

Frankfurt: U4-Lückenschluss auf drei Varianten eingegrenzt

Frankfurt - Die Planung für den U4-Lückenschluss zwischen Bockenheimer Warte und Ginnheim wird konkreter. Statt bisher zwei Variantengruppen werden von nun an nur noch drei konkrete Optionen geprüft. Dafür ist eine Grundsatzentscheidung gefallen.

So soll die neue Station Bundesbank nördlich der Wilhelm-Epstein-Straße und östlich der Rosa-Luxemburg-Straße gebaut werden. Der Bau von Strecke und Station westlich der Rosa-Luxemburg-Straße habe sich als zu aufwendig herausgestellt, erklärt Wolfgang Siefert, persönlicher Referent von Mobilitätsdezernent Stefan Majer (Grüne). Um das Gelände des Rechenzentrums neben dem Europaturm zu überbrücken, wäre ein massives Betonbauwerk nötig, was bei einer Führung östlich der Hochstraße entfallt. Dort ist zwar ein Anschlussrohr der Autobahn-Anschlussstelle im Weg, „aber dafür finden wir eine Lösung“, erklärt Siefert.

Frankfurt: Entscheidung gefallen für Nord-Abschnitt

Noch nicht klar sei, ob die Station Bundesbank direkt über der Wilhelm-Epstein-Straße liegen solle oder ganz oder teils nördlich davon. Hier soll eine Umsteigestation zur künftigen Ringstraßenbahn entstehen. Weiter nach Norden verlaufe die Strecke auf dem Grundstücksstreifen neben dem Sportgelände von Makkabi. Mit dem Verein und dessen Neubauplanungen seien die U-Bahn-Pläne abgestimmt, betont Siefert.

Mit der Festlegung für den oberirdischen Verlauf des nördlichen Streckenteils könne dort nun die Detailplanung starten. So kann etwa die noch fehlende Lücke in der Ringstraßenbahn-Planung ergänzt werden. Auch könne entschieden werden, wo exakt die Haltestelle Platensiedlung liegen solle, erläutert der Referent. Offen ist weiter, wie die Strecke im Südabschnitt verlaufen soll:

Variante 3i mit einem weiten Schwenk im Tunnel nach Osten über die „Nagel-Kurve“ (benannt nach Ideengeber Frank Nagel, verkehrspolitischer Sprecher der CDU-Fraktion), um den Campus Westend mit einer auf dem Gelände der Goethe-Uni gelegenen Station erschließen zu können. Der Tunnelmund läge dann in der Südwestecke des Miquelparks.

Frankfurt: Drei konkrete Optionen werden geprüft

Variante 1a mit einer direkten Linienführung entlang des kurvigen Verlaufs von Miquel- und Zeppelinallee, wobei das Tunnelstück in offener Bauweise entsteht.

Eine neue Variante 1d, die ebenfalls via Miquelallee führt, dann jedoch in einem per Tunnelbohrmaschine herzustellenden Tunnel unterm Palmengarten hindurch zum bestehenden U-Bahn-Tunnel unter der Zeppelinallee führt.

Die aktuelle Variantenentscheidung diene dazu, „alles auszusortieren, was nicht mehr in Frage kommt“, so Majers Referent. Die übrigen drei Varianten würden „völlig ergebnisoffen geprüft“. Den aktuellen Planungsstand wolle die Stadt in Kürze den betroffenen Ortsbeiräten vorstellen.

Nicht nur: Mit 1d habe man bewusst eine weitere aussichtsreiche Idee aufgenommen. Denn Variante 1a mit Tunnelbau in offener Baugrube habe zwar den Vorteil der geringsten Kosten, aber den Nachteil des massiven Eingriffs in den Baumbestand an Zeppelin- und Miquelallee. „Dort müssten alle Bäume weg“, sagt Siefert. Mit 1d werde nun auch der Bau eines kurzen Tunnelabschnitts per Tunnelbohrmaschine zwischen dem heutigen Tunnelende und dem künftigen Tunnelmund im Botanischen Garten geprüft. Denn das unterirdische Bauen schone die Alleebäume.

Allerdings: Für beide 1er-Varianten müssten „auf jeden Fall“ Bäume am Westrand vom Botanischen Garten fallen, erinnert Siefert. Denn genau hier muss die Tunnelrampe entstehen. Die folgende oberirdische Strecke solle dann so nahe wie möglich an der Rosa-Luxemburg-Straße verlaufen, um die Parks zu schonen.

Eingriffe in Grünflächen sind zwar auch bei der Campus-Variante 3i nötig. Hier läge der Tunnelmund weiter nördlich im Miquelpark. Da der oberirdische Anteil dieser Option aber erheblich kürzer ist, müssen weniger Bäume fallen. Und im Verlauf des langen, per Bohrmaschine zu bauenden Tunnels unter Parks und Campus „muss von der Bauweise her kein Baum fallen“, erklärt Siefert.

Frankfurt: Parlament soll Anfang 2024 entscheiden

Wie sich jede Option auf die Umwelt auswirkt, lässt die Stadt per Grundwasser- und Baumgutachten prüfen. Bis Herbst 2023 sollen beide fertig sein. Anfang 2024 könnten die Stadtverordneten dann die Variantenentscheidung treffen, schätzt Siefert. In der Stadtpolitik spricht sich eine breite Mehrheit von Grünen, SPD, FDP und Volt bis CDU und Linke für die Campus-Variante aus.

Um 2030 herum soll die Strecke fertig sein. Dann könnte die U4 den Hauptbahnhof mit Ginnheim, Nordweststadt, dem Riedberg und Nieder-Eschbach verbinden. (Dennis Pfeiffer-Goldmann)

Unterdessen soll für die Elektrifizierung der Taunusbahn von Januar an gerodet werden. Weitere Streckensperrungen ab Januar.