschersheimer Anlage bis zum Friedberger Tor und dann Richtung Konrad-Adenauer-Straße auf den vorhandenen Gleisen geführt werden. Mindestens ein Gleis (stadtauswärts) wird vom fünfspurigen Straßenraum aufgenommen. Ob das zweite Gleis auch im linken Rand des Straßenraums (ohne Grünverlust) oder eingleisig stadteinwärts über die Tunnelrampe Richtung Friedberger Landstraße geführt wird, soll geprüft werden.

1.2

Die Straßenbahnhaltestelle Konstablerwache wird entsprechend erweitert und Teile des Straßenbahnverkehrs werden über die Allerheiligenstraße geführt, siehe GVP. Alternativ bzw. ergänzend wird die Kapazität der Haltestelle für die zukünftigen drei Straßenbahnlinien durch die Verlegung von zwei Buslinien in den Straßenraum erhöht.

Hierbei ist auch zu prüfen, ob der Warteraum an der Haltestelle nicht nur durch schmalere Fahrspuren für den Autoverkehr sondern zusätzlich durch eine engere Führung der Gleise möglich wäre (vgl. Städtebaubeirat vom 27.8.2009).

1.3

Der evt. Umbau der Station in der Braubachstraße für eine Straßenbahn mit zwei Waggons wird einbezogen, der Willy-Brandt-Platz hat schon entsprechende Kapazitäten. Die Stationen in der Münchener Straße müssen geprüft werden.

1.4

Der Autoverkehr muss weitgehend aus der Altstadtstrecke genommen werden, besonders in der Braubachstraße und Münchener Straße.

1.5

Die gesamte Straßenbahnstrecke wird beschleunigt, an allen Kreuzungen hat die Straßenbahn Vorrang vor dem Autoverkehr.

1.6

Eine zusätzliche Straßenbahnverbindung von der Glauburgstraße in die Eckenheimer Landstraße wird geprüft.

1.7

Beim Kostenvergleich mit der U-Bahn sind nicht nur die Baukosten, sondern auch die Betriebskosten einschließlich des Kapitaldienstes zu berücksichtigen.

1.8

Die zweite alternative Lösung des Städtebaubeirates (Stellungnahme vom 27.8.2009) ist eine Kombination: erstens einer Niederflurstraßenbahn von Preungesheim zur Konstablerwache (unterirdische Anbindung) an Stelle der U5 und zweitens einer rein oberirdischen Verbindung (gleichfalls Niederflurstraßenbahn) – ohne Umsteigen – von Preungesheim zum Hauptbahnhof über vorhandene Gleise und die Route: Friedberger Landstraße – Glauburgstraße – Eckenheimer Landstraße – Scheffeleck – Konrad-Adenauer-Straße bis zum Hauptbahnhof.

2.

Die Studie im Auftrag des Dezernenten Sikorski lehnt eine Niederflurstraßenbahn an Stelle der U 5 mit Tunnelanbindung an der Konstabler Wache ab. Eine Kombination mit einer oberirdischen Niederflurstraßenbahn bis zum Hauptbahnhof wurde überhaupt nicht untersucht! Diese Studie soll den Ortsbeiratsmitgliedern mit allen Zahlen sowie den Grundlagen für die Erhebung der Zahlen zugänglich gemacht werden.

3.

Die Stadtverordnetenversammlung wird aufgefordert ihren Beschluß § 547 vom 30.8.2001 aufzuheben.

Begründung:

In einer barrierefreien, oberirdischen Niederflurstraßenbahn können die Menschen ihre Stadt sehen, **sich den Stadtraum wieder aneignen**. Es ist einfacher, auf einander zu achten. Darüberhinaus **kosten Straßenbahnen in Bau und Betrieb nur einen Bruchteil einer U-Bahn**.

Eine **beschleunigte Niederflurstraßenbahn wäre vergleichbar schnell wie die U5**, wenn die unterirdischen Wege zur bzw. von der Haltestelle eingerechnet werden und eine Verkehrsberuhigung der gesamten Altstadtstrecke vorgenommen wird.

Die geplante »**Sikorski-Schneise**« wird das Nordend in der Eckenheimer Landstraße auf einer Länge von 300 Metern zerschneiden (zwei Stationen mit jeweils zwei versetzten Hochbahnsteigen). Die Sikorski-Schneise ist **städtebaulich nicht nur aus ästhetischen Gründen abzulehnen**. Sie ist eine typische, die Interessen des Stadtteils ignorierende technokratische Verzweiflungstat. Die geplanten Hindernisse sind 60 – 80 cm hoch (teilweise plus Unterstand), sie durchtrennen die **Querverbindungen von Kommunikation (Sicht, soziale Kontakte usw.) und Bewegung (spazierengehen, einkaufen usw.)**.

Wieder einmal wird Stadtraum den Menschen entfremdet und das Zusammenleben aller Menschen im Stadtteil durch eine infrastrukturelle Fehlentscheidung empfindlich gestört. Statt die Barrierefreiheit im Nordend voranzubringen ist die »Sikorski-Schneise« eine **neue Barriere für Rollstuhlfahrer, Blinde, Eltern mit Kinderwagen, FahrradfahrerInnen, ältere Menschen und Kinder.**

Nicht einmal eine barrierefreie U-Bahn-Station haben wir mit der Sikorski-Schneise. **Für den Einstieg von RollstuhlfahrerInnen, Menschen mit Kinderwagen und Fahrrädern gibt es nur drei Türen, nur einen Waggon. Der restliche U-Bahn-Zug bleibt eine Barriere.** Dazu werden für diese Gruppen die Wege an allen Stationen der U5 länger. Der Platz reicht jetzt schon oft nicht und zukünftig noch weniger.

Wir aber wollen, dass in Frankfurt die Nutzung von Fahrrädern zunimmt, dass die Stadt freundlicher, sicherer und bequemer vor allem für ältere und behinderte Menschen und für Kinder wird. **Die Sikorski-Schneise ist in jeder Hinsicht ein Rückschritt.**

ÖkoLinX-ARL im OBR 3 (Nordend)

Manfred Zieran