



# Frankfurter Neue Presse

> Home > Ihre Tageszeitung > Frankfurt



## Stadtbahn zum Riedberg kostet rund 58 Millionen Euro

**Frankfurt.** Der Bau einer Stadtbahnstrecke zum Riedberg kostet nach aktuellen Berechnungen 58,5 Millionen Euro und ist volkswirtschaftlich gesehen rentabel. Der Nutzen ist 1,3 Mal größer als die Kosten. Das Land Hessen hat 80 Prozent Zuschüsse in Aussicht gestellt, Ende 2009 soll die Strecke von Niederursel über den Riedberg nach Nieder-Eschbach in Betrieb gehen. Nach dem von der schwarz-grünen Koalition beschlossenen Aus für den Tunnel zwischen Bockenheim und Ginnheim musste das gesamte Projekt neu untersucht werden. Utz Senger von der Münchner Firma Intraplan stellte die Ergebnisse jetzt im Verkehrsausschuss vor.

Nach dem Wegfall des Tunnels muss der Riedberg über die bestehende A-Strecke in der Eschersheimer Landstraße angebunden werden. Eine zusätzliche Linie ist dort laut Senger aber aus betrieblichen Gründen nicht möglich. Die von der CDU vorgeschlagene Flügelung von Zügen sei gar nicht näher untersucht worden. „Entscheidend waren Kostenaspekte. Es war kein positives Ergebnis zu erwarten“, sagte Senger. Damit blieb eine Lösung übrig: Ein Teil der Züge der U 3 fährt nicht nach Oberursel, sondern zum Riedberg. Darüber hinaus wird eine neue Verbindung von Nieder-Eschbach über den Riedberg nach Ginnheim eingerichtet. Dort besteht in einigen Jahren die Möglichkeit, auf die S-Bahn umzusteigen. Beiden Linien sollen im 15-Minuten-Takt fahren, der Riedberg erhält damit fast durchgehend einen 7,5-Minuten-Takt.

Für die Nutzen-Kosten-Untersuchung hat Intraplan ein fiktives Szenario entworfen, in dem der Riedberg nicht mit einer Stadtbahn, sondern nur mit Bussen erschlossen wird. Das Ergebnis ist zum Teil überraschend: Durch die neue Strecke steigen die Betriebskosten des öffentlichen Nahverkehrs nur geringfügig, durch eine Optimierung der Betriebsabläufe werden sogar zehn Stadtbahn-Fahrzeuge weniger benötigt. Erstmals in Deutschland wurden bei einem Verkehrsprojekt dieser Größenordnung die Folgekosten abgeschätzt. Bezogen auf heutige Preise müssen Stadt und VGF in den ersten 30 Jahren nach Betriebsbeginn insgesamt rund 14 Millionen Euro für den Unterhalt der Strecke und der Fahrzeuge aufbringen.

Bei CDU und Grünen kam die Untersuchung gut an. „Bei der Bevölkerung kommt das neue Konzept deutlich besser an als das alte“, sagte Jan Schneider (CDU). Klaus Oesterling (SPD) dagegen wies darauf hin, dass mit dem neuen Konzept insgesamt rund 30 000 Fahrgäste weniger mit der U-Bahn befördert werden als mit der Tunnel-Lösung. „Die schlechtere Variante wird verwirklicht. Es tritt das ein was wir immer gesagt haben.“

( Frankfurter Neue Presse-Printausgabe, den 31. März 2007 )