

# Variantenuntersuchung Stadtbahn Lückenschluss Ginnheim – Bockenheimer Warte



# Die sehr unterschiedlichen Varianten sollten unter verkehrlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten untersucht werden

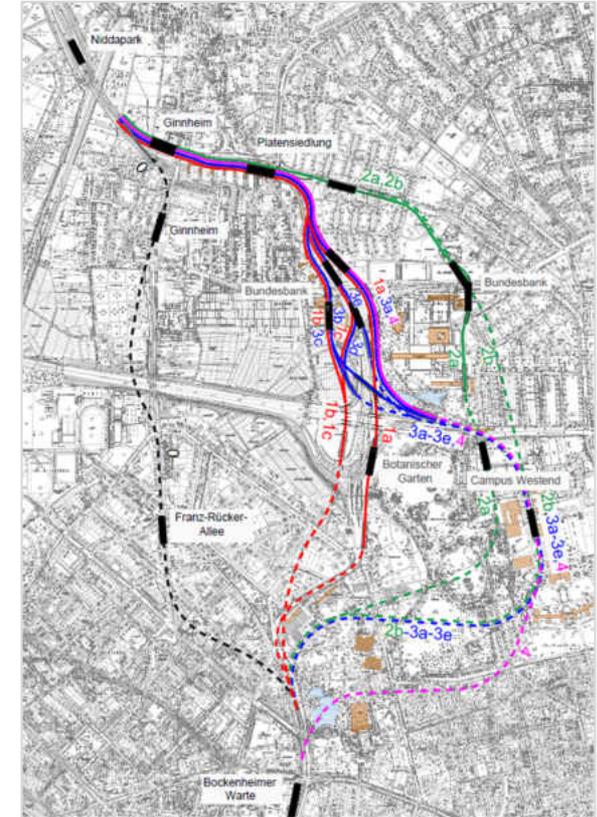
## Lückenschluss Ginnheim – Bockenheimer Warte

- Teil der Frankfurter D-Strecke (DII)
- zusätzliche hoch leistungsfähige ÖPNV-Verbindung zwischen dem Frankfurter Norden und der Innenstadt
- Entlastung der stark ausgelasteten A-Strecke Heddernheim – Frankfurt Süd
- seit mehr als 20 Jahren in der Diskussion

## Machbarkeitsstudie

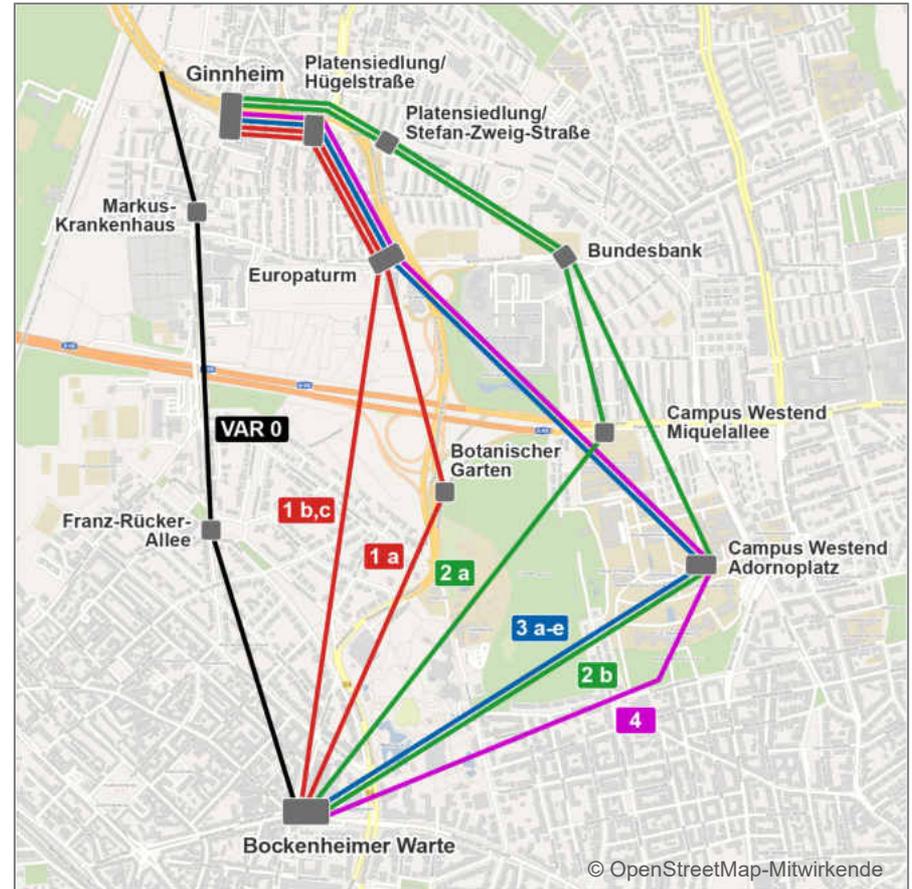
- 12 Trassenvarianten
- Investitionsvolumen je nach Variante zwischen 160 und 320 Mio. €

Aufgabe: Untersuchung der Varianten in verkehrlicher Hinsicht und Prüfung der Aussicht auf Förderwürdigkeit



# Zur Reduktion der Komplexität wurden für die verkehrlichen Berechnungen 6 Variantengruppen gebildet

- Variante 0:  
bis 2006 geplante Trassenführung
- Variante 1a:  
Miquelknoten - Botanischer Garten
- Variante 1b/c:  
Miquelknoten direkt
- Variante 2a:  
Ginnheimer Kurve (oberirdisch) -  
Campus Randlage
- Variante 2b:  
Ginnheimer Kurve (Tunnellage) -  
Campus Zentral
- Varianten 3a-e/4:  
Fernmeldeturm/Bundesbank -  
Campus Zentral (Variante 4  
mit Umfahrung Grüneburgpark östl.  
und südl.)



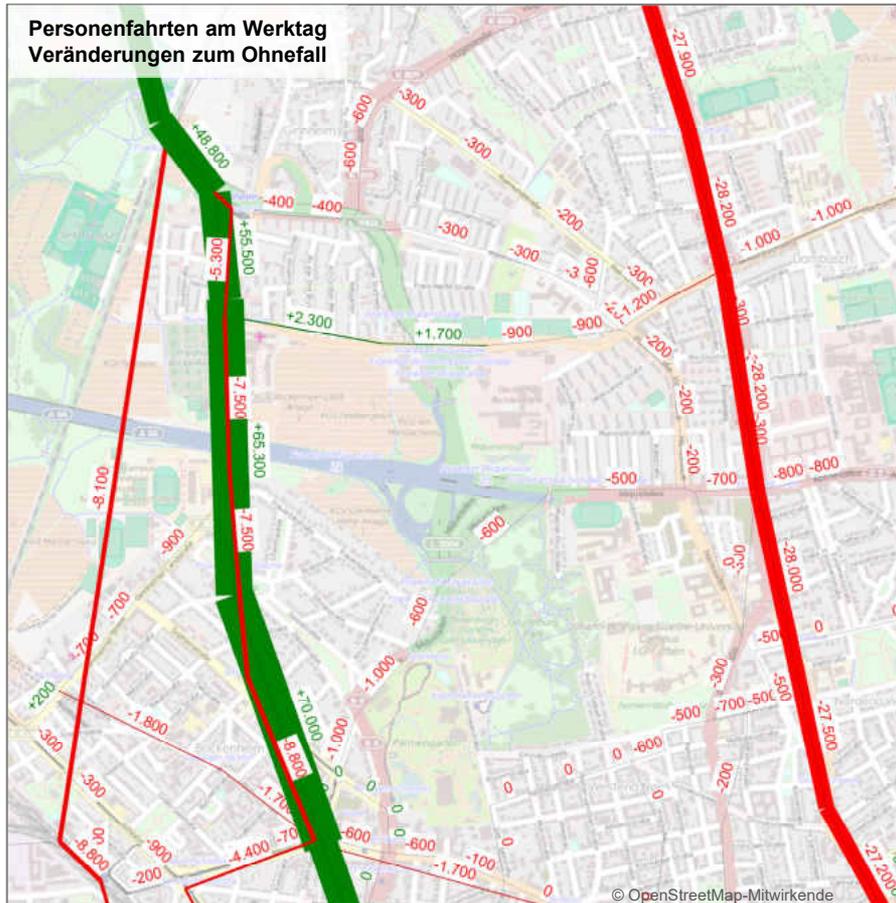
# Ohne Lückenschluss enden die U-Bahn-Linien U9 und U1 in Ginnheim und U4 an der Bockenheimer Warte



Mit Lückenschluss werden stündlich 12 Fahrten der U4 nach Norden verlängert und in Ginnheim als U1 sowie als U9-Ersatz weitergeführt



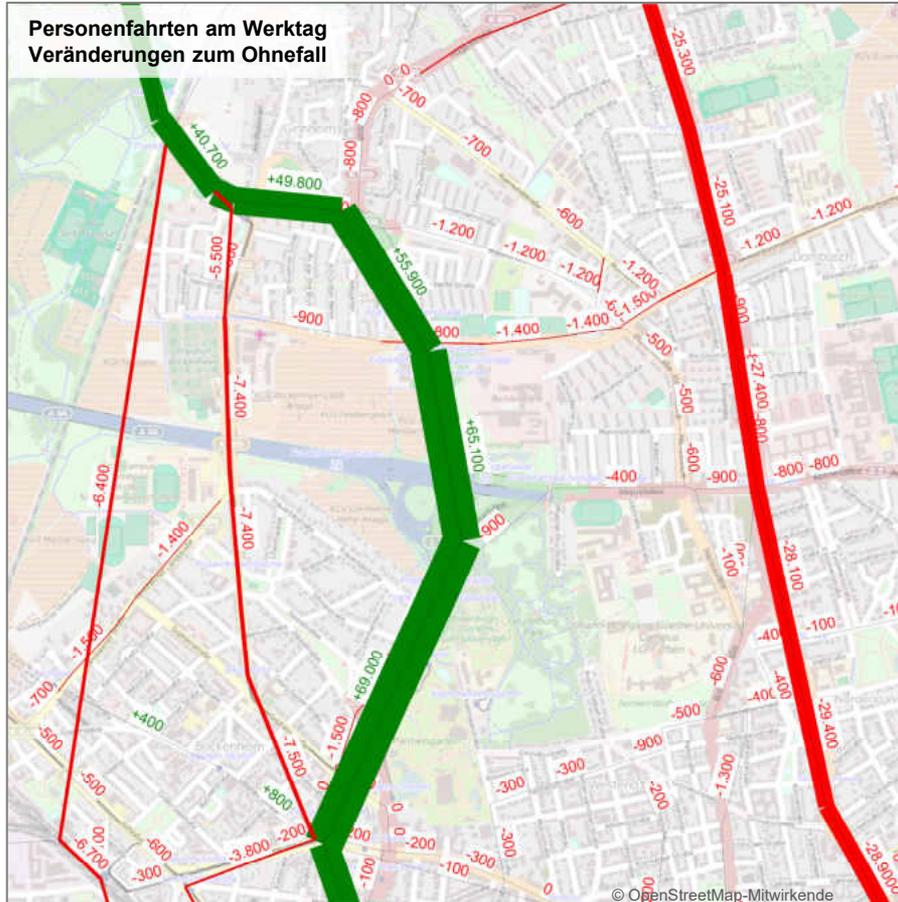
# Für den Lückenschlussabschnitt werden sehr hohe Verkehrsbelastungen erwartet



**Variante 0** (bis 2006 geplante  
Trassenführung)

13.000 zusätzliche Fahrgäste  
tägl. im ÖPNV

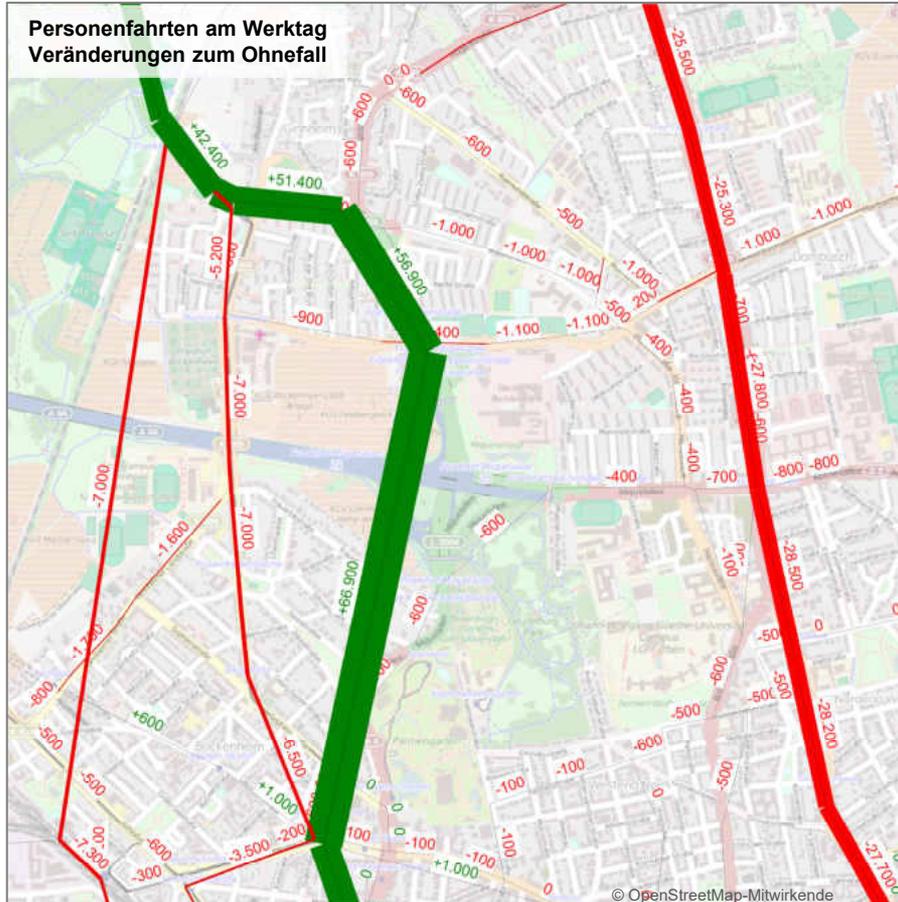
# Für den Lückenschlussabschnitt werden sehr hohe Verkehrsbelastungen erwartet



## Variante 1a (Miquelknoten - Botanischer Garten)

15.900 zusätzliche Fahrgäste  
tägl. im ÖPNV

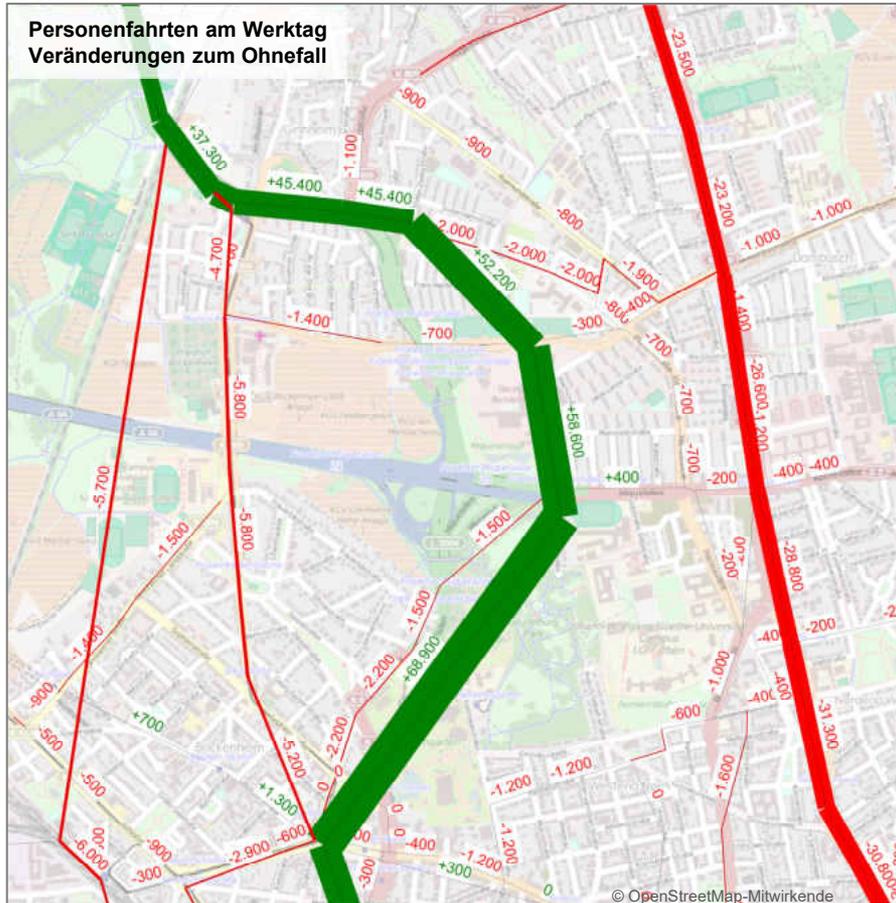
Für den Lückenschlussabschnitt werden sehr hohe Verkehrsbelastungen erwartet



**Varianten 1b/c** (Miquelknoten  
direkt)

15.700 zusätzliche Fahrgäste  
tägl. im ÖPNV

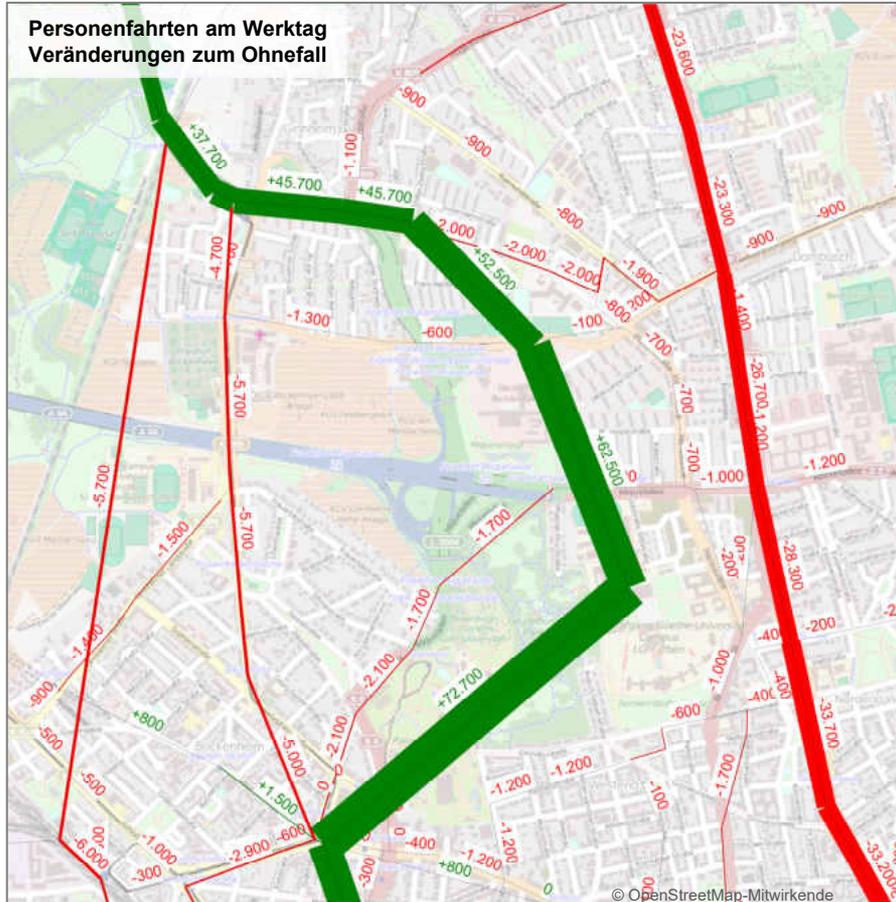
# Für den Lückenschlussabschnitt werden sehr hohe Verkehrsbelastungen erwartet



**Variante 2a** (Ginnheimer Kurve  
(oberirdisch) - Campus Randlage)

15.900 zusätzliche Fahrgäste  
tägl. im ÖPNV

# Für den Lückenschlussabschnitt werden sehr hohe Verkehrsbelastungen erwartet



## Variante 2b (Ginnheimer Kurve (Tunnellage) - Campus Zentral)

17.100 zusätzliche Fahrgäste  
tägl. im ÖPNV



# Für die Förderwürdigkeit ist ein Nutzen-Kosten-Indikator > 1 erforderlich

| Variante  | zusätzliche<br>ÖPNV-<br>Fahrten/Tag | eingesparte<br>Betriebsleistung<br>im MIV<br>[Mio. Pkw-km je Jahr] | Tunnel-<br>länge<br>[m] | Investi-<br>tionen<br>[Mio. €] | Nutzen-<br>Kosten-<br>Indikator |
|---|-------------------------------------|--|-------------------------|--------------------------------|---------------------------------|
| 0   | 13.000                              | -23,8  | 2.685                   | 274                            | 1,5                             |
| 1a Miquelknoten - Botanischer Garten                                  | 15.900                              | -26,6  | 925                     | 162                            | 3,1                             |
| 1b Miquelknoten direkt  | 15.700                              | -27,2  | 1.355                   | 169                            | 3,2                             |
| 1c Miquelknoten direkt  |                                     |  | 1.200                   | 164                            | 3,2                             |
| 2a Ginnheimer Kurve (oberirdisch) - Campus Randlage                   | 15.900                              | -26,0  | 1.865                   | 228                            | 1,8                             |
| 2b Ginnheimer Kurve (Tunnellage) - Campus Zentral                     | 17.100                              | -27,4  | 2.980                   | 295                            | 1,5                             |
| 3a Fernmeldeturm/Bundesbank- Campus Zentral                           | 17.000                              | -27,4  | 2.475                   | 238                            | 2,0                             |
| 3b Fernmeldeturm/Bundesbank- Campus Zentral                           |                                     |  | 2.290                   | 239                            | 2,0                             |
| 3c Fernmeldeturm/Bundesbank- Campus Zentral                           |                                     |  | 2.465                   | 241                            | 2,0                             |
| 3d Fernmeldeturm/Bundesbank- Campus Zentral                           |                                     |  | 2.440                   | 240                            | 2,0                             |
| 3e Fernmeldeturm/Bundesbank- Campus Zentral                           |                                     |  | 2.530                   | 243                            | 2,0                             |
| 4 Fernmeldeturm/Bundesbank- Campus Zentral<br>Umfahrung Grüneburgpark |                                     |  | 2.430                   | 317                            | 1,6                             |

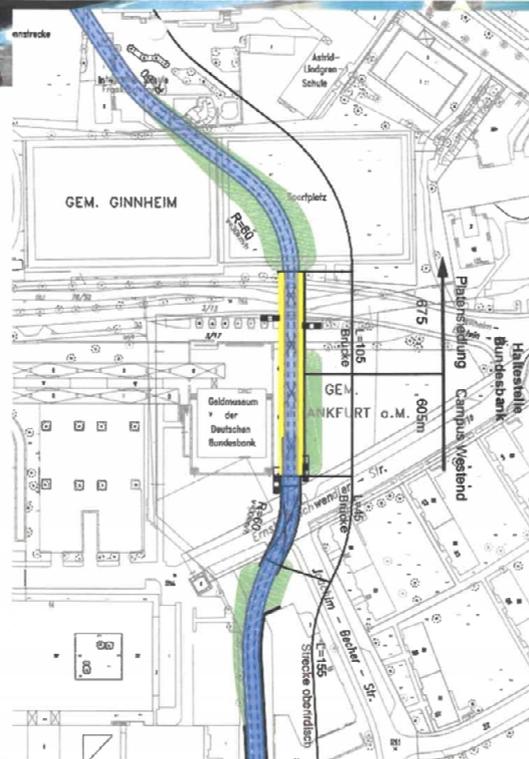
# Die Varianten 2a und 2b sind nicht realisierbar

## Planung

### Variante 2a:

*Bereich Geldmuseum.*

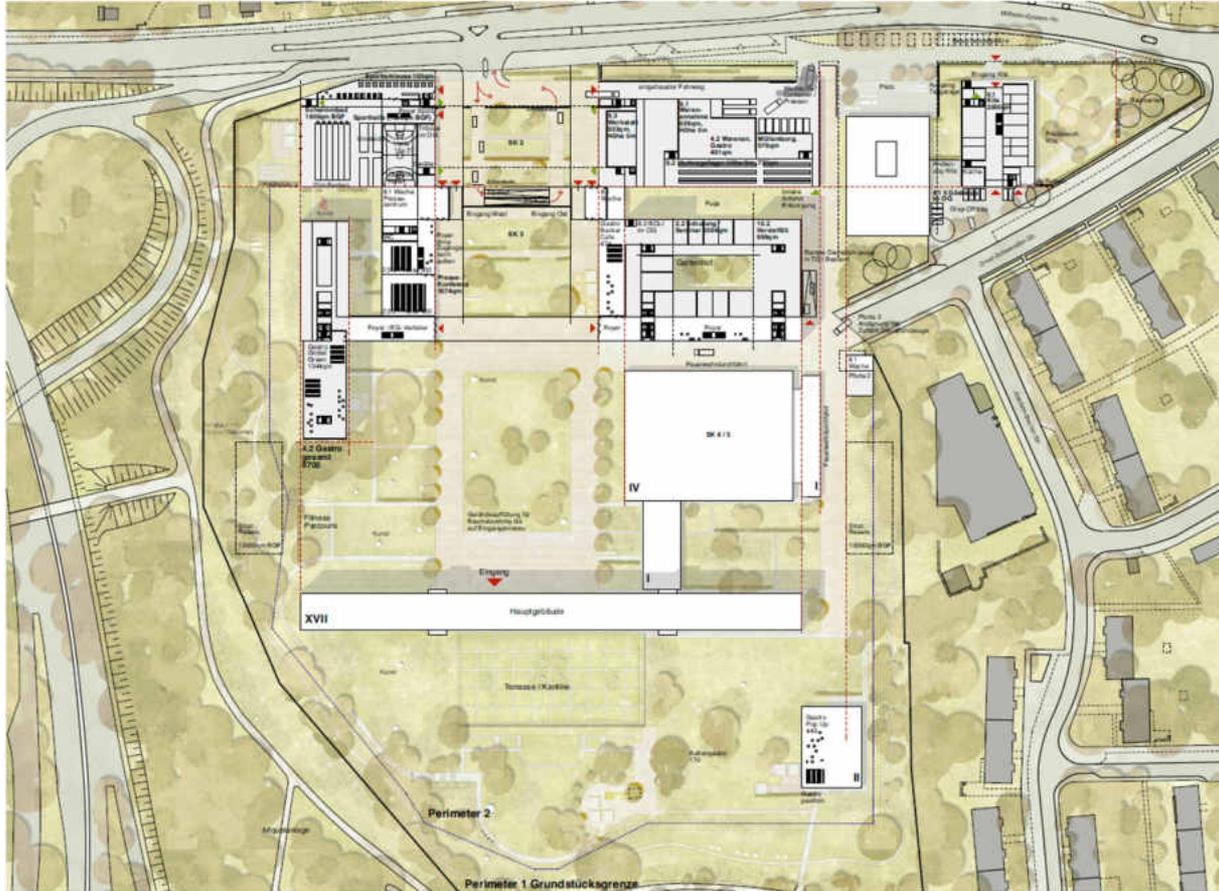
- enge Radien durch Umfahrt Geldmuseum
- Einschränkung Schule, Sportbereich und Entwicklungsmöglichkeit Bundesbank (u.a. Logistik-Planung)



23 MBS D-Strecke Teilabschnitt 2, Vorstellung finale Variantenbetrachtung 05.12.2019

**VG** Alle fahren mit.

# Die Varianten 2a und 2b sind nicht realisierbar



# Alle Varianten sind voraussichtlich förderwürdig

- Alle Varianten führen zu einem sehr hohen Verkehrsaufkommen auf der neuen Linie.
- Die hoch ausgelastete A-Strecke wird durch die neue Nord-Süd-Verbindung entlastet.
- Die zentrale Erschließung des Campus Westend ist aus verkehrlicher Sicht höchst sinnvoll.
  
- Alle Varianten sollten nach den aktuellen Regularien förderwürdig nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz sein.
- Diese Förderwürdigkeit ist ein wichtiger Baustein für die Finanzierbarkeit des Vorhabens. Der Fördersatz für ÖPNV-Investitionen durch Bund und Land beträgt derzeit bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Kosten.



INTRAPLAN  
Consult GmbH

**Mobilität**  
verantwortlich gestalten

Dingolfinger Straße 2  
81673 München

Ansprechpartner:

Dr. Martin Arnold  
T +49 (89) 45911-0  
[info@intraplan.de](mailto:info@intraplan.de)