

Der kommunale Frankfurter ÖPNV steht vor einem Jahrzehnt der Investitionen

Der Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Frankfurt am Main steht vor einer Investitionsoffensive. Dieses Jahrzehnt wird ein Jahrzehnt des Bauens und der Inbetriebnahmen.



U5 am derzeitigen Endpunkt Preungesheim. Die Planungen zur Verlängerung der Strecke zum Frankfurter Berg sind wieder aufgenommen worden (Bilder: traffiQ/Vogler).

Den Anfang wird im Rahmen der von der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft traffiQ beschlossenen Trambahnstrategie die Reaktivierung der Betriebsstrecken in der Schloßstraße und der Mannheimer Straße für den Linienbetrieb machen. Voraussetzung dafür ist, dass genügend der neu bestellten 45 Straßenbahnen vom Typ T zur Verfügung stehen.

Bereits im Bau ist die U-Bahn ins Europaviertel (U5 West), deren Inbetriebnahme für 2024 vorgesehen ist. Es ist zudem beabsichtigt, nach Möglichkeit zum gleichen Zeitpunkt die U5 über den bisher geplanten Endpunkt hinaus um ca. einen Kilometer weiter nach Westen über den Römerhof bis zu dem dortigen Schulstandort zu verlängern (oberirdisch).

Positiv abgeschlossen werden konnte außerdem die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) für die Verlängerung der U-Bahn von Preungesheim zur S-Bahn-Station Frankfurter Berg (U5 Ost). Die vor einigen Jahren abgebrochenen Planungen wurden inzwischen wiederaufgenommen, der Realisierung steht nichts mehr entgegen.

Bereits rechtskräftig planfestgestellt und durch Bürgerentscheid bestätigt ist die Verlängerung der U2 von Gonzenheim nach Bad Homburg Bahnhof. Damit wird eine vor 50 Jahren zerrissene Verbindung im ÖPNV-Netz der Region wieder geschlossen. Wichtigstes Projekt im innerstädtischen ÖPNV ist der Lückenschluss der U4 zwischen der Bockenheimer

Autor:

Klaus Oesterling,
Verkehrsdezernent,
Frankfurt am Main



Warte und Ginnheim mit Zentralanschluss des Uni-Campus Westend (D II- Strecke). Die Streckenerganzung bietet unter anderem eine hochattraktive Verbindung zwischen dem Uni-Campus und dem Hauptbahnhof mit einer Fahrzeit von ca. 6 Minuten.

Zwischen Uni-Campus und Bockenheimer Warte ist nach den Prognosen mit einer Querschnittbelastung von mehr als 70.000 Fahrten/Tag zu rechnen, was die neue Strecke zu einer der wichtigsten im Frankfurter U-Bahn-Netz machen wird. Auch die Bundesbank mit ihren mehreren Tausend Beschäftigten bekäme erstmals überhaupt einem attraktiven ÖPNV-Anbindung. Mit der Inbetriebnahme der neuen Strecke wird die entlang der Eschersheimer Landstraße verlaufende Strecke, die sogenannte A-Strecke, endlich entlastet. Bei Betriebsstörungen stünden zukünftig dem Verkehr aus dem Frankfurter Norden A-Strecke und D-Strecke alternativ zur Verfügung.

Die Vergleichende Nutzen-Kosten-Betrachtung aller zwölf Varianten für diese Verbindung hat ergeben, dass alle Varianten den NKU-Wert von 1 berschreiten, weshalb ich den städtischen Gremien vorschlagen werde, die Variante zu wählen, die sowohl Bundesbank und Europaturm als auch den Uni-Campus zentral anschließt. Probleme mit der Grundwasserhaltung unter dem Grunenburgpark im Zusammenhang mit dem Tunnelbau erwarte ich nicht.

Weiter stellt sich auch die Frage nach der künftigen Organisation des U-Bahn-Baus in Frankfurt. Ich habe die Auflösung des früheren Stadtbahnbauamtes immer für einen Fehler gehalten, damit ist die gesammelte Sachkompetenz unwiederbringlich verloren gegangen. Mit dem Bau der U-Bahn ins Europaviertel musste die zum Tunnelbau notwendige Kompetenz mit der Gründung der SBEV (Stadtbahn Europaviertel Projektbaugesellschaft mbH) erst wieder neu aufgebaut werden. Es wäre bedauerlich, wenn die neue erworbene Kompetenz mit dem Ende der Bauarbeiten für die Europaviertel-U-Bahn 2024 wieder verloren ginge. Es ist deshalb beabsichtigt, die SBEV auch mit Planung und Bau des U-Bahn-Lückenschlusses Ginnheim-Campus Westend-Bockenheimer Warte zu beauftragen.

Mit der Entscheidung über die künftige Linienführung der U4 wird auch die Entscheidung über die Schnittstelle der U4 mit der Ringstraenbahn getroffen. Damit kann auch die Ringstraenbahn mit der Neubaustrecke Markuskrankenhaus-Dornbusch-Eckenheim-Friedberger Warte in die Endplanung gegeben werden. Als reines Straenbahnprojekt ohne Tunnelabschnitt wird die Ringstraenbahn voraussichtlich noch vor der U4 in Betrieb gehen.



Gute Fortschritte macht auch das Projekt einer Verlängerung der Straßenbahnlinie 11 von der Zuckschwerdtstraße zum Bahnhof Höchst. Ein Vorhaben, das den Höchstern bereits im Eingemeindungsvertrag von 1928 versprochen wurde. Hier soll die Linie 11 künftig den Nordteil des Bahnhofs Höchst gemeinsam mit der RTW (Regionaltangente West) nutzen. Um eine Planung aus einer Hand zu gewährleisten, hat die VGF die RTW GmbH inzwischen mit der Planung der Straßenbahnverlängerung beauftragt. Es ist beabsichtigt, den Lückenschluss noch in diesem Jahrzehnt in Betrieb zu nehmen. Eine Verlängerung zur Jahrhunderthalle wäre möglich, sollte die Stadtverordnetenversammlung dies beschließen.

Ein Mammutprojekt besonderer Art wird die Realisierung der RTW selbst. Die RTW Planungsgesellschaft rechnet mit einem Baubeginn innerhalb der nächsten zwei Jahre und mit einer Inbetriebnahme des 1,1 Mrd. € teuren Projektes ebenfalls noch in diesem Jahrzehnt. Die Finanzierung ist durch Zusagen des Bundes und des Landes und Beschlüsse der beteiligten Gemeinden gesichert. Mit der Inbetriebnahme der RTW und der Verlängerung der Linie 11 wird der Bahnhof Höchst zur zentralen Mobilitätsdrehscheibe im Frankfurter Westen.

Ein kleines Projekt, das möglicherweise ebenfalls noch realisiert werden kann, ist die Straßenbahnverlängerung von der Mannheimer Straße zum Briefzentrum in der Gutleutstraße.

Angesichts der Entscheidungen des Bundes und des Landes, die Förderung für den ÖPNV zu erhöhen, kann mit einer Förderung bis zu 90% der zuwendungsfähigen Kosten gerechnet werden.

Mit der Umsetzung der genannten Investitionen, zu denen noch die Maßnahmen der DB hinzukommen, werden zahlreiche

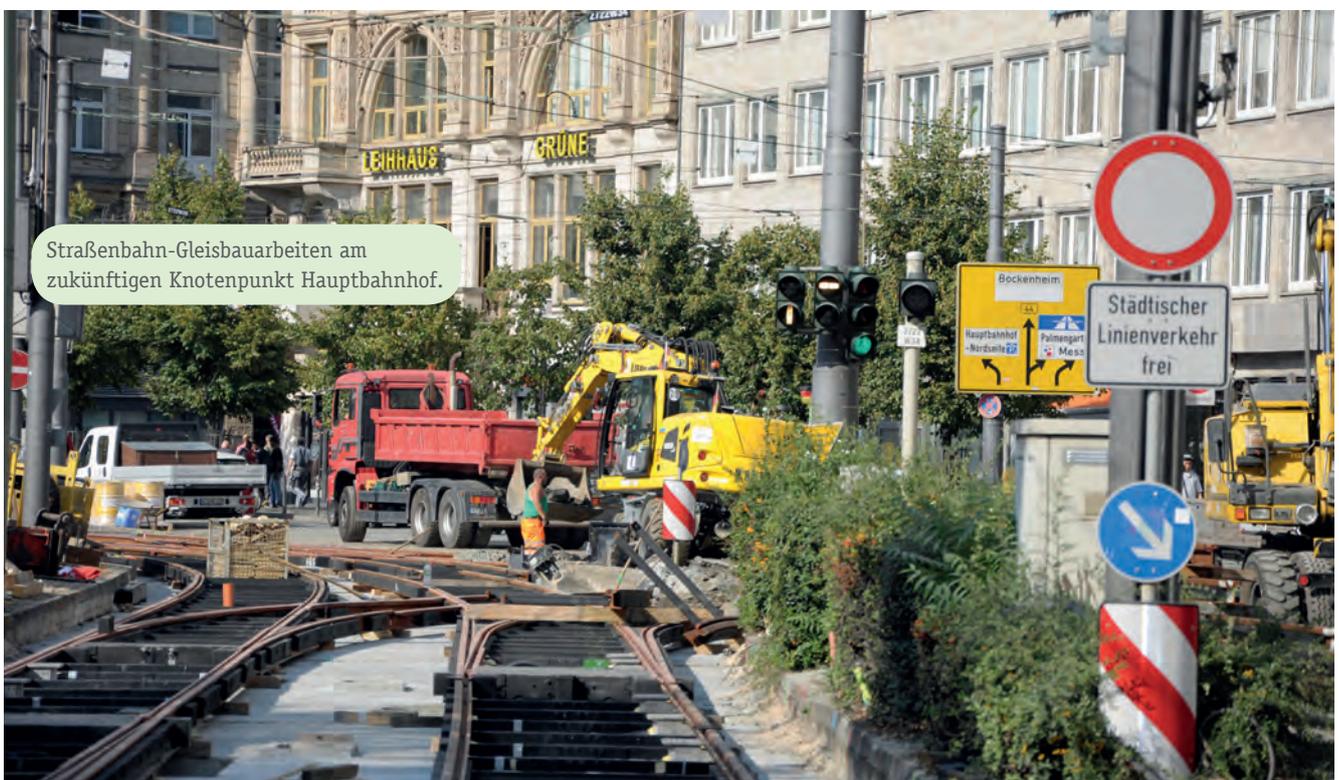
Verbindungen neu geschaffen, die Zahl der Verknüpfungspunkte wird stark zunehmen und die Umsteigehäufigkeit im Netz deutlich abnehmen.

Alle bisher genannten Projekte (mit Ausnahme der U-Bahn Römerhof) wurden übrigens bereits mit dem Gesamtverkehrsplan 2005 (GVP 2005) von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Dass diese erst jetzt in eine Realisierungsphase kommen, liegt daran, dass die Projekte nach 2005 bedauerlicherweise nicht mit der notwendigen Konsequenz vorangetrieben wurden.

Im Bereich der Infrastruktur wird zudem der viergleisige Ausbau der Straßenbahnhaltestelle am Hauptbahnhof einen Meilenstein darstellen. Außerdem wird die VGF mit der Inbetriebnahme des Lückenschlusses Bockenheimer Warte - Ginnheim einen zusätzlichen U-Bahn-Betriebshof im Frankfurter Norden benötigen, der nach jetzigem Stand nördlich der Autobahn A5 und östlich der entlang der Strecke der U3 vorgesehen ist.

Nicht enthalten in der Auflistung sind regionale Vorhaben wie die Straßenbahnprojekte nach Bad Vilbel, Neu-Isenburg, Dreieich und Langen. Hier sind aber erste Untersuchungsergebnisse im Laufe dieses Jahres zu erwarten.

Weitere komplexe Fragen werden im Rahmen der derzeit laufenden Untersuchungen zur Fortschreibung des Gesamtverkehrsplans „Schiene“ untersucht. Dazu gehören die Anbindung des Europaviertels nach Westen und Süden, die künftige ÖPNV-Erschließung des Bereichs Atzelberg/Seckbach/Berg, die Weiterführung des ÖPNV in Richtung Sachsenhäuser Warte sowie die Erschließung des neuen Stadtteils zwischen Praunheim und der Nordweststadt.



Straßenbahn-Gleisbauarbeiten am zukünftigen Knotenpunkt Hauptbahnhof.