

Fragen und Antworten zur Verlängerung der U2



Die U2-Verlängerung - Fragen & Antworten

- Am 7.6.2018 und am 18.10.2018 fanden in Bad Homburg Bürgerinformationsveranstaltungen zur U2-Verlängerung statt.
- Im direkten Gespräch mit Fachplanerinnen und -planern sowie zwei Runden an Kurzvorträgen konnten die Bürgerinnen und Bürger mehr über das Vorhaben erfahren.
- An einem Infostand wurden Anmerkungen und Fragen der Teilnehmenden aufgenommen.
- Über die Online-Infostelle konnten ebenfalls Fragen und Anmerkungen eingereicht werden.
- Die gesammelten Fragen sowie die Antworten finden Sie – thematisch sortiert – auf den nachfolgenden Folien.
- Die Dokumentation der Anmerkungen und Hinweise aus den Bürgerinformationsveranstaltungen finden Sie ab Folie 50.



Stand:
22.11.2018

Fragen und Antworten

Wer trägt die Mehrkosten, wenn es beim Tunnelbau zu einer Kostenexplosion von bspw. 200% kommt? Tunnelbau in Karlsruhe und Stuttgart 21 als Negativbeispiele, dass solche Fehlplanungen vorkommen.

20,9 Mio. bei „Worst-Case“ oder wie ist das zu verstehen? Was passiert im Falle von „reicht nicht“?

Um größtmögliche Sicherheit zu den Kosten zu erhalten, hat die Stadt Bad Homburg ihre Kostenberechnung nochmals durch ein externes Ingenieurbüro überprüfen lassen. In der sogenannten „Worst-Case“-Betrachtung wurden dabei zusätzliche Baukostenrisiken mit hoher, mittlerer und niedriger Eintrittswahrscheinlichkeit einbezogen. Für den Fall, dass alle aufgeführten Risiken gleichzeitig eintreten, liegt der städtische Eigenanteil bei 20,9 Mio. €. Sollten über diesen bereits vorgesehenen finanziellen Puffer hinaus weitere Kosten entstehen, müsste die Stadt Bad Homburg die weiteren Kosten nur anteilig übernehmen: Die Zusage des Landes Hessens zur Übernahme von 80% der förderfähigen Kosten gilt auch, wenn diese Kosten steigen würden.

Fragen und Antworten

Es müssen drei Brücken gebaut werden: über den Dornbach, über die Lange Meile und über den Hessenring. Wie hoch sind die Kosten für die jeweiligen Brücken? Prozentueller Anteil am Gesamtprojekt?

Gemäß Kostenschätzung belaufen sich die Gesamtprojektkosten zur U2-Verlängerung auf eine Höhe von rd. 53.500 T € netto beziehungsweise rd. 64.000 T € brutto. Die Kosten für die drei Brücken (aufgeschlüsselt nach netto/brutto) sind gemäß Schätzung wie folgt:

- Brücke über den Dornbach (inklusive Hilfsbrücke und Kollisionsschutzwand): 614 T €/ 731 T €
- Brücke über die Lange Meile: 599 T €/ 713 T €
- Brücke über den Hessenring: 577 T €/ 686 T €

In den geschätzten Kosten sind die Aufwendungen für die Baustelleneinrichtung, die Verkehrssicherung und die Planung mit enthalten.

Fragen und Antworten

Kosten und
Finanzierung

Wie gehen die Stadt Bad Homburg und der RMV damit um, wenn die verschuldete Stadt Frankfurt den Betrieb der U2 einmal nicht mehr zahlen kann?

Die Finanzierung des U2-Betriebs wird vertraglich geregelt. Sollte eine Partei den vertraglichen Pflichten nicht nachkommen, könnten entsprechende rechtliche Schritte eingeleitet werden.

Was bedeutet die Nutzen-Kosten-Untersuchung?

Geplante Infrastrukturprojekte werden einer sogenannten Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) unterzogen. Anhand eines standardisierten Verfahrens des Bundesverkehrsministeriums wird geprüft, welche Veränderungen sich zukünftig durch den Bau des Vorhabens ergeben würden und ob der gesellschaftliche und volkswirtschaftliche Nutzen dieser Maßnahme größer ist als die relevanten Kosten. Ist der Nutzen größer als die relevanten Kosten, liegt das Verhältnis bei einem Faktor von >1 . Die Nutzen-Kosten-Untersuchung für die U2-Verlängerung wurde im Jahr 2006 durch das Ingenieurbüro Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH vorgenommen und im Jahr 2009 nochmals aktualisiert. Der volkswirtschaftliche Nutzen ist demnach etwa doppelt so hoch wie die anfallenden Kosten. Das Verhältnis zwischen Nutzen und Kosten liegt bei 2,15.

Fragen und Antworten

Kosten und
Finanzierung

Würden Sie uns die Gesamtkosten der u2 Verlängerung mitteilen und auf welcher Grundlage und wann die Kostenabschätzung durchgeführt wurde. Wer übernimmt die Kosten und welcher Teil muss von der Stadt finanziert werden. Wie hoch ist die Unsicherheit und wo ist die Kostenobergrenze für die Stadt. Wie möchte die Stadt diese Kosten finanzieren und welche anderen Bauvorhaben werden dadurch zurückgestellt.

Im Jahr 2017 erhielt das Ingenieurbüro Schüßler-Plan den Auftrag zur Überprüfung der Kostenberechnung sowie zur Betrachtung von Baukostenrisiken. Demnach betragen die gesamten Investitionskosten 55,2 Millionen Euro. Im ungünstigsten Fall, dem sogenannten Worst-Case-Szenario, entstehen laut der Prüfung Kosten von rund 66 Millionen Euro. Dabei wurde davon ausgegangen, dass Baukostenrisiken mit niedriger, mittlerer und hoher Eintrittswahrscheinlichkeit aller gleichermaßen eintreten. Der Eigenanteil der Stadt liegt in diesem Szenario bei rd. 21 Mio.€. Die Finanzierung dieses Eigenanteils durch den städtischen Haushalt ist bereits gewährleistet. Es müssten keine neuen Schulden aufgenommen oder auf andere Projekte verzichtet werden.

Das Land Hessen hat die Übernahme von 80% der zuwendungsfähigen Kosten zugesagt. Die Förderung dieses prozentualen Anteils hat auch dann Bestand, sollten die tatsächlichen Kosten höher oder niedriger ausfallen als prognostiziert. Den verbleibenden Anteil hat die Stadt Bad Homburg zu tragen.

Fragen und Antworten

Warum kann die genaue Kostenaufteilung erst nach der Ausbauentcheidung erfolgen?

Was steht einer genauen Kostenaufteilung vor der Abstimmung im Wege?

Wann wurde die Kostenberechnung durch das externe Ingenieurbüro durchgeführt, auf welches Jahr beziehen sich die ermittelten Kosten?

In Bezug auf die Investitionskosten besteht eine klare Aufteilung der Ausgaben zwischen der Stadt und dem Fördermittelgeber. 80% der zuwendungsfähigen Kosten werden dabei vom Land Hessen bzw. vom Bund übernommen, den Rest trägt die Stadt Bad Homburg. Für die Kosten zusätzlicher Schallschutzmaßnahmen, welche im Nachgang eines Entscheids für die U2-Verlängerung geprüft werden, würde ebenfalls die Stadt Bad Homburg aufkommen.

Die externe Kostenberechnung liegt seit Februar 2018 vor.

Fragen und Antworten



Sind die zu erwartenden Kostensteigerungen von mindestens ca. 2 % p.a. bis zum realistischen Bauende (mindestens 1 Jahr länger als derzeitige Planung) berücksichtigt?

Welche Summe oder Prozentsatz der Bausumme wurde in der Berechnung als sogenanntes „Unvorgesehenes“ vorgesehen?

In den Kostenberechnungen ist ein Risikoaufschlag von 5% der Investitionskosten bereits enthalten. Darüber hinaus hat die externe Kostenüberprüfung Baukostenrisiken mit unterschiedlicher Eintrittswahrscheinlichkeit (niedrig, mittel, hoch) berücksichtigt. In dem sog. „Worst-Case-Szenario“ wird davon ausgegangen, dass alle Baukostenrisiken eintreten mit zusätzliche Kosten in Höhe von etwa 10 Mio. €. Der städtische Eigenanteil läge in diesem Fall bei rund 21 Mio. €. Auch die Finanzierung dieses Eigenanteils ist gewährleistet.

Fragen und Antworten

**Zu Kosten und Finanzierung: Betriebskosten sowie weiter Planungskosten:
Hier heißt es: „Bereits jetzt steht hingegen fest, dass Bad Homburg auch bei einer verlängerten U2 keine zusätzlichen Betriebskosten tragen müsste.“**

Können Sie bestätigen, dass wirklich keine zusätzlichen Kosten zu tragen sind (also anstatt müsste MUSS)?

Für die Stadt Bad Homburg entstehen keine zusätzlichen Kosten beim geplanten Betriebsprogramm der verlängerten U2. Dies gilt auch für die Betriebsnebenkosten. Die von Ihnen erwähnte Formulierung im Konjunktiv wurde gewählt, da der Bau der U2-Verlängerung noch nicht feststeht, sondern Gegenstand des Bürgerentscheids am 28.10. ist.

Die Bauherrenaufgaben und Baunebenkosten können aufgeteilt werden, sobald eine Umsetzungsgesellschaft für das Vorhaben gegründet ist. Dies setzt wiederum einen Bürgerentscheid für die U2-Verlängerung voraus. Die genaue Ermittlung und Zuweisung der jeweiligen Kosten ist zeit- und somit kostenintensiv. Ziel ist es, die Ausgabe von Steuermitteln ohne Auftrag der Bevölkerung zum Bau der U2 möglichst zu vermeiden.

Fragen und Antworten

Welches sind die förderfähigen Kosten an denen sich der Bund und das Land Hessen beteiligen?

Wie hoch werden sich die Kosten belaufen, die anerkanntermaßen durch Bund und Land förderfähig sind?

Gibt es dafür explizierte unwiderrufliche Zusagen durch Bund und Land?

Die förderfähigen Kosten betragen nach aktueller Kostenschätzung inklusive aller Baukostenrisiken 56,3 Mio. € von insgesamt 65,9 Mio. €. Die Förderung beläuft sich insgesamt also auf etwa 45 Mio. €. Diese Zusage erteilte das Land Hessen in einem offiziellen Schreiben des zuständigen Ministers und ist verbindlich.

Zu den nicht förderfähigen Investitionskosten zählen zum Beispiel:

- Planungskosten
- Kosten für Anlagenteile, welche nach dem Bau ins Eigentum Dritter übergehen (z.B. anteilig Versorgungsleitungen)
- über die Förderkriterien hinausgehende Kosten für Anlagen und/oder Anlagenteile (z.B. hinsichtlich der Dimensionierung, Gestaltung und/oder Materialauswahl)

Fragen und Antworten

Kosten und
Finanzierung

Sie schreiben 80 % der förderfähigen Kosten trägt das Land Hessen und wie beteiligt sich der Bund? Im Anschreiben des Oberbürgermeisters heißt es, dass 80% der förderfähigen Kosten das Land Hessen trägt, im Internet Bund und Land 80 %.

Die endgültige Kostenhöhe entscheidet, ob diese Finanzierung durch ein Landes- oder Bundesprogramm vorgenommen wird. Dabei gilt die Zusage einer Kostenübernahme von 80% der förderfähigen Kosten auch dann, wenn die anfallenden Kosten höher oder niedriger liegen als gegenwärtig prognostiziert.

Welche jährlichen Kosten entstehen für den Unterhalt der neuen Strecke, insgesamt und für die Stadt Bad Homburg selbst? Welche Mehrkosten entstehen der Stadt jährlich, wenn der RMV bis zum Bahnhof fährt?

Für die Stadt Bad Homburg entstehen durch den geplanten Betrieb der verlängerten U2 keine zusätzlichen Kosten.

Fragen und Antworten

Warum wurden keine alternativen Vorschläge berücksichtigt?

Von 2002 bis 2011 wurden acht Varianten geprüft. Auf Vorschlag von Bürgerinnen und Bürgern sowie von Interessengruppen prüfte die Stadt bis 2014 zwei zusätzliche Varianten. Die zehn Trassenvarianten unterscheiden sich hinsichtlich des Haltepunktes Gonzenheim, der Trassen- und Tunnelführung und der Ausbauart (zweigleisig, abschnittsweise eingleisig). Die Stadt Bad Homburg hat alle Varianten in Hinblick auf mehrere Kriterien geprüft – die abschließende Prüfung erfolgte durch das Regierungspräsidium Darmstadt als zuständige verfahrensführende Behörde. Zu den Prüfkriterien gehörten unter anderem der gesellschaftliche Nutzen und die Förderwürdigkeit durch das Land Hessen, die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt, die Baukosten, die Flexibilität im Betriebsablauf, die Leistungsfähigkeit sowie Sicherheits- und städtebauliche Aspekte. Die von der Stadt Bad Homburg eingereichte und vom Regierungspräsidium genehmigte Streckenführung schnitt im Variantenvergleich dabei am besten ab. Nur für diese Variante besteht Baurecht.

Fragen und Antworten

Warum wurde die Variante von Herrn Stiller nicht in die enge Wahl genommen?

Der von Herrn Stiller eingebrachte Vorschlag, die sog. „Südvariante“, wurde als eine von 10 Varianten ebenfalls in den Planungen untersucht. Diese soll durchgängig oberirdisch verlaufen und unter anderem die Gotenstraße ebenerdig queren, bevor sie dann südlich der Bestandsstrecke der Deutschen Bahn geführt wird. Die „Südvariante“ hätte aufgrund der ebenerdigen Führung den Nachteil, dass sie die Leistungsfähigkeit der Kreuzung Frankfurter Landstraße/Haberweg/Quirinstraße/Gotenstraße erheblich beeinträchtigt. Die Strecke würde zudem in aufgeständerter Führung durch ein festgesetztes Überschwemmungsgebiet und in unmittelbarer Nähe zum Dornbach verlaufen. Die Eingriffe in die Umwelt wären damit wesentlich stärker als bei der genehmigten Variante. Mindestens ein Gebäude müsste zudem entlang des Trassenverlaufs abgerissen werden. Unter anderem aus diesen Gründen wurde die „Südvariante“ im Gesamtergebnis vom Regierungspräsidium schlechter bewertet und nicht weiterverfolgt.

Eine detaillierte Auflistung aller geprüften Alternativen sowie die Bewertung des Regierungspräsidiums Darmstadt finden sich im Planfeststellungsbeschluss ab Seite 62.

Fragen und Antworten

Wieso ist die Variante einer S-Bahnhalte-Stelle „Am Schützbrett“ nicht geprüft worden?

Die U2-Verlängerung soll vor allem eine verbesserte räumliche und zeitliche Verknüpfung der regionalen und lokalen Nahverkehrsangebote am Bahnhof in Bad Homburg ermöglichen und so die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs insgesamt flexibler und komfortabler machen. Durch die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den klimafreundlicheren Öffentlichen Personennahverkehr sollen zudem die städtischen Straßen entlastet werden.

Eine zusätzliche Haltestelle der S5 am Schützbrett würde dieses Ziel nicht erreichen und könnte nicht im selben Maße die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs steigern. Angesichts der engen Taktung der S- und U-Bahnen im Frankfurter Schienennetz würde ein zusätzlicher Halt zudem eine längere Fahrzeit bedeuten mit negativen Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität – also die Pünktlichkeit – der Züge. Sollte die S5 ausfallen, stünde den Fahrgästen am Bad Homburger Bahnhof keine umsteigefreie Alternative in Richtung Frankfurt zur Verfügung.

Fragen und Antworten

Strecken-
führung

Wo beginnt der Tunnel und wo hört er auf?

Der Tunnel beginnt hinter dem heutigen Endhaltepunkt, verläuft unterhalb der Frankfurter Landstraße und endet auf der Höhe des Erlenwegs. Eine Darstellung des gesamten Streckenverlaufs inklusive der Tunnelabschnitte finden Sie hier: [Streckenverlauf U2](#)

Befindet sich vor dem Tunnel ein Trog und wie lange ist dieser Trog vor dem Tunnel und nach dem Tunnel?

Eine Streckenführung im Trog ist am Anfang und Ende des Tunnelabschnitts vorgesehen. Östlich des Tunnels (heutiger Endhaltepunkt) auf der Höhe der Quirinstraße hat er eine Länge von 85 Metern. Die Strecke wird auf der westlichen Seite auf der Höhe des Erlenwegs wieder an die Oberfläche geführt. Dort hat der Trog eine Länge von 95 Metern. Der Tunnel selbst ist (ohne Tröge) 350 Meter lang.

Dem Übersichtslageplan im ersten Ordner der Planfeststellungsunterlagen ist dabei genau zu entnehmen, an welchen Stellen eine Streckenführung im Trog vorgesehen ist.

Fragen und Antworten

Strecken-
führung

Wie wird unbefugtes Eindringen in den Tunnel verhindert?

Vor dem Trog Quirinstraße sind auf beiden Seiten der Gleise Zäune vorgesehen. Schallschutzwände im Trogbereich am Erlenweg sowie im weiteren Verlauf bis zur Brücke über die Lange Meile beschränken ebenfalls den Zugang zu den Gleisen. Im Bereich der unterirdischen Station Gonzenheim sind Beschilderungen und Pendelklappen am Tunnelzugang sowie die Überwachung über die Leitzentrale geplant.

Wohin wird der Busbahnhof Gonzenheim verlegt (die Verkehrsteilnehmer z. B. aus Ober-Erlenbach wollen sicher nicht bis zum Bahnhof fahren um in die U-Bahn einsteigen zu können)?

Bei einer Verlängerung der U2 wird der Busbahnhof Gonzenheim nicht verlegt. Die zentrale Bushaltestelle in Gonzenheim wird im Zuge der Verlängerung der U2 mit vier Haltepositionen beidseitig der Frankfurter Straße sowie zwei Haltepositionen in der Gotenstraße umgebaut.

Fragen und Antworten

Strecken-
führung

Wie sieht zukünftig die Kreuzung Frankfurter Landstraße/Gotenstraße/Quirinstraße aus?

Der Knotenpunkt wird zu einem Kreisverkehrsplatz umgebaut.

Gibt es in Zukunft auch ein P+R-Platz an der U-Bahnhaltestelle Frankfurter Landstraße?

Ja, auch im Falle einer U2-Verlängerung wird es einen P+R Platz geben. Der derzeit nördlich des Eschbacher Weges befindliche P+R Platz wird im Zuge der unterirdischen Neuerrichtung der Station Gonzenheim in den Bereich des Weges „Am Alten Wehr“ verlegt. Auf dem P+R Platz „Am Alten Wehr“ werden dann künftig ca. 25 P+R-Stellplätze angeboten.

Wie wird die U-Bahnhaltestelle zukünftig heißen?

Dazu kann derzeit noch keine verbindliche Aussage getroffen werden.

Wo können zukünftig die Räder an der neuen U-Bahnhaltestelle abgestellt werden?

Nördlich und südlich der Frankfurter Straße sollen künftig jeweils etwa 10 Fahrradabstellplätze in unmittelbarer Nähe zu den Zugängen geschaffen werden.



Fragen und Antworten

Die Brückendurchfahrten Lange Meile und Hessenring verlängern sich. Wie lang sind die Brücken nach Fertigstellung? Und wie steht es mit der Beleuchtung unter den Brücken?

Die Durchfahrtslänge – also der Abstand zwischen dem Beginn der neuen und dem Ende der vorhandenen Brücke – beträgt bei der Brücke über den Hessenring etwa 48 m und bei der Brücke über die Lange Meile etwa 32 m. Für die Verkehrsflächen unterhalb der Brücken ist eine Straßenbeleuchtung vorgesehen.

Gibt es unter den Brücken einen ordentlichen beidseitigen Bürgersteig?

Bei der Querschnittsbemessung beider Brücken ist berücksichtigt, dass beidseitig der Langen Meile und des Hessenrings Gehwege vorhanden sind und dass diese durch die neuen Brückenbauwerke fortgeführt und nicht eingeschränkt werden.

Fragen und Antworten

Strecken-
führung

Kann in 10, 20, 30, 40, 50 Jahren die U-Bahn nach Dornholzhausen verlängert werden? Oder wird nicht durch die jetzige Trassenführung einer möglichen Verlängerung auf immer verbaut? Bad Homburg erstickt ohnehin schon im Auto-Verkehr und das wird in Zukunft sicher nicht besser, sondern schlechter werden.

Gibt es Pläne die U2 weiter zu verlängern?

Gegenwärtig ist keine weitere Verlängerung geplant. Die Stadt wird aber einen Mobilitätsplan erarbeiten, um eine zukunftsgerechte Mobilität gewährleisten zu können.

Fragen und Antworten

Strecken-
führung

Sehr geehrte Damen und Herren, ich habe zwei Dinge nicht verstanden oder nicht auf der Website gefunden: Stellen die eckigen Klammern im Streckenverlaufsplan (Erlenweg, Lange Meile, Pappelallee) Brücken oder Haltestellen dar bzw. gibt es Haltestellen zwischen Gonzenheim und dem Bahnhof? Könnte die U-Bahn ab ca. Erlenweg die bestehenden Gleise der S5 / Taunusbahn nutzen?

Die eckigen Klammern im Streckenverlaufsplan stellen Brücken dar, welche neben die bestehenden Brücken gesetzt werden. Haltestellen zwischen Gonzenheim und dem Bahnhof Bad Homburg sind nicht vorgesehen. Die U2 würde dabei im oberirdischen Bereich parallel zu den bestehenden Gleisen verlaufen. Damit die U2 in der vorgesehenen Häufigkeit fahren kann, sind dabei eigene Gleise notwendig. Eine Nutzung der bestehenden Gleise der S5 bzw. der Taunusbahn ist daher nicht vorgesehen und darüber hinaus auf Grund von unterschiedlichen Betriebssystemen nicht möglich.

Fragen und Antworten

Verkehrliche
Ziele & Nutzen

Nutzt das Bauvorhaben auch den Bad Homburger Bürgern oder nur dem Umland?

Wem nutzt die U-Bahnverlängerung?

Lediglich 6.000 Menschen leben und arbeiten in Bad Homburg. Für die zahlreichen Pendlerinnen und Pendler zwischen Bad Homburg und dem Frankfurter Norden wird mit der U2-Verlängerung eine neue, umsteigefreie Verbindung geschaffen. Der derzeit notwendige Umstieg in den Bus entfällt. Auch die im Bahnhofsumfeld befindlichen Gewerbegebiete Bad Homburgs sind besser zu erreichen. Von einer Stärkung des Wirtschaftsstandortes profitieren dabei alle Bürgerinnen und Bürger Bad Homburgs. Denn die dort angesiedelten 13.000 Arbeitsplätze erwirtschaften rund 40% der Gewerbesteuererinnahmen der Stadt und leisten so einen wichtigen finanziellen Beitrag für den hohen Lebensstandard in Bad Homburg.

Das verbesserte Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs bedeutet zudem, dass die Attraktivität der Bahn gegenüber dem Auto insgesamt zunimmt. Durch den Umstieg vom Auto auf die Bahn können die Straßen entlastet und der Ausstoß von klimaschädlichen CO₂ reduziert werden. Auch der Ausstoß von Luftschadstoffen kann so gemindert werden. Dies trägt zur guten Luftqualität und somit zum Erhalt des Kurbad-Status von Bad Homburg bei.

Fragen und Antworten

Wie vielen Bürgern nutzt die attraktive Verbindung? Gibt es hierzu belastbare Zählungen?

Wie hoch ist die Entlastung der Straßen durch die U2-Verlängerung ganz konkret? Bzw. wie viele Autos werden durch die U2-Verlängerung voraussichtlich von den Straßen geholt?

Wieviel Fahrgäste erwartet man zusätzlich?

Da die Verlängerung noch nicht realisiert ist, können keine Zählungen durchgeführt werden. Verkehrsprognosen aus dem Jahr 2009 kommen zu dem Ergebnis, dass aufgrund der U2-Verlängerung etwa 810.000 Fahrgäste pro Jahr vom Auto auf die Bahn umsteigen. Auf die Verbindung Bad Homburg – Frankfurt am Main entfallen dabei etwa 35%. Die Anzahl der in Bad Homburg gemeldeten Bürger ist aus der Prognose nicht direkt ableitbar.

Mit wie vielen zusätzlichen U-Bahnbenutzern pro Tag rechnet die Stadt?

Gemäß Verkehrsprognose aus dem Jahr 2009 sind etwa 3.100 zusätzliche Fahrgäste pro Tag zu erwarten.

Fragen und Antworten

Verkehrliche
Ziele & Nutzen

Früher wurde die Straßenbahn eingestellt, jetzt diese Verlängerungsplanung. Was soll das?

Das hohe Bevölkerungswachstum in der Rhein-Main-Region in den vergangenen Jahren hat zu einer starken Zunahme des Individualverkehrs geführt, auch in Bad Homburg. Vor diesem Hintergrund hat der öffentliche Personennahverkehr als klimafreundliche Alternative zum Auto in den vergangenen Jahrzehnten an Bedeutung gewonnen. Unter anderem aus diesem Grund wird der Ausbau und Betrieb von Stadtbahnen wie der U2 von vielen Menschen anders bewertet als dies noch vor einigen Jahrzehnten der Fall war. Deswegen wurden die Planungen zur U2-Verlängerungen neu aufgenommen.

Was verbessert sich für die Gonzenheimer, die in die Stadt wollen?

Zielsetzung der U2-Verlängerung ist nicht die Verbindung zwischen Gonzenheim und der Stadt, sondern eine verbesserte räumliche und zeitliche Verknüpfung der regionalen und lokalen Nahverkehrsangebote am Bahnhof Bad Homburg. Auch die Fahrgäste aus Gonzenheim profitieren von der U2-Verlängerung, da sie beispielsweise den bequemen Umstieg in die geplante Regionaltangente West in Richtung des Frankfurter Flughafens ermöglicht. Die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehr gegenüber dem Auto führt in der Gesamtbetrachtung zudem zu einer Entlastung der Straßen in Gonzenheim.

Fragen und Antworten

Warum wird nicht über alternative Projekte nachgedacht?

Die Verlängerung der U2 ist eine von zahlreichen Maßnahmen, die in Bad Homburg und der Rhein-Main-Region bereits geplant wurden bzw. sich noch in der Planung befinden. Die Verlängerung der U2 steht dabei nicht im Widerspruch zur Durchführung anderer Vorhaben. Vielmehr entfalten viele der Maßnahmen erst im Gesamtpaket ihre volle Wirkung. Dies gilt beispielsweise für die Elektrifizierung der Taunusbahn und die geplante Regionaltangente West. Um an den Flughafen Frankfurt zu gelangen könnten Fahrgäste aus Gonzenheim die verlängerte U2 an den Bahnhof Bad Homburg nehmen und noch am selben Bahnsteig in die Regionaltangente West einsteigen.

Ist eine Vergleichsrechnung für den Busverkehr, der ja sowieso weitergeführt werden muss, durchgeführt worden?

Ja. Zentrale Fragestellung der Nutzen-Kosten-Untersuchung war, ob sich die Verlängerung der U2 zusätzlich zur bestehenden Infrastruktur volkswirtschaftlich lohnt. Der Busverkehr wurde in diesen Vergleich mit einbezogen. Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass der zusätzliche gesamtgesellschaftliche Nutzen der U2-Verlängerung etwa doppelt so hoch ist, wie die relevanten Kosten. Das bedeutet, dass sich die Verlängerung der U2 auch unter Berücksichtigung des Busverkehrs gesamtgesellschaftlich lohnt.



Fragen und Antworten

Welche belastbaren Zahlen gibt es zur Entlastung der A661 und wie hoch ist das momentane Verkehrsaufkommen dort, damit wir mit Zahlen arbeiten können.

Laut einer Verkehrszählung aus dem Jahr 2015 passieren etwa 82.000 PKWs täglich die A661 zwischen dem Bad Homburger Kreuz und der Anschlussstelle Bad Homburg. In diesem Bereich wird von einer Entlastungswirkung von durchschnittlich 1.500 Pkw/Tag ausgegangen.

Verkehrsprognosen kommen zu dem Ergebnis, dass insgesamt etwa 810.000 Menschen jährlich durch die U2-Verlängerung vom Auto auf die Bahn umsteigen.

Fragen und Antworten

Verkehrliche
Ziele & Nutzen

als Steuerzahler ist es mir unverständlich, warum nicht eine zusätzliche Haltestelle auf der Brücke der Frankfurter Landstraße oder in deren Nähe eingerichtet wird. 5 Minuten Fußweg zur U2 in Gonzenheim wären dann beim Umstieg von S5 in U2 bzw. umgekehrt zu bewältigen. In Frankfurt läuft man auch zum Umsteigen an diversen Stationen 5 Minuten oder länger! Jahrelange Baumaßnahmen und ausufernde Kosten (öffentliche Bauvorhaben neigen ja bekanntlich dazu) könnten vermieden werden.

Zielsetzung der Planungen zur U2-Verlängerung ist es insbesondere, eine umsteigefreie Verbindung zwischen Bad Homburg und dem Frankfurter Norden zu schaffen und die Ein- und Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof Bad Homburg zu verbessern. Eine zusätzliche Haltestelle der S5 an der Frankfurter Landstraße würde dieses Ziel nicht erreichen und könnte nicht im selben Maße die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs steigern. Angesichts der engen Taktung der S- und U-Bahnen im Frankfurter Schienennetz würde ein zusätzlicher Halt zudem eine längere Fahrzeit bedeuten mit negativen Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität – also die Pünktlichkeit – der Züge. Sollte die S5 ausfallen, stünde den Fahrgästen am Bad Homburger Bahnhof keine umsteigefreie Alternative in Richtung Frankfurt zur Verfügung. Durch eine verlängerte U2 würde der Umstieg in den Bus entfallen. Das Gleis am Bahnhof Bad Homburg wäre dabei barrierefrei. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen oder Fahrgäste mit Gepäck oder Kinderwagen stellt dies eine Entlastung dar.

Fragen und Antworten

Betriebs-
konzept

Wie häufig fährt die U2 im Bereich Erlenweg 45 vorbei (Anzahl)?

Im Tageszeitraum verkehren 62 Bahnen pro Richtung. In Nachtzeitraum sind es 13 Bahnen pro Richtung.

Wie ist die U-Bahn-Taktung während der Hauptverkehrszeit und während der sonstigen Zeit?

Die verlängerte U2 würde zunächst konstant in einem 15-Minuten-Takt fahren. In Abhängigkeit vom Fahrgastaufkommen bietet die verlängerte U2 auch die Möglichkeit, die Taktzeiten auf 7,5 Minuten zu erhöhen. Dies wurde bei allen Berechnungen (z.B. auch beim Schallschutz) berücksichtigt. In den Nachtstunden verkehrt die U2 heute und künftig im 30-Minuten-Takt.

Ab wann wird die U-Bahn fahren und wann endet die Betriebszeit der U-Bahn?

Analog zum heutigen Fahrplan wäre der Betriebsstart der U2 etwa um 4 Uhr, Betriebsende circa um 2 Uhr.



Fragen und Antworten

Aus wie vielen U-Bahnwaggons kann maximal die U-Bahn bestehen?

Die U2 verkehrt in den Hauptverkehrszeiten in Dreifachtraktion – das heißt mit drei aneinandergeschlossenen Stadtbahntriebwagen.

Wie viele Triebwagen können maximal an der unterirdischen Station halten?

Pro Richtung kann jeweils eine Bahn mit je drei Triebwagen halten.

Mit wie vielen zusätzlichen Fahrgästen rechnen Sie zur Hauptverkehrszeit in der U2 zwischen HG und FFM? Da sich die Taktung in der Hauptverkehrszeit reduziert: Wird es längere Züge geben?

Verkehrsprognosen kommen zu dem Ergebnis, dass in den Spitzenzeiten im Schnitt etwa 50 Neufahrgäste pro Fahrt hinzukommen. Die Kapazität eines Zuges der U2 beträgt in der Spitzenstunde bei Dreifachtraktion 522 Plätze (189 Sitzplätze und 333 Stehplätze).

Fragen und Antworten

Betriebs-
konzept

Die A-Strecke ist seit Jahren chronisch überlastet, was regelmäßig zu Verspätungen führt. Kann die A-Strecke die zusätzlichen Fahrgäste verkraften ohne dass es zu weiteren Verspätungen kommt?

Für den Fall, dass die Nachfrage weiter steigt, besteht die Möglichkeit, die U2 mit einem Wagen mehr verkehren zu lassen oder die Taktung in den Hauptverkehrszeiten zu erhöhen. Zentral für die Einhaltung des Fahrplans ist insbesondere die Fahrtgeschwindigkeit der Stadtbahn. Dies wurde in den Planungen entsprechend berücksichtigt.

Fragen und Antworten

Betriebs-
konzept

Bisher fährt die U-Bahn nicht immer durch nach Gonzenheim von Frankfurt und hält in Nieder-Eschbach. Wenn das Projekt so wichtig ist, warum fährt die U2 dann nur jedes zweite Mal nach Gonzenheim (sonst bis Nieder-Eschbach)?

Warum wird die U-Bahn Nutzung im Zuge der U2-Verlängerung durch den schlechteren Takt unattraktiver gemacht?

Gesellschaftliche Veränderungen, etwa die Zunahme flexibler Arbeitszeiten, führen dazu, dass sich die Fahrgastnachfrage breiter über den Tag verteilt. Nachfragespitzen treten seltener auf, dafür wird der Nahverkehr über den Tagesverlauf hinweg konstanter genutzt. Deswegen ist im Betriebskonzept zur U2-Verlängerung zunächst die Einführung eines konstanten 15-Minuten-Taktes vorgesehen. Je nach Entwicklung des Fahrgastaufkommens ist eine Erhöhung auf einen 7,5-Minuten-Takt möglich. Die höhere Taktung ist durch den Planfeststellungsbeschluss abgesichert. Bei allen Untersuchungen wie z.B. Lärm wurde bereits von der höheren Taktung ausgegangen.

Fragen und Antworten



Sicherheit

Es besteht die Befürchtung, dass sich an der neuen Haltestelle Trinker usw. verstärkt versammeln. Wie versucht man das zu vermeiden?

Die U-Bahnstation wird überwacht. Der Betreiber ist grundsätzlich befugt, bei entsprechendem Erfordernis Hausverweise oder Hausverbote auszusprechen und sein Hausrecht durchzusetzen.

Werden Sicherheitsaspekte in der U-Bahnstation berücksichtigt?

Für die neue U-Bahnstation sind umfassende Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit von Fahrgästen und Beschäftigten vorgesehen. Diese Maßnahmen betreffen u.a. den Brandschutz, die Rettung von Personen im Ernstfall, die Belüftung und Beleuchtung der Station, die Absicherung beim Ausfall einzelner Systeme und die Zugänglichkeit für Lösch- und Rettungsfahrzeuge. Die Station wird überwacht und ist an die zentrale Betriebsleitstelle der VGF angebunden. Im Bahnsteigbereich werden jeweils Notrufsäulen angeordnet.

Zudem wird derzeit ein Vorschlag aus der Bürgerschaft geprüft, Fahrzeitanzeigen auch oberhalb der Station anzubringen. Dies würde den Fahrgästen die Möglichkeit bieten, erst kurz vor der Einfahrt des Zuges den Tunnel zu betreten.

Fragen und Antworten

Sicherheit

Was geschieht bei Starkregen, den wir erwarten müssen, da dies jüngst mehrfach in Städten vorkam? Die Hauptströmung des Starkregens wird über die Frankfurter Landstraße verlaufen und es besteht die Gefahr, dass die unterirdische U-Bahn-Station zuläuft.

Im Rahmen der Ausführungsplanung wird dafür Sorge getragen, dass der größtmögliche Schutz sowohl beim Bau als auch beim späteren Betrieb erreicht wird. Als mögliche Schutzmaßnahmen können beispielsweise Vorrichtungen an den Zu- und Abläufen oder Schwellen an Treppenabgängen und Schienenzugängen dienen. Ebenso werden die notwendigen Vorkehrungen für mögliche Hochwasserereignisse getroffen.

Fragen und Antworten

Wie hoch ist die Lärmschutzmauer einschließlich der Stützmauer vor dem Hochhaus Erlenweg?

Die Höhe der Schallschutzwand (2,50 Meter) inklusive Winkelstützwand (1,61 Meter) am Erlenweg 4 beträgt 4,11m. Eine Querschnittsdarstellung dieses Streckenabschnitts findet sich im zweiten Ordner der Planfeststellungsunterlagen (Dokumentname: A6-Blatto4B_Querschnitt_o_699)

Warum wird der Bahnbonus bei der Lärmschutzberechnung noch immer angewandt, obwohl er für Maßnahmen die 2019 begonnen werden nicht mehr gilt? Handelt es sich um Bewohner dieses Stadtteils um Bewohner zweiter Klasse?

Beim sog. Schienenbonus wird der vom Schienenverkehr ausgehende Schall im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern rechnerisch um 5 db(A) reduziert. Die neuen Richtlinien für die Schallberechnung sind für Planfeststellungsverfahren für Straßenbahnprojekte ab dem 1. Januar 2019 bindend. Entscheidend ist dabei nicht der Zeitpunkt der ersten Baumaßnahme, sondern der Einleitung des Genehmigungsverfahrens bzw. der Öffentlichkeitsbeteiligung. [Fortsetzung auf Folgefolie]



Fragen und Antworten

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Schallgutachtens zur U2-Verlängerung war die Anwendung des Schienenbonus hingegen gesetzlich vorgesehen. Das Planfeststellungsverfahren wurde bereits im Jahr 2011 eröffnet. Für die Erarbeitung der Planunterlagen wurden die geltenden Regelwerke und Berechnungsmethoden angewendet.

In Gonzenheim werden auch bei einer verlängerten U2 alle Grenzwerte eingehalten. Durch die abschnittsweise Führung der Strecke im Tunnel verbessert sich in einigen Teilen die Lärmsituation. Die Einfahrt in den Tunnel (Trogbauwerke) sowie das Tunnelportal werden zur Vermeidung von Reflexionen zudem schallabsorbierend ausgestaltet. Beim Bau der U2-Verlängerung wird die derzeitige Kreuzung Frankfurter Landstraße/ Haberweg/ Quirinstraße/ Gotenstraße zu einem Kreisverkehr umgebaut. Dadurch wird es für die direkten Anrainer in diesem Abschnitt leiser. Detaillierte Informationen finden Sie im Schallschutzgutachten der Planfeststellungsunterlagen (Ordner 6).

Fragen und Antworten

Die Lärmschutzmaßnahmen werden weiterhin diskutiert und werden bis zum Bürgerentscheid nicht feststehen. Angenommen die Bürger entscheiden sich für die Umsetzung: Wie wird sichergestellt, dass die Lärmschutzmaßnahmen auch tatsächlich umgesetzt werden?

Im Planfeststellungsbeschluss sind bereits rechtlich verbindliche Maßnahmen zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner enthalten. Verbindlich vorgeschrieben sind Schallschutzwände in unterschiedlicher Höhe. Eine schematische Darstellung dieser Maßnahmen können Sie zum Beispiel den Infomaterialien „Fünf Fragen und Antworten zur U2-Verlängerung“ im Downloadbereich der Projektwebseite entnehmen (<https://bad-homburg-u2.de/downloads.html>).

Zudem sind in Einzelfällen passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzfenstern vorgegeben; die betrifft aber nur ein Gebäude. Durch diese Maßnahmen wird die Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Schallgrenzwerte sichergestellt. An mehreren Stellen wird sich die Situation gegenüber heute verbessern. Darüber hinaus hat die Stadtverordnetenversammlung beschlossen, zusätzliche Maßnahmen zur weiteren Verbesserung des Schallschutzes zu prüfen. Dazu zählen beispielsweise Schienenschmieranlagen oder Rasengleise zur Verminderung der Schallentwicklung und -ausbreitung. Die Stadtverordneten haben auch die Übernahme zusätzlicher Kosten durch die Stadt beschlossen.



Fragen und Antworten

Wird erwartet, dass der Lärmpegel des Zuges im Vergleich zu den heutigen S-Strecken steigen wird? Sind Lärmschutzwände / Barrieren im Bereich Ulmenweg geplant?

Die auf der U2 verkehrenden Stadtbahnen sind deutlich leiser als die bislang bereits auf der Bestandsstrecke fahrenden Regional- und S-Bahnen. Im Ulmenweg ist eine Schallschutzwand in Höhe von 1,5 Metern vorgesehen. Diese reduziert die Schallbelastung aller vorbeifahrenden Züge.

Fragen und Antworten

Wie ist die Busanbindung während der Bauzeit nach Ober-Eschbach und Ober-Erlenbach?

Die Busanbindung wird auch während der Bauzeit gewährleistet. Gegebenenfalls kann es dabei zu Umleitungen kommen. Die genauen Linienführungen können erst im Rahmen der weiteren Planungsschritte (Ausführungsplanung) festgelegt werden.

Wie kommen die Grundschulkinder westlich der Bahnstrecke durch die Baustelle zur Friedlich-Ebert-Schule/Kindergarten?

Es werden gesicherte Baustellenquerungen eingerichtet.

Wie tief wird gebaut?

Der Tunnel wird an der tiefsten Stelle etwa 8,5 Meter unter der Fahrbahnoberkante der heutigen Frankfurter Landstraße verlaufen.

Fragen und Antworten



Wie sieht das Verkehrskonzept während der Bauphase aus? Umleitungsstrecken?

Umleitung während der Bauphasen? Halteverbot in den Anwohnerstraßen?

Wo liegen die Umleitungsstrecken für die Frankfurter Landstraße während der Bauzeit?

Im Zuge der Planungen zur U2-Verlängerung wurde ein erstes Umleitungskonzept erstellt. Die detaillierten Festlegungen zu den bauzeitlichen Verkehrsregelungen (wie z.B. zu Halteverboten) erfolgen vor bzw. während der Bauausführung. Details sind dem Erläuterungsbericht im Kapitel 1.4.5. (ab Seite 78) zu entnehmen. Die Erreichbarkeit der Grundstücke ist auch während der Bauzeit gewährleistet.

Fragen und Antworten



Die Anwohner sind in der Bauphase einer sehr großen Belastung ausgesetzt. Wie fahren die Baustellenfahrzeuge? Was ist gegen die Lärmbelästigung durch die Baustellenfahrzeuge geplant?

Durch die Aufteilung des Vorhabens in einzelne Bauabschnitte sollen die Auswirkungen räumlich begrenzt und die Bauzeit geringgehalten werden. Die Baustellenlogistik wird im weiteren Planungsprozess detailliert ausgearbeitet und weiter optimiert. Durch den Bau in Abschnitten werden die Beeinträchtigungen im Bereich einzelner Grundstücke deutlich kürzer ausfallen. Für die Reduzierung des Baulärms dürfen nur lärmarme Baumaschinen und Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Die Durchführung von lärmintensiven Baumaßnahmen ist zudem in Ruhezeiten (i.d.R. 22:00 bis 06:00 Uhr) sowie an Wochenenden ausgeschlossen. Zuständig für die Überwachung der gesetzlichen Vorgaben ist die Oberbauleitung.

Fragen und Antworten



Was ist mit den Schäden durch betrieblich bedingte Erschütterungen, die erst in zehn Jahren auftreten?

Im Rahmen des Planungsfeststellungsverfahrens wurde ein erschütterungstechnisches Gutachten erstellt. Darin wurde gutachterlich festgestellt, dass „durch den Betrieb der geplanten U-Bahnstrecke hervorgerufene Bauschäden bei allen relevanten Gebäuden im Einwirkungsbereich der U-Bahnstrecke nicht zu erwarten sind.“ Vor Baubeginn und nach Abschluss der Baumaßnahme erfolgt eine Bauzustandsdokumentation für die vorhandene Bebauung im Einflussbereich der Baumaßnahme und gemäß einem noch zu erstellenden Beweissicherungskonzept. Dieses bildet damit die Grundlage, auch ggf. erst später auftretende Schäden zu bewerten und aufzuklären. Die Regulierung richtet sich nach den Umständen des Einzelfalls.

Fragen und Antworten



Wie ist die Bushaltestelle Gonzenheim während des Umbaus geplant? Halten die Buslinien dort und fahren die Busse dort ab nach Ober-Erlenbach bzw. in die Stadt?

Zur Verkehrsführung des Linienbusverkehrs während der Bauzeit wurde 2014 ein erstes Umleitungskonzept erstellt, die detaillierte Planung der Linienführung erfolgt im Zuge der Bauausführungsplanung.

Wie ist die An- und Abfahrt der Linie U2 ab und zur bisherigen U-Bahn-Endhaltestelle Gonzenheim während der voraussichtlichen 5,5 Jahre Bauzeit geplant? Wird diese Station angefahren bzw. kann man an dieser Station einsteigen und wie bisher nach Frankfurt fahren?

Die Station Gonzenheim wird auch während der Bauphase bedient, sodass weiterhin Fahrten über Ober-Eschbach nach Frankfurt am Main möglich sind. Zeitweise wird sie dabei nur über einen Bahnsteig und unter Nutzung der vorhandenen Gleisverbindung angefahren.

Fragen und Antworten



Laut Ihrer sehr informativem Internetseite soll der Bau rund 5 Jahre dauern. Wann beginnt der Bau? Werde ich noch als Berufstätiger die Fertigstellung erleben?

Frühester Baubeginn ist nach gegenwärtigem Stand Mitte 2021.

Gibt es Abschätzungen über die Verkehrsbelastung für die vorgesehenen Umgehungsstrecken während der Bauzeit. Als Anwohner interessiert mich insbesondere die Dauer der geplanten Umleitung über "Auf der Schanze" und die prognostizierte Verkehrsbelastung. Sind die vorgesehenen Umleitungsstrecken auch für Lastwagenverkehr freigegeben? Wie sollen die Anwohner während der Bauzeit vor Verkehrslärm geschützt werden? Ist es geplant Durchgangsverkehr weiträumig umzuleiten z.B. über den Südring und wie soll die kontrolliert werden.

Es gibt bisher keine Prognosen zur Verkehrsbelastung auf den Umleitungsstrecken. Der Durchgangsverkehr wird weiträumig umgeleitet. Die Straße „Auf der Schanze“ ist Teil des bisher vorliegenden Umleitungskonzeptes in mehreren Bauphasen. Eine genaue Dauer kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht belastbar genannt werden, da dies erst im Rahmen der weiterführenden Planung (der sog. Ausführungsplanung) erarbeitet wird. Die Dauer des umleitungsbedingten Mehrverkehrs auf der Straße „Auf der Schanze“ liegt nach gegenwärtigen Stand bei etwa 3 Jahren.

Fragen und Antworten



Auf Blatt 14 der Informationen heißt es: Die Frankfurter Landstraße wird während der Bauzeit weitestgehend im Einrichtungsverkehr offengehalten. In welcher Richtung wird offengehalten, vom Kreisel Richtung Ober-Eschbach oder umgekehrt? Wo wird der Gegenverkehr erfolgen? "Weitestgehend" - heißt das mehr oder weniger 3,5 Jahre lang? Wieso auch während der Bauphasen 2 und 3? Wird die Frankfurter Landstraße zeitweise komplett gesperrt und wenn ja, wohin wird dann der Straßenverkehr geleitet?

Die konkrete Ausgestaltung des Baustellen- und Umleitungsverkehrs kann erst in der weiterführenden Planung – der sog. Ausführungsplanung – bestimmt werden. Diese beginnt, sofern sich die Mehrheit im Bürgerentscheid für die Verlängerung zur U2 ausspricht. Erst dann können konkrete Angaben zur Dauer und Art der Verkehrsführung gemacht werden. Ziel ist es, den Durchgangsverkehr weiträumig umzuleiten, um so die Belastungen für die direkten Anrainer möglichst gering zu halten.

Die Richtung, in der die Frankfurter Landstraße einspurig befahrbar ist, wird über den Zeitraum der Bauarbeiten wechseln.

Nach gegenwärtigem Stand ist eine komplette Sperrung der Frankfurter Landstraße erforderlich, wenn das Kreuzungsbauwerk im Bereich der bestehenden Eisenbahnbrücke errichtet wird. Dafür soll nach derzeitigem Stand eine Umleitung über die Kaiser-Friedrich-Promenade – Friesenstraße – Europakreisel eingerichtet werden.

Fragen und Antworten



Sollen wir das Grün und die Bäume verlieren, die zwischen dem Ulmenweg und der bestehenden S-Linie wachsen? Wird der bestehende Grüngürtel verkleinert?

Ja, die vorhandenen Bäume müssen leider entfallen, da in diesem Bereich die U2-Trasse verläuft. Die neue grüne Böschung zur Bahn wird etwa eine Breite von 4,5m südlich des Ulmenweges haben.

Sollen wir während und nach dem Bau Parkplatzbeschränkungen haben?

Während der Bauzeit kann es im Ulmenweg zu Parkplatzbeschränkungen kommen. Nach Fertigstellung der Bauarbeiten werden die Parkplätze wieder in gewohnter Weise zur Verfügung stehen.

Wird die Konstruktion Auswirkungen auf das Aussehen und die Eigenschaften der Ulmenwegstraße haben?

Um Eingriffe in den Ulmenweg zu vermeiden, ist eine Winkelstützwand vorgesehen. Diese dient der Verbreiterung des Bahndamms, um so den zusätzlichen Gleisen entsprechenden Raum zu geben.

Fragen und Antworten



Wie sieht es mit dem Verkehrsaufkommen am neuen Kreisverkehr aus? Überlastung?

Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes wird im Vergleich zur heutigen Situation verbessert. Eine Überlastung ist nicht zu erwarten.

Wie sieht das zukünftige Bus-Netz (1,2,4,6,11,12) aus? Bleibt es so wie jetzt oder fahren dadurch weniger Busse?

Durch die U2 Verlängerung werden doch einige Stadtbuslinien/ Haltestellen wegfallen, welche werden das sein?

Bereits heute wächst der Stadtbusverkehr kontinuierlich. Die mit der U2-Verlängerung verbundene Entlastung des Busverkehrs schafft Spielräume, um das Stadtbusnetz kleinräumig entsprechend der Bedürfnisse der Fahrgäste anzupassen und zu verbessern. Bei positivem Ausgang des Bürgerentscheids wird die genaue Fahrplangestaltung weiter konkretisiert. Eine Reduzierung des Busverkehrsangebots ist nicht vorgesehen.

Fragen und Antworten



Der öffentliche Personennahverkehr (Nord-Süd) in Oberursel wird weitgehend durch die U-Bahn bedient. Wie sieht es zukünftig in Bad Homburg aus?

Die verlängerte U2 könnte zukünftig die östliche Nord-Süd-Achse zwischen Frankfurt und dem Bahnhof Bad Homburg bilden. Die S5 bedient die westliche Nord-Süd-Achse.

Fragen und Antworten



Welchen Vorteil haben nach dem Bauende die Fahrgäste, die von Frankfurt mit der U2 kommend nach Kirdorf od. Dornholzhausen od. nur zum Kurhaus weiter fahren müssen. Sparen sie lediglich 6 min. ein, da sie am Bahnhof ja sowieso in einen Stadtbus umsteigen müssen? Am Bahnhof dauert das Umsteigen erheblich länger, da nur wenige Menschen/ Kinderwagen/ Rollstühle in 1 Aufzug passen. Außerdem ist der Weg von den Gleisen zu den Bussen weiter. Fahrräder passen nicht in die Aufzüge am Bahnhof Bad Homburg, da schleppt man dann sowieso schon sein Fahrrad die Treppen hoch od. runter. Was nützt es, wenn man mit der U-Bahn dann die Strecke in 2 min. fährt, aber 3 Min. zum Umsteigen in den nächsten Bus braucht? An der bisherigen U-Bahn-Station ist das Ein- und Aussteigen ebenerdig möglich.

Die Verkürzung der Fahrzeit ist eines von mehreren Zielen der U2-Verlängerung. Weitere Ziele sind insbesondere die Stärkung des Bahnhofs Bad Homburg als zentraler Verkehrsknoten sowie eine höhere Attraktivität des klimafreundlichen Öffentlichen Personennahverkehr gegenüber dem Auto. Für Fahrradfahrerinnen und –fahrer sind am geplanten U2-Bahnsteig zudem entsprechende Wegebeziehungen vorgesehen, um einen problemlosen Umstieg in andere Verkehrsmittel zu gewährleisten.

Fragen und Antworten



Im Falle einer Verlängerung der U2 ist für mich noch unklar, ob dies auch zu Veränderungen (z. B. Taktung, Linienführung etc.) des Stadtbusverkehrs, insbesondere bezüglich der östlich gelegenen Stadtteile wie Ober Erlenbach, Ober Eschbach und Gonzenheim führt.

Bereits heute wächst der Stadtbusverkehr kontinuierlich. Die mit der U2-Verlängerung verbundene Entlastung des Busverkehrs schafft Spielräume, um das Stadtbusnetz kleinräumig entsprechend der Bedürfnisse der Fahrgäste anzupassen und zu verbessern. Bei positivem Ausgang des Bürgerentscheids wird die genaue Fahrplangestaltung weiter konkretisiert. Eine Reduzierung des Busverkehrsangebots ist nicht vorgesehen.

Fragen und Antworten

Warum ein Infomarkt zu Uhrzeiten unterhalb der Woche, zu denen die berufstätigen Pendler nicht kommen können?

Der Infomarkt am 7.6.2018 fand von 15-20 Uhr statt – der Besuch des Infomarktes war über den gesamten Zeitraum möglich. Die Ansprechpartner an den unterschiedlichen Infoecken standen über 5 Stunden für Fragen der Besucherinnen und Besucher zur Verfügung. Die lange Dauer der Veranstaltung wurde gewählt, um Interessierten sowohl am Nachmittag als auch am Abend die Möglichkeit zur Information zu geben. Ergänzende Angebote wie etwa die Projektwebseite www.bad-homburg-u2.de, Broschüren und Infostände sollen auch denjenigen die Möglichkeit zur Information geben, die den Infomarkt nicht besuchen konnten.

Anmerkungen und Hinweise



Anmerkungen und Hinweise

- Radweg Erlenweg – Frankfurter Landstraße
- Radweg am neuen Kreisverkehr
- Jede Bahn nach Gonzenheim, nicht nur bis Nieder-Eschbach.
- Keine Verlängerung, dafür Shuttle-Bus elektrisch, der nur allein zwischen Gonzenheim und dem Bahnhof fährt.
- Anregung: Elektrobus Gonzenheim – Rathaus – Bahnhof und zurück
- Busverbindung am Abend und am Wochenende. Busverkehr stärken!



Anmerkungen und Hinweise

Strecken-
führung

- Kostengünstige Park + Ride am Bahnhof und U-Bahn Gonzenheim
- Ampelschaltung am Kreisverkehr für Schulkinder
- Bitte um einen Spiegel Ausfahrt Erlenweg auf Lange Meile Blickrichtung Kreisel! Es ist unmöglich einzusehen, wenn die schraffierte Fläche bei Nordmann zugeparkt ist und auch im Erlenweg Gäste an der Mauer parken. Plus Hang hindert die Sicht.
- Kein Kreisverkehr an der Frankfurter Landstraße (Verkehrsaufkommen der Quellstraßen ist zu unterschiedlich)
- Wendehammer im Erlenweg 43 wird nach vorne verschoben. Also fallen ca. 7-10 Parkplätze vermutlich weg: Anwohnerparkplätze und Besucher von Anwohnern. Hausnummer 4 müssen bezahlen, wenn sie „wild“ parken, verknappen sich die Parkplätze zusätzlich.



Anmerkungen und Hinweise

- Sorge: Verursacher übernimmt am Ende keine Haftung für Dauerschäden
- Zum Dornbach 3. Erschütterungen im Betrieb, Beweissichtungsverfahren.
- Erlenweg 2. Reihe: Nachkriegsbauten auf schlecht verdichtetem Boden – Schäden werden kommen!
- Sicherheitsbedenken unterirdische Station
- Vorschlag: Oberirdische Anzeige der ankommenden Züge, um zu unbelebten Zeiten erst kurz vor Einfahrt den Bahnsteig betreten zu können.





Anmerkungen und Hinweise

- Da gibt es viele!!
- Ausbau einer Sbahnhaltestelle in der Nähe der Brücke Gonzenheim mit behinderten gerechtem Zugang 150m zur U-Bahn.
- Keine Verlängerung! Ich lebe seit 66 Jahren in Bad Homburg Gonzenheim. Die Vorteile sind an den Haaren herbeigezogen.
- Warum Bürgerentscheid? Würde man die Walldorfer fragen gäbe es auch keinen Flughafen!
- Warum sollte man 2,6 Mio. EUR Kosten in den Sand setzen? Der Entscheid hätte dann doch besser vor der Planung stattfinden müssen!!
- Bei dem Projekt wird nur an die Pendler gedacht und nicht an die Bad Homburger selbst!!! (besonders die Gonzenheimer)
- Haltestelle an der jetzigen Unterführung muss nicht sein.
- Durch unterirdischen Zustieg Schaffung sozialer Brennpunkt + Immobilität Älterer, Rollstuhlfahrer, Kinderweg
- NKU ins Netz stellen!



Anmerkungen und Hinweise

- Die ca. 35 Mio. EUR Landesmittel könnten in allgemeine Verbesserung der Infrastruktur investiert werden
- Fahrtkosten zu teuer!!!
- Fahrpreise runter! + Kurzstrecke in Bad Homburg
- Zustieg zum U-Bahnhof Rolltreppe! Zu teuer! Etwa 1 Aufzug für alle Ältere, Kinderwagen? Unfassbar
- Lärmschutz auch im Erlenweg, z. B. Schienenstegdämpfer
- Lärmschutzwand auch auf die Südseite der Trasse bauen!
- Ich würde das Geld lieber investieren in: Fahrradwege, E-Busse, kostenlosen Stadtverkehr, bessere Bahntaktungen, Fahrpreissenkungen nach Ffm. Das brächte saubere Luft.
- Wofür könnten in Bad Homburg die 20,9 Mio. ansonsten eingesetzt werden, z.B. Schulsanierungen, -verbesserungen, bezahlbarer Wohnraum, soziale Projekte, ...?