

Pressemitteilung, Frankfurt am Main, den 13.02.2024

Der BUND Frankfurt fordert die schnelle Realisierung des U4-Lückenschlusses zwischen Bockenheim und Ginnheim mit der kurzen Tunnelvariante 1d

- Der lange U4-Universitätstunnel (Planvariante 3i), der um 1,5 km länger ausfiele als der kurze Tunnel 1d und in zwei S-Kurven unter dem Campus Westend hindurchführte, ist zu verwerfen. Er entspringt reinem Prestige-Denken und hätte einen immensen Klimaschaden, sehr hohe Mehrkosten und deutlich höhere Risiken für Natur und Grundwasser zur Folge.
- Stattdessen muss schnell der kurze und fast gradlinig verlaufende Tunnel 1d gebaut werden – möglichst ehe in 2026 das 20-jährige Planungsjubiläum der U4-Lücke ansteht.

Wer auf den Frankfurter Stadtplan oder den ÖPNV-Linienplan schaut, sieht sofort die ca. 2,7 km lange Lücke zwischen den U-Bahn-Stationen Bockheimer Warte und Ginnheim. Bereits vor fast 20 Jahren sollte diese Lücke geschlossen werden. Aber das Stadtparlament ließ den Plan fallen, weil man vermutlich damals die zu erwartenden Fahrgastzahlen so niedrig ansetzte, dass der notwendige Wirtschaftlichkeitsindikator nicht erreicht wurde.

Wurde damals das Fahrgastwachstum übersehen, das mit der Besiedlung des Riedbergs und dem Uni-Campus Riedberg eingetreten ist? War damals noch nicht klar, dass eine alternative Nord-Süd-Verbindung benötigt wird, um den überlasteten A-Tunnel mit den Linien 1,2,3 usw. zu entlasten und den Hauptbahnhof besser mit den nördlichen Stadtteilen zu verbinden?

In 2015 beschloss das Stadtparlament erneut, die U4-Lücke zu schließen. Es begann eine sechsjährige Prüfungsphase mit 16 Gleisführungsvarianten. Am 9. Februar 2021 schließlich präsentierte der damalige Verkehrsdezernent Klaus Oesterling in einer Pressekonferenz drei Tunnelvarianten als wirtschaftlich möglich:

- Die kurze Tunnelvariante 1a/d (Länge 1 km) mit fast gradlinigem Verlauf entlang der Miquelallee bzw. unter Palmengarten und Botanischem Garten. Sie würde Grüneburgpark und Miquelanlage verschonen.
- Die 1,5 km längere Universitätsvariante 3i (Länge 2,5 km) mit zwei S-Kurven unter Palmengarten, Grüneburgpark, Campus Westend und Miquelanlage.
- Die noch kurvigere und längere Westend-Variante unter den Häusern des Westends hindurch, die kurzfristig wieder verworfen wurde.

Der lange und kurvige Universitätstunnel unter den Parks ist keine gute Variante.

Seitdem stehen drei Gleisführungen zur Wahl: die lange Universitätsvariante 3i und die kurze Variante 1 mit den Untervarianten a und d. 1a wird auch wegfallen, weil der Botanische Garten wegen oberirdischer Bauweise zu sehr in Mitleidenschaft gezogen würde. Es verbleiben also Variante 1d mit dem kurzen Tunnel und Variante 3i mit den beiden S-Kurven unter den Parks.

Das führt zu der Frage, warum die Planer schon wieder drei Jahre vergehen lassen, wo doch die beiden verbliebenen Varianten gut vergleichbar sind. Eine Ursache ist vermutlich die zögerliche Vergabeprozedur für die zwei Gutachten zu den Auswirkungen auf Natur bzw. Grundwasser. Sie sollten ursprünglich im Sommer 2023 vorgelegt werden. Aktuell sind die Ergebnisse für Sommer 2024 angekündigt.

Pressemitteilung, Frankfurt am Main, den 13.02.2024

Die Gutachtenergebnisse sind notwendig, um bei der Variantenentscheidung mögliche Schäden für Natur und Grundwasser abzuwägen und beim Tunnelbau zu berücksichtigen.

„Aber werden die Gutachtenergebnisse überhaupt entscheidungsrelevant sein?“, fragt Wolf-Rüdiger Hansen, 2. Vorsitzender im BUND Kreisverband Frankfurt. „Ist es vorstellbar, dass der lange Tunnel, der unter Grüneburgpark, Campus Westend und Miquelanlage verlief, für Natur und Grundwasser weniger schädlich wäre als der kurze Tunnel, der nur unter dem Botanischen Garten verlief? Man mag das nicht glauben. Im Gegenteil ist es plausibel, dass der kurze Tunnel die risikoärmere und ohnehin billigere Variante ist, die darüber hinaus die schnellste Verbindung zwischen den nördlichen Stadtteilen und dem Hauptbahnhof böte.“

Der lange Universitätstunnel: für die Goethe-Universität nur eine Prestigesache?

Die ÖPNV-Anbindung des Campus Westend ist unbefriedigend. Die Station Holzhausenstraße im A-Tunnel ist völlig überlastet. Aber muss man deswegen statt des kurzen Tunnels den monströs langen und kurvigen Universitätstunnel bauen? Der kurze Tunnel würde nördlich des Botanischen Gartens in eine Station münden. Von dort aus würden Studierende und Campus-Personal unter den großen Bäumen des Grüneburgparks fußläufig nach ca. 600 Metern zum Campus gelangen. Das wäre nicht nur zumutbar, sondern auch gesund.

Von der Universität sind dazu nur diese dürren Sätze des Uni-Präsidenten Enrico Schleiff bekannt (Frankfurter Rundschau am 25.10.2022): „Eine direkte Uni-U-Bahn ist die beste Lösung.“ Und zur Station Botanischer Garten: „Dann laufen jeden Morgen und jeden Abend zig Tausend Leute durch den Grüneburgpark... Ob das den wertvollen Grünflächen dort zuträglich ist, würde ich bezweifeln.“ Mögliche Schäden des langen Universitätstunnels für die „wertvollen Grünflächen“ der Parks hat der Uni-Präsident wohl nicht im Visier. Von einer renommierten Wissenschaftsinstanz wie der Goethe Universität möchte man mehr erwarten, zumal sich die Studentenschaft positiv zum klimafreundlicheren kurzen Tunnel geäußert hat.

Es bleibt der Eindruck, dass der Universitätstunnel für die Goethe-Uni eine reine Prestige-Angelegenheit ist. „Kann das für eine verantwortungsvolle Verkehrspolitik der Stadt Frankfurt zielführend sein?“, fragt Wolf-Rüdiger Hansen vom BUND. „Wir glauben das nicht.“

Klimaschaden: 2,5-facher CO₂-Ausstoß gegenüber dem kurzen Tunnel.

Der Klimaschaden solcher Bauprojekte entsteht durch den Betonverbrauch, den Betrieb der Baumaschinen und den Abtransport des Tunnel-Abraums. Zum Vergleich der Tunnelvarianten ist es plausibel, den Unterschied des CO₂-Ausstoßes proportional zur Länge der Tunnels anzusetzen. Folglich wird der lange gegenüber dem kurzen Tunnel die 2,5-fache CO₂-Menge ausstoßen. Das würde die Klimaziele der Stadt Frankfurt unnötig beeinträchtigen.

Mehrkosten für den langen Universitätstunnel: 50 % oder mindestens 110 Mio. €.

Die Baukosten wurden in 2021 so angesetzt: kurzer Tunnel 162 Mio. €, langer Universitätstunnel 240 Mio. € - also 78 Mio. € oder rund 50 % Mehrkosten. Wie beim U5-Projekt im Europaviertel festgestellt, sind die Baukosten inzwischen um mindestens 40% gestiegen. Die Mehrkosten des langen U4-Tunnels würden also auf über 110 Mio. € steigen. Der ewige Spruch der Stadtpolitik, dass die Kostenlast für den städtischen Haushalt durch die Förderung von Land und Bund reduziert würde, zieht nicht. Das sind Steuergelder, die nicht für Prestigeobjekte wie den langen Universitätstunnel verausgabt werden sollen.

Pressemitteilung, Frankfurt am Main, den 13.02.2024

Kontakt:

Wolf-Rüdiger Hansen, 2. Vorstandsvorsitzender, BUND Kreisverband Frankfurt
Mobil: 0171 2257 520 - E-Mail: ruediger.hansen@bund-frankfurt.de
Geschäftsstelle: Kasseler Str. 1a, 60486 Frankfurt - Telefon: 069 979 489 68
E-Mail: geschaeftsstelle@bund-frankfurt.de - www.bund-frankfurt.de

Anlage: Liniennetz Frankfurt am Main 2024: S/U-Bahn, Tram, Bus
Ausschnitt mit den geplanten Tunnelvarianten für den U4-Lückenschluss.

