

## Pressemitteilung

### U4-Lückenschluss in Frankfurt: Sind € 78 Millionen Mehrkosten für den Gleisumweg über den Uni-Campus Westend zu rechtfertigen?

- Mit dem Bau der kürzeren Gleisvariante könnte das eingesparte Budget in die Wiederbelebung der Straßenbahn vom Campus über den Reuterweg zum Hauptbahnhof umgelenkt werden.
- Für die Wirtschaftlichkeitsanalyse muss jeder Indikator betrachtet werden: „Nutzen-Kosten-Indikator“, „generierte ÖPNV-Fahrten/Tag“ und „Veränderungen der Personenfahrten“.
- Ausführlich begründeter Forderungskatalog des BUND Frankfurt abrufbar auf [www.bund-frankfurt.de](http://www.bund-frankfurt.de)

Frankfurt, 17. Februar 2021 - Der BUND Kreisverband Frankfurt befürwortet die vom Magistrat der Stadt Frankfurt vorangetriebene Umsetzung des U-Bahn-Lückenschlusses der D-Strecke zwischen Bockenheimer Warte und Ginnheim. Für den Norden der Stadt, den Uni-Campus Riedberg, die Bundesbank und den Uni-Campus Westend stellte diese neue Verbindung zum Hauptbahnhof eine signifikante Verbesserung des ÖPNV-Angebotes dar. Verkehrsdezernent Klaus Oesterling präsentierte in der Pressekonferenz am 09.02.2021 die Ergebnisse der Untersuchung der Gleisvarianten unter verkehrlichen und wirtschaftlichen Aspekten. Alle Varianten weisen demzufolge einen Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) zwischen 1,5 und 3,2 auf und sind damit förderungswürdig.

Wir halten es jedoch für voreilig, dass sich Oesterling sofort mit großem Nachdruck für die Variante 3 – Kosten: € 240 Millionen - mit dem 2,5 Kilometer langen kurvigen Tunnel zum Campus Westend und der Station Adorno-Platz ausspricht. Die ziemlich geradlinige und um 1,5 Kilometer kürzere Tunnelvariante 1a kostete nämlich nur € 162 Millionen – einschließlich einer Station am Botanischen Garten, die ca. 500 Meter fußläufig vom Campus entfernt läge. Diese Variante würde € 78 Millionen weniger kosten - ein beachtliches Argument, selbst wenn man davon ausgeht, dass Bund und Land 90 % der Kosten finanzieren würden. Weiterhin würde der kürzere Tunnel einen entsprechend geringeren Betoneinsatz erfordern, was der Klimabilanz der Stadt zugutekäme.

#### Die Mehrzahl der Indikatoren spricht für die kurze Tunnelvariante

Der **Kosten-Nutzen-Indikator** beträgt 2,0 für die lange Tunnelvariante 3 sowie 3,1 für die kurze Variante 1a - also 55 % zugunsten der kurzen Variante. Der Indikator „**generierte ÖPNV-Fahrten**“ beträgt 17.000 für Variante 3 und 15.900 für Variante 1a - also 1.100 mehr generierte ÖPNV-Fahrten für den langen Tunnel. Das ergibt die Frage: Wäre es verhältnismäßig, für 1.100 zusätzliche ÖPNV-Fahrten auf der Uni-Campus-Linie € 78 Millionen Mehrkosten in Kauf zu nehmen?

Der Indikator „**Personenfahrten an Werktagen in Veränderungen zum Ohnfall**“ (also **ohne U-Bahn-Lückenschluss**) verstärkt die Tendenz zu Gunsten der kurzen Tunnellinie 1a:

- a. **Verkehr in den Frankfurter Norden:** Nördlich der Station Botanischer Garten werden 4 % mehr Fahrten bei der Variante 1a erwartet als nördlich des Adorno-Platzes bei Variante 3. Demzufolge würden mehr Fahrgäste von und zum Norden - einschließlich Bundesbank - die kürzere Variante 1a zum Hauptbahnhof wählen als die längere Variante 3 über den Campus. .

- b. **Für die Entlastung der A-Strecke** durch den U4-Lückenschluss werden 29.400 weniger Personenfahrten bei Variante 1a und 32.300 weniger bei Variante 3 erwartet. Die Gesamtzahl der Fahrten würde von heute ca. 130.000 auf ca. 100.000 abfallen. Der Unterschied zwischen beiden Varianten läge also bei unter 3 % und wäre damit vernachlässigbar.
- c. **Mehrfahrten pro Tag zum/vom Uni-Campus Westend** werden mit 3.900 für Variante 1a und mit 10.600 für Variante 3 angegeben. Variante 3 läge also 2,5-fach im Plus. Das ist vorhersehbar. Aber ein Teil dieser Fahrgäste würde sicher die vom BUND vorgeschlagene neue Straßenbahn zum Hauptbahnhof wählen, zumal sie damit alternativ bereits an der Taunusanlage in die S-Bahnen umsteigen und so ihre Gesamtfahrzeit weiter verringern könnten.

Zusammengefasst folgt aus den Indikatoren unseres Erachtens keine Rechtfertigung der Mehrkosten von € 78 Millionen für die Realisierung der Variante 3. Im Gegenteil: Die mit einem um 55 % höheren NKI verbundene kurze Variante 1a weist so starke wirtschaftliche Vorteile auf, dass ihr zusammen mit der wiederzubelebenden Straßenbahn im weiteren Entscheidungsgang der Vorzug zu geben ist.

#### **Wiederbelebung der Reuterweg-Straßenbahn mit Hilfe der eingesparten Tunnelkosten**

Im Frankfurter Nahverkehrsplan 2025+ steht auf Seite 27: „Der ÖPNV muss seine Marktanteile am gesamten Verkehrsmarkt zulasten des MIV ausbauen.“ Weiterhin: Für die Baukosten eines Kilometers U-Bahntunnel könne man im Schnitt ganze 15 Kilometer Straßenbahnstrecken errichten. Im Einklang damit fordert der BUND Frankfurt, für den U4-Lückenschluss die kurze Variante 1a zu wählen und das eingesparte Budget für die Wiederbelebung der Straßenbahnlinie – ehemalige Linie 13 - vom Uni-Campus Westend über den Reuterweg und die S-Bahnstation Taunusanlage zum Hauptbahnhof zu verwenden – mit einer Gleisstrecke von ca. 3 Kilometern.

Neben einem zusätzlichen ÖPNV-Angebot für den Uni-Campus stellte diese Straßenbahnlinie eine neue Tangentiallinie entlang des Reuterwegs dar, die eine weitere Entlastung des bestehenden Netzes bewirkte und zwei Stadtgebiete neu anbande: die Hochhäuser in der östlichen Mainzer Straße und das nördliche Westend mit dem Nahversorgungsstandort Grüneburgweg. Diese Linie sollte schnellstmöglich in den Frankfurter Nahverkehrsplan aufgenommen und in die Berechnung der Wirtschaftlichkeit des U4-Lückenschlusses einbezogen werden.

#### **Schutz der Grünanlagen darf nicht vernachlässigt werden**

Auch aus ökologischer Sicht ist es nicht verständlich, dass der Stadtplanungsdezernent die Variante 3 so einseitig präferiert. Die Grundwasseruntersuchung in den Parks und die Baumschutzuntersuchung der Umweltdezernentin Rosemarie Heilig wurden offenbar gerade erst in Auftrag gegeben. Erst wenn deren Ergebnisse in eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung eingebracht werden, kann über die ökologisch unbedenkliche Festlegung einer Gleisvariante entschieden werden.

#### **Anlage: Kartenausschnitt mit den U-Bahn-Varianten und der vorgeschlagenen Straßenbahn**

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