

Pressemitteilung

Straßenbahn statt U-Bahn-Tunnel zum Uni-Campus Westend

- Der BUND Frankfurt ist gegen einen Tunnel unter dem Palmengarten und dem Grüneburgpark, weil dies unkalkulierbare Risiken für Grundwasser und Vegetation nach sich ziehen würde.
- Der BUND Frankfurt fordert – **auch im Sinne der Verkehrswende** - die Wiederbelebung der Straßenbahn vom Hauptbahnhof zum Uni-Campus Westend über Mainzer Landstraße und Reuterweg, die durch die Einsparung von Tunnelstrecke finanziert werden könnte.

Frankfurt, 25. November 2020

Der Frankfurter Universitätscampus Westend muss deutlich besser an den ÖPNV angebunden werden. Verkehrsdezernent Klaus Oesterling will dies mit einer U-Bahnstation auf dem zentralen Theodor-W.-Adorno-Platz realisieren. Das soll im Rahmen des ohnehin geplanten Lückenschlusses der U-Bahnlinie 4 über die Bockenheimer Warte hinaus nach Ginnheim erfolgen. Diese U-Bahnstation würde bedingen, dass die Strecke von der Bockenheimer Warte aus in einer engen S- Kurve unter dem Palmengarten und dem Grüneburgpark hindurch geführt werden müsste. Das würde zu einer unkalkulierbaren Beeinträchtigung der Grundwasserströme führen und die Bäume in Palmengarten und Grüneburgpark langfristig massiv schädigen. Diese Risiken müssen vermieden werden.

Palmengarten und Grüneburgpark sind die grüne Lunge des Westends. Der Palmengarten feiert im kommenden Jahr sein 150-jähriges Bestehen.

Rote und grüne Linie kostenmäßig und ökologisch nicht vertretbar

Seit dem letzten Winter werden für den U4-Lückenschluss zehn Gleisvarianten diskutiert. Drei Varianten, abgebildet in der FAZ vom 24.11.2020 als blaue, rote und grüne Linien, sind die Favoriten. Die rote und grüne Linie enthalten die U-Bahnstation auf dem zentralen Adorno-Platz auf dem Campus Westend. Sie hätte den Charme, dass Studierende gleichsam von der U-Bahn in den Hörsaal und zurück springen könnten. Die von den Frankfurter Grünen ins Gespräch gebrachte grüne Linie erscheint wenig aussichtsreich, weil sie einen kostenträchtigen Umbau der Station Bockenheimer Warte erfordern würde, um dort einen Knick in der Linienführung zu vermeiden.

Die rote Linie würde den Tunnel mit S-Kurve unter Palmengarten und Grüneburgpark erfordern und wegen des ansteigenden Geländes eine deutliche Höhendifferenz bewältigen müssen. Erschwerend käme hinzu, dass die U4-Schienen an der Bockenheimer Warte mehr als 20 Meter unter der Straße liegen. Dadurch würde der Steigungswinkel dieses achterbahnähnlich bergauf führenden Tunnels deutlich größer als der Winkel des Geländes. Grundwasserspiegel und -ströme sowie unkalkulierbare negative Auswirkungen auf die Vegetation über dem Tunnel wären die Folge.

Die komplementäre Lösung: Blaue Linie und Straßenbahn

Die blaue Strecke würde an Zeppelinallee und Miquelallee entlang geradlinig weiter zur Rosa-Luxemburgstraße verlaufen. Sie wäre einen Kilometer kürzer als die rote und würde mehr als einen Kilometer Tunnelstrecke einsparen, denn sie verlief vom Botanischen Garten an offen. Schäden für das Grundwasser würden so vermieden. Andererseits würden hier Bäume beseitigt werden müssen. Nach Abwägung der Gefahren der Tunnelvariante für Grundwasser und Baumbestand scheint dies aber ein ökologisch vertretbarer Kompromiss zu sein.

Die mit der blauen gegenüber der roten Strecke eingesparten Tunnelkosten könnten zur Investition in die Wiederbelebung der Straßenbahn vom Hauptbahnhof über die Mainzer Landstraße und den Reuterweg zum Campus Westend umgelenkt werden.

Mit dem Budget für einen Kilometer U-Bahntunnel können 10 bis 25 Kilometer Straßenbahngleise gebaut werden. Die Straßenbahn vom Hauptbahnhof bis zum Campus Westend müsste aber nur drei Kilometer weit fahren. Demzufolge würde das eingesparte Tunnelgeld reichen, um die Kosten für die Straßenbahngleise zu decken.

Am Botanischen Garten könnte eine U4-Bahnstation gebaut werden, die ungefähr 500 Meter westlich des Campus Westend läge, eine Distanz, die die Studierenden zu Fuß gehen müssten. Das finden wir zumutbar. Damit läge der Uni-Campus im Zentrum der drei U-Bahnstationen Holzhausenstraße, Miquelallee und Botanischer Garten sowie in unmittelbarer Nähe der Straßenbahn zum Hauptbahnhof und mehrerer Buslinien.

Beiträge zur Verkehrswende mit der Straßenbahn

Die Straßenbahn hätte weitere Vorteile für den ÖPNV-Anschluss von Studierenden und Bürgern. So ergäben sich neue Umsteigepunkte in die U6/7 an der Alten Oper und in die S-Bahn an der Taunusanlage sowie eine bessere Anbindung für die östliche Mainzer Landstraße. Weiterhin würde die Straßenbahn Buskapazitäten überflüssig machen.

Alles nachhaltige Beiträge zur Verkehrswende.

Kontakt: Wolf-Rüdiger Hansen – BUND Kreisverband Frankfurt - Mitglied des Vorstands
Kasseler Str. 1a, 60486 Frankfurt - ruediger.hansen@bund-frankfurt.de - M: 0171 2257 520
geschaeftsstelle@bund-frankfurt.de - T: 069 979 489 68 - www.bund-frankfurt.de