



Zwei neue Straßenbahnachsen zur Ergänzung des Schienenverkehrsnetzes in Frankfurt am Main

In der aktuellen Diskussion um den Lückenschluss der U4 wird von verschiedenen Initiativen die Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Uni-Campus Westend mit einer Straßenbahnlinie auf dem Reuterweg vorgeschlagen.

Die VCD Regionalgruppe Rhein-Main unterstützt diesen Vorschlag und hält den Bau einer weiteren Straßenbahnachse für überlegenswert:

- 1) Platz der Republik – Taunusanlage – Reuterweg – Uni-Campus Westend
- 2) Platz der Republik – Taunusanlage – Hauptwache – Konstablerwache – Allerheiligentor

Beide zusammenhängende Straßenbahnachsen starten am Platz der Republik. Ein voller "Stern" (Verknüpfung an die bestehenden Strecken in die anderen drei Richtungen) ermöglicht hierbei nicht nur für den Linienverkehr durchgehende Verbindungen, sondern auch Umleitungsmöglichkeiten. An der Taunusanlage teilen sich die beiden Achsen.

1. Universitätslinie

Die Universitätslinie führt weiter in Richtung Campus Westend über den Reuterweg. Im Streckenverlauf wird neben dem Umsteigepunkt Alte Oper auch das Westend erschlossen. Durch die Parallellage zur A-Strecke (U1-U3, U8) kann diese entlastet werden. Bei Verlängerung der Linie über die Miquelallee in die Platenstraße wäre die Verknüpfung mit der zukünftigen Straßenbahn-Ringlinie in der Wilhelm-Epstein-Straße möglich.

Die neue Universitätslinie würde die bestehende Buslinie 64 ersetzen. Die Trassierung durch diesen stark verdichteten urbanen Raum innerhalb des Alleenrings, mit durchmischter Nutzung von Wohnen und Gewerbe, hat ein großes Erschließungspotential und einen Mehrwert für den Uni-Campus Westend sowie die an der Linie liegenden Quartiere.

Zudem gilt, dass die Straßenbahn von den meisten Fahrgästen positiver wahrgenommen wird als ein Bus. Dies wird als Schienenbonus bezeichnet. Der Verkehrswissenschaftler Roland Priester erklärt das folgendermaßen: „Der Schienenbonus besagt, dass auf ein und derselben Strecke mehr Menschen vom Auto auf die Bahn umsteigen würden als auf den Bus.“¹

Es ist kritisch zu sehen, dass in einer Stellungnahme des Magistrats vom 08.02.2021² die Anregung des Ortsbeirat 2, die Straßenbahnstrecke auf dem Reuterweg zu errichten, abgelehnt wurde. Der neue Magistrat sollte diese Ablehnung überdenken und eine Machbarkeitsstudie in Auftrag geben. Wobei hier, als Vorzugsvariante, eine Trassenführung auf eigenem Bahnkörper, inklusive Vorrangschaltung an den Knotenpunkten geprüft werden sollte. Der notwendige Raum für die Errichtung dieses Bahnkörpers könnte durch die Reduzierung der Fahrspuren des KFZ-Verkehrs gewonnen werden. Die Trassenführung im Mischverkehr mit dem MIV wäre dem Ausbau eines modernen und leistungsfähigen Netzes nicht angemessen.

Ohne Zweifel, ist die Planung und der Bau einer neuen Straßenbahntrasse mit erheblichen Investitionskosten verbunden, jedoch deutlich kostengünstiger als eine U-Bahntrasse. Im aktuell gültigen *Nahverkehrsplan der Stadt Frankfurt am Main 2025+* wird hervorgehoben, dass der Bau einer U-Bahn Tunneltrasse wesentlich teurer ist. Konkret werden folgende Richtwerte genannt: *Zum Vergleich Baukosten: Straßenbahn-Haltestelle 1 Mio. Euro / U-Bahn-Station oberirdisch 4 Mio. Euro / 1 km Straßenbahn-Strecke 20 Mio. Euro / 1 km U-Bahn-Tunnelstrecke 300 Mio. Euro*³.

¹Priester, Roland zitiert in: Artelt, Philip (2014): Auf die Schiene, fertig, los! Über die Renaissance der Straßenbahn. Deutschlandfunk Kultur. LÄNDERREPORT / ARCHIV. Beitrag vom 03.09.2014. Online Ausgabe. URL:

https://www.deutschlandfunkkultur.de/mobilitaet-auf-die-schiene-fertig-los.1001.de.html?dram:article_id=296402

²PARLamentsInformationsSystem. Stadt Frankfurt am Main. ST 220.Stellungnahme des Magistrats vom 08.02.2021. Online PDF Version. URL:

https://www.stvv.frankfurt.de/PARLISLINK/DDW?TEXT=ST+220&TEXT_O=beinhaltet+%28ungef%C4hr%29&FORMSO=Absteigend&?50?1?

³ Bürokooperation plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung – Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult – Ingenieurbüro Helmert. Im Auftrag von traffiq Frankfurt am Main (2020): Nahverkehrsplan der Stadt Frankfurt am Main 2025+. Entwurfsfassung M-Vortrag Stand 30.06.2020. Seite 100. Online PDF Version. URL:

https://www.traffiq.de/fileadmin/user_upload/Nahverkehrsplan_2025/tQNVP_Bericht_Fassung_M-Vortrag.pdf

2. Innenstadtstrecke

Die Innenstadtstrecke führt von der Taunusanlage über Roßmarkt zur Zeil, die an der Hauptwache gekreuzt wird. Ab dem Eschenheimer Tor geht es über Stephans- und Stiftstraße zur Friedberger Landstraße. Ab dort können die bestehenden Strecken Richtung Bornheim, Friedberger Warte und zur Konstablerwache befahren werden.

Diese Strecke schafft eine zusätzliche Anbindung an die Innenstadt und die Einzelhandelsmeile Zeil. Gleichzeitig werden Umsteigemöglichkeiten zur S-Bahn und zu vielen U-Bahnen geschaffen.

Wir sehen diese neue Straßenbahnachse als mögliche Alternative oder Ergänzung zu der im *Nahverkehrsplan der Stadt Frankfurt am Main 2025+* in der Planungsstufe 2 des Straßenbahnnetz angedachte Einrichtung einer Straßenbahnachse via Hauptwache⁴.

Die vorgeschlagene Straßenbahnachse könnte bei Sperrung oder Engpässen auf der Altstadtstrecke als Umleitungs- und Entlastungsstrecke dienen. Hierzu wäre die Einrichtung eines "Sterns" am Platz der Republik notwendig und baulich gut möglich.

Ein weiterer kurzer Streckenabschnitt könnte die Konstablerwache und das Allerheiligentor über die Allerheiligenstraße verbinden. Hierdurch wäre es möglich, auch Züge der Altstadtstrecke zwischen Börneplatz und Allerheiligentor via Konstablerwache zu führen. Für Züge auf der Innenstadtstrecke wäre hier alternativ ein Fahrtrichtungswechsel für die Rückfahrt möglich. Eine weitere Option wäre die Führung als innere Ringstraßenbahn um die Innenstadt.

⁴Bürokooperation plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung – Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult – Ingenieurbüro Helmert. Im Auftrag von traffiq Frankfurt am Main (2020): Nahverkehrsplan der Stadt Frankfurt am Main 2025+. Entwurfsfassung M-Vortrag Stand 30.06.2020. Seite 103. Online PDF Version. URL: https://www.traffiq.de/fileadmin/user_upload/Nahverkehrsplan_2025/tQNVP_Bericht_Fassung_M-Vortrag.pdf