

Trassenvarianten für eine Verlängerung der U-Bahn-Linie 6

Bewertung von vier möglichen Trassenführungen:

- Trasse 1: Führung gemäß Generalverkehrsplan (westliches Steinbachtal)
Vorteile: Erschließung weiter Teile Steinbachs, insbesondere auch vieler neuer Potentialflächen (s.u.).
Nachteile: Verlängerung über den Friedhof hinaus nur schwer möglich, da nördlicher Praunheimer Weg sowie Oberhöchstädter Straße insgesamt nur 10 m breit sind. Sonderlösungen erforderlich.
- Trasse 2: Führung wie 1, dann Führung am südwestlichen Ortsrand
Vorteile: Verlängerung nach Oberhöchstadt möglich
Nachteile: Erschließung nur geringer Teile des bestehenden Stadtgebiets, frühzeitige Beachtung im Stadtentwicklungsplan erforderlich (Freihalten der Trasse, Kurvenradien). Starke Trennwirkung zwischen Steinbach (Taunus) und Landschaft.
- Trasse 3: Führung zwischen Steinbach und Gewerbegebiet
Vorteile: Bei Entwicklung entsprechender Potentialflächen siedlungsnaher Verknüpfung mit S-Bahntrasse möglich. Gute Erschließung der 60er bis 80-er Siedlungserweiterungsflächen (Berliner Straße). Verlängerung zum Sportzentrum und darüber hinaus möglich.
Nachteile: Alter Ortskern sowie Steinbach Südwest nicht erschlossen.
- Trasse 4: östliches Steinbachtal
Vorteile: Bei Entwicklung entsprechender Potentialflächen siedlungsnaher Verknüpfung mit S-Bahntrasse möglich. Gute Erschließung der 60er bis 80-er Siedlungserweiterungsflächen (Berliner Straße).
Nachteile: Keine (oberirdische) Verlängerung möglich. Keine Erschließung der nördlichen Stadtgebiete. Landschaftlich und ökologisch problematische Trassenführung.

Empfehlung: Die Stadtentwicklungsplanung sollte die Trassierungen 1 und 3 berücksichtigen. Die Realisierung der übrigen Trassen ist mit zu vielen Nachteilen verbunden.

Grundsätzlich ergibt sich für die Trasse 3 die beste Bewertung, weil sie im Gegensatz zu Trasse 1 im besonderen Maß bereits bestehende Quartiere mit relativ hoher Wohndichte erschließt und eine Verlängerung nach Oberhöchstadt (was anzustreben wäre) bezüglich der Trassenführung möglich ist. Weiterhin kreuzt die

Trasse der Variante 3 im Gegensatz zu der der Variante 1 die S-Bahn in einem Bereich, der grundsätzlich auch für die Wohnnutzung geeignet ist, so dass die Errichtung eines Verknüpfungsbahnhofs in diesem Bereich sinnvoll ist.

In den Stadtentwicklungsplan sollte daher die Trassierung Variante 3 als langfristige Freihaltetrasse eingetragen werden. Die Freihaltung der Trassenvariante 1 ist durch das Konzept des Steinbachtals gewährleistet und muss daher nicht gesondert dargestellt werden.

In den Stadtentwicklungsplan sollte daher die Trassierung Variante 3 eingetragen werden. Die Freihaltung der Variante 1 ist durch das Konzept für das Steinbachtal gewährleistet und muss daher nicht gesondert dargestellt werden.