

Bahnen für alle



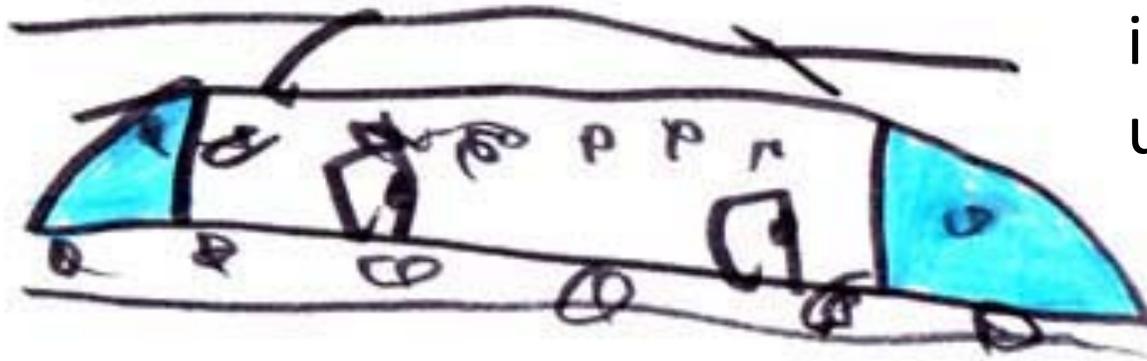
Die Zukunft gehört
der Tram:

In Frankreich
und
in **Frankfurt**

Bahnen für alle

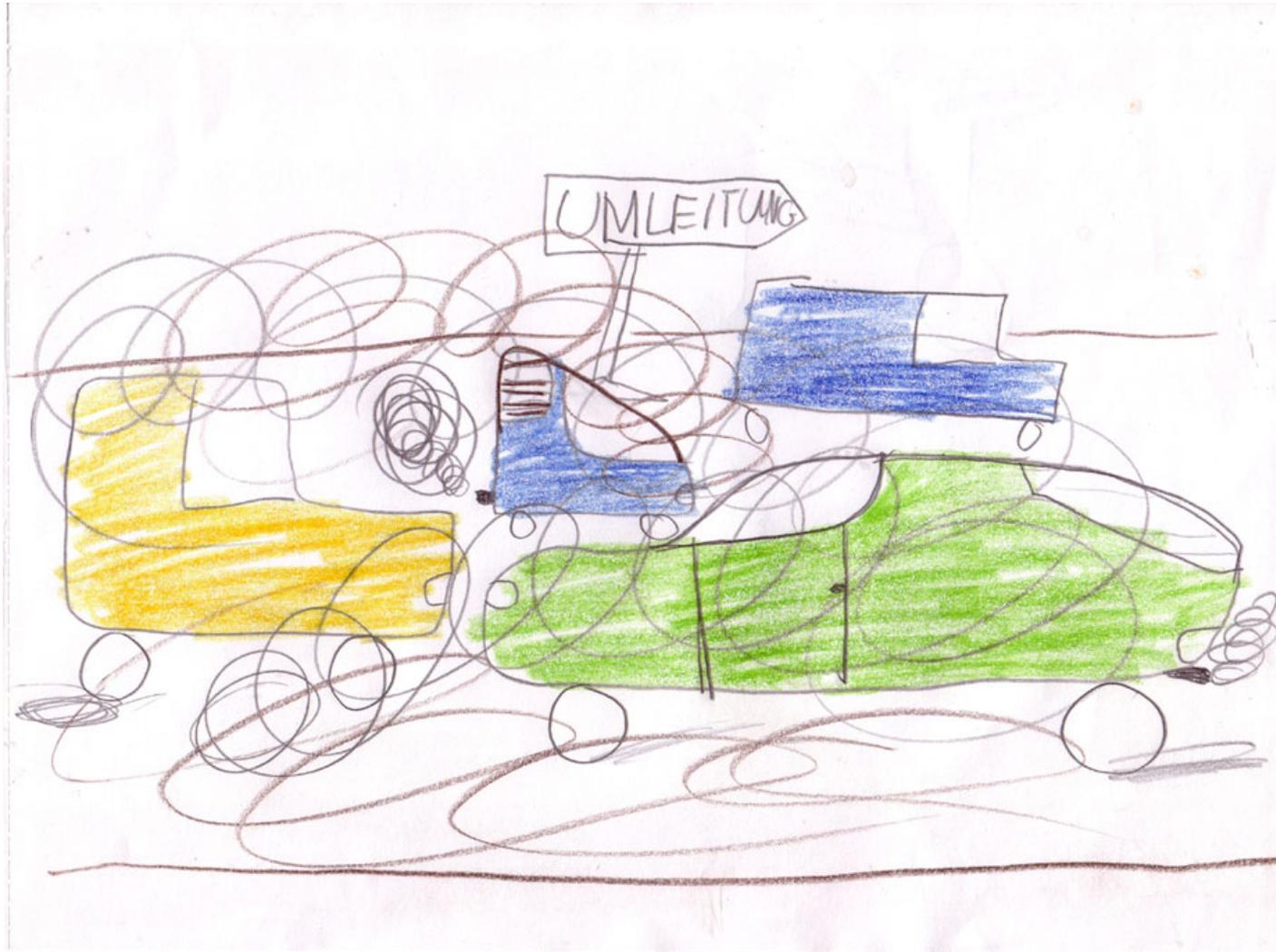


Das sind die Stützen der
CO₂-neutralen Mobilität!



Ihnen gehört die Zukunft
in der Stadt
und zwar in der Reihenfolge.

Bahnen für alle



Autos sind out!

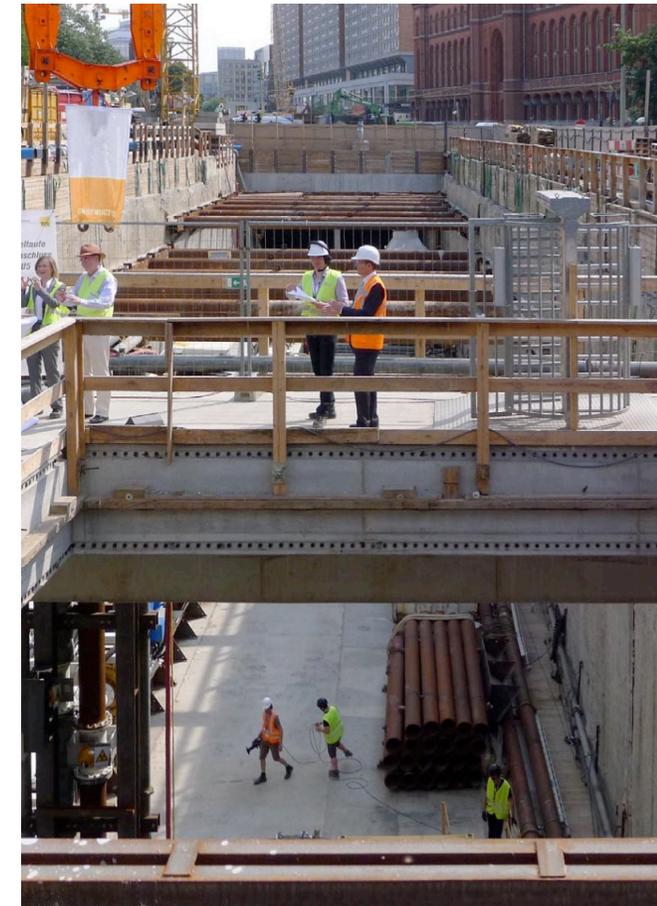
Und Tunnel?

Bahnen für alle

Berlin:

Der Neubau eines durchschnittlichen Kilometers U-Bahn-Tunnelstrecke setzt rund **100.000 Tonnen CO₂** frei. In Berlin sind derzeit verschiedene Vorschläge für U-Bahn-Verlängerungen im Gespräch.

Die Umsetzung dieser Projekte würde jeweils zwischen **100.000** und **500.000** Tonnen des klimaschädlichen Kohlendioxids emittieren.



Bahnen für alle

Stuttgart:

Bahnexperte Rössler zum Katzenbergtunnel Stuttgart 21:

18 km entsprechen **560 000** Tonnen CO₂

1 km entspricht also gut **31 000** Tonnen CO₂ .

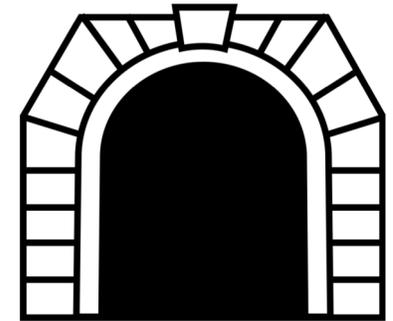


Bahnen für alle

Und haben daher **pro U-Bahn-Kilometer** zwischen **31 000** und **100 000** Tonnen CO₂.

Der Abbau des Klimagasrucksacks durch den Vorteil des öffentlichen Verkehrs beträgt damit **30 – 100 Jahre**.

Erst danach kann man von Klimavorteilen der U-Bahnen sprechen.



Bahnen für alle

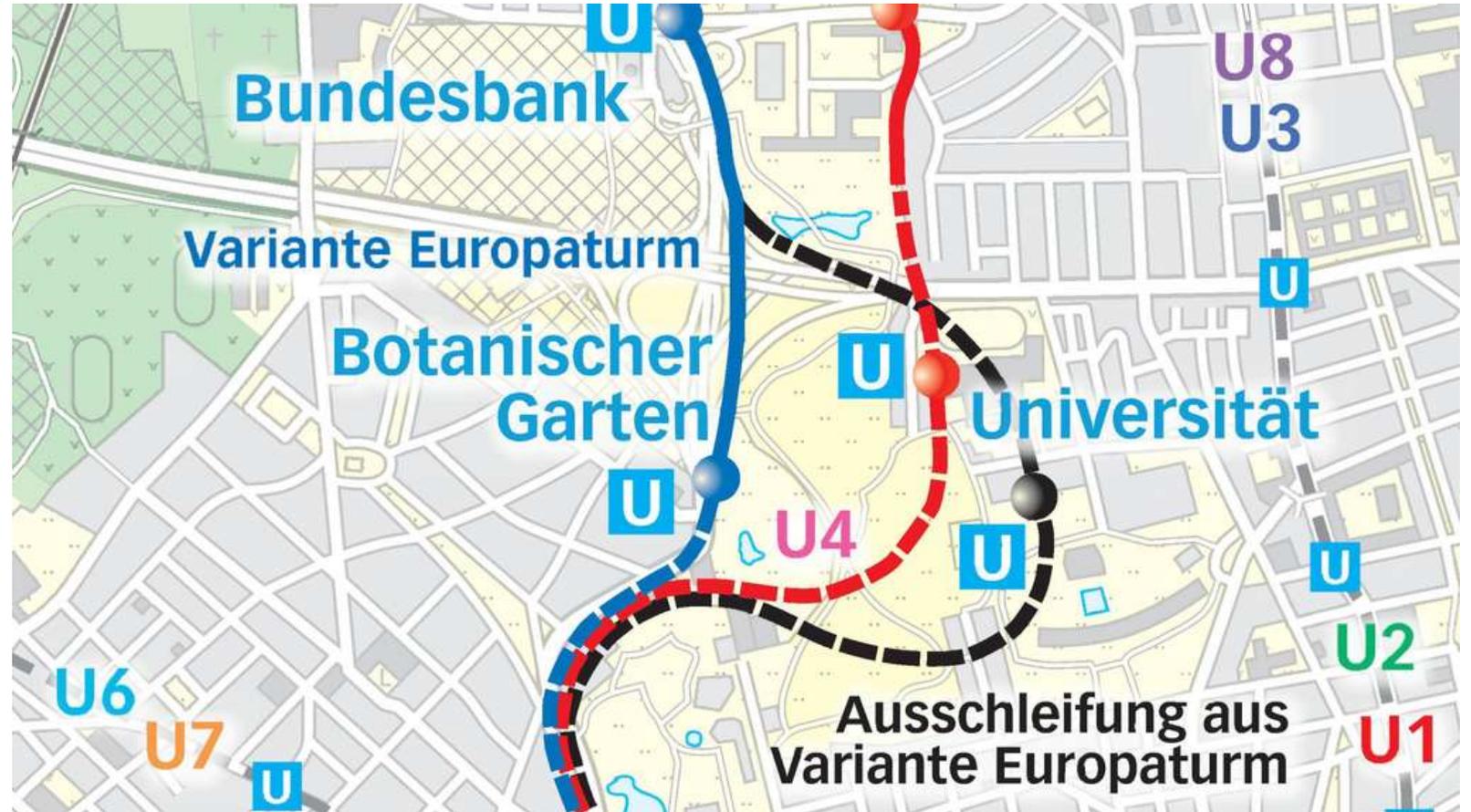
Doch die hohe **Feinstaubkonzentration** durch Bremsabrieb in den Stationen bleibt!

Und zwar täglich!



Bahnen für alle

Tunnelmania!



Bahnen für alle

Variante 1a: 925 Meter Tunnel

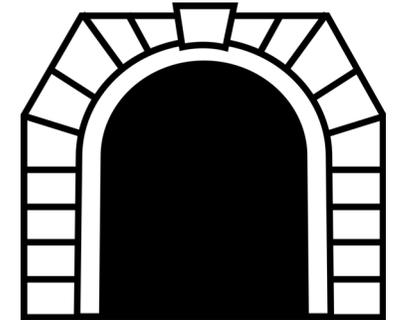
Kosten/Nutzen: **3,1**

Varianten 3: ca. **2500** Meter Tunnel

Kosten/Nutzen: **2,0**

Das sind gut **1575** Meter Tunnel **mehr!**

Macht zwischen **48.825** und **157.500** Tonnen CO₂ mehr.



Oder knapp **50** bis **160** Jahre mehr, um den CO₂-Rucksack abzubauen.

Bahnen für alle

Bäume im Grüneburgpark gefährdet?

Gefälligkeitsgutachten?



Bahnen für alle

Kosten 1a:

190 Millionen

Planung

Variante 1a:

- oberirdisch entlang Platenstraße und unter Hochstraße, Ausschwenken östlich der Rosa-Luxemburg-Straße in Sportplätze
- Brücke über W. Epstein Straße und Zubringer Miquelknoten
- oberirdisch mit Brücken durch Miquelknoten (Teilumbau Zubringer erforderlich)
- oberirdische Station „Botanischer Garten“ in Brückenlage (Umstieg zur Linie 32), weiter über Westrand Botanischer Garten, dort Trog in Kurve und dann Beginn Tunnel
- unter Miquelallee / Zeppelinallee (offene Bauweise, ohne TVM) bis Anschluss Bockenheimer Warte.

Streckenlänge: 2.620 m

davon:

Tunnel (TVM):	-
Tunnel offene Bauweise, inkl. Rampe:	1.045 m
Auf Brücke: 50 m	
Unterirdische Station:	-

Fahrzeit: 5:20 min
(ohne Haltestelle: 4:20 min)

Kosten: ca. 190 Mio EUR

Übersichtsplan
Variante: 1a
Schüller-Plan

Bahnen für alle

Nahverkehrsplan Frankfurt/Main, S. 100:

Vergleich Baukosten:

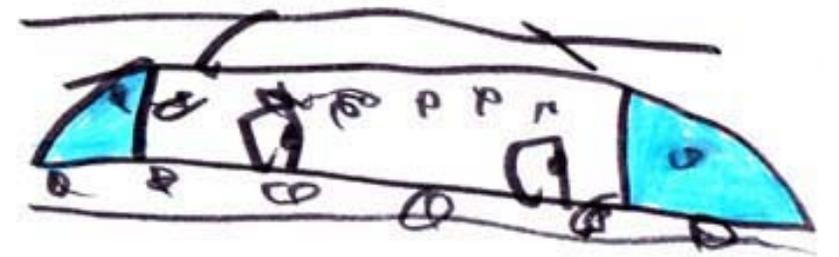
Straßenbahn-Haltestelle **1 Mio.** Euro

U-Bahn-Station oberirdisch **4 Mio.** Euro

Unterirdische Station **????**

1 km Straßenbahn-Strecke **20 Mio.** Euro

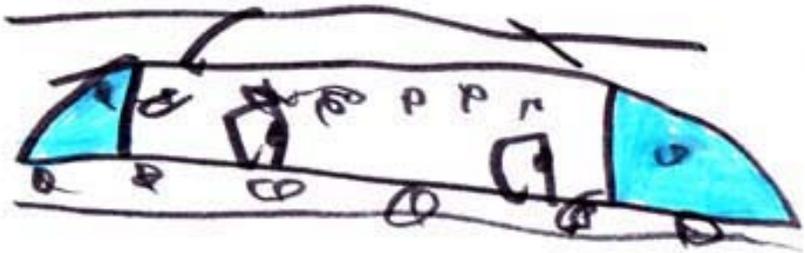
1 km U-Bahn-Tunnelstrecke **300 Mio.** Euro



Bahnen für alle

Nahverkehrsplan Frankfurt:

Für die Baukosten **1 Kilometers** U-Bahntunnel
kann man im Schnitt **15 Kilometer** Straßenbahnstrecken errichten.



Bahnen für alle

Wenn die Variante 1a **190 Millionen** kostet,

dann kostet die Variante 3,0 mit 1,6 km mehr

300 Millionen x 1,6 = **480 Millionen mehr!!!**

Und dafür kann man **24 Kilometer Straßenbahn** bauen!!!

Bahnen für alle

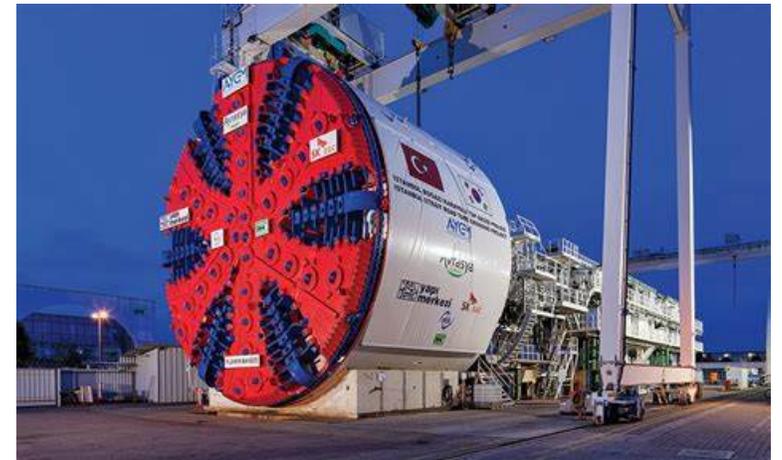
Auf allen U-Bahnbaustellen der letzten Jahre steigerten sich die Kosten und zwar bis zum Doppelten.

z. B.:

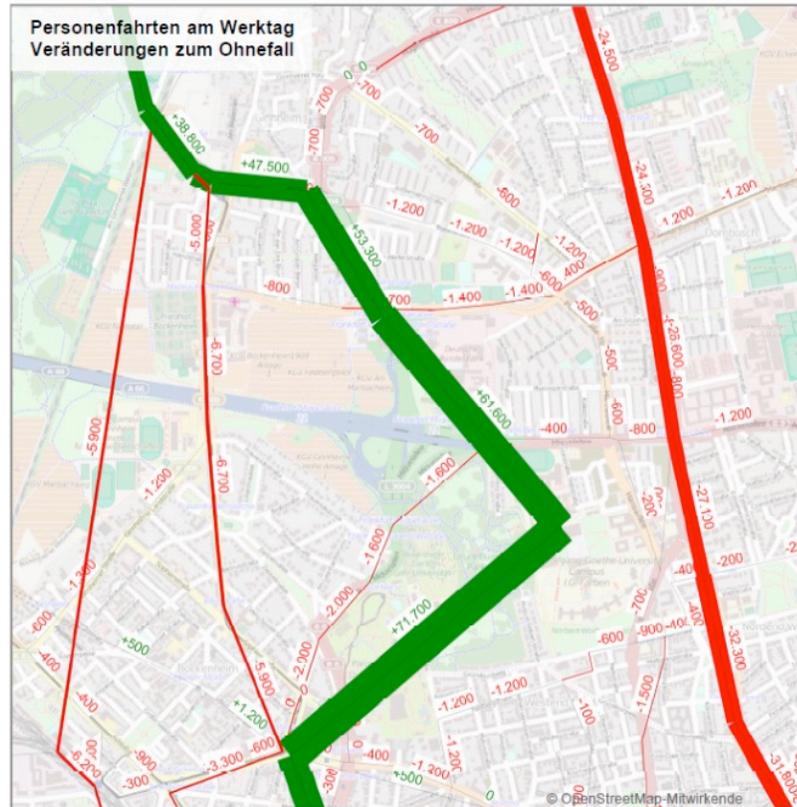
U4 Hbf. – Bockenheimer Warte

U5 Hbf. – Europaviertel und

zwar auf der kurzen Tunnelstrecke



Bahnen für alle



Variante 3a-e/4

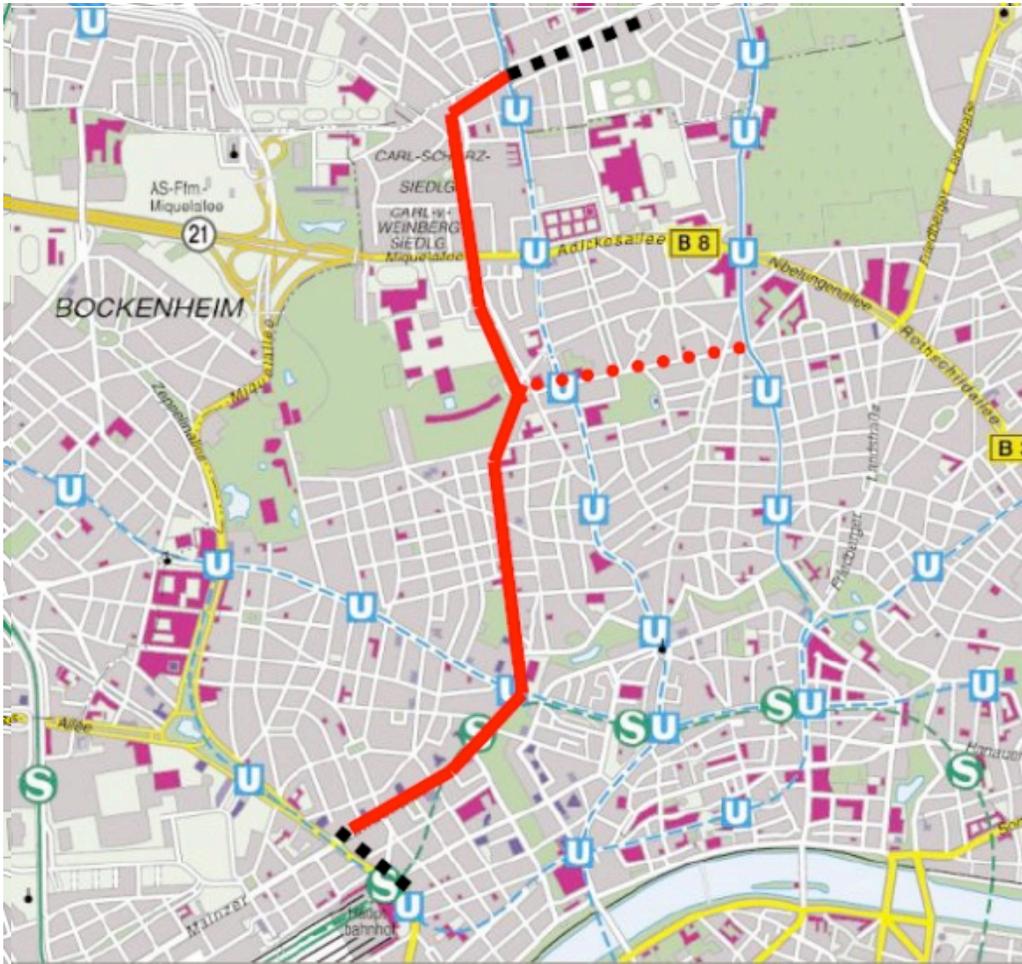
(Fernmeldeturm/Bundesbank -
Campus Zentral (Variante 4
mit Umfahrung Grüneburgpark)

17.000 zusätzliche Fahrgäste
tägl. im ÖPNV

1100 Fahrgäste mehr/Tag
Peanuts!

Und nicht vergessen, weniger
Fahrgäste in den Norden als bei 1a!

Bahnen für alle



Eine Bresche für die 13



Denn die bringt zusammen mit 1a
tausende Fahrgäste mehr als
das **Tunnelkurvenmonster (3,0)**

Planung Variante 1a: Bahnen für alle

Bereich Miquel-Knoten

Zusammenlegung Zubringer, Station
Botanischer Garten

Nochmal Variante 1A

Halt Botanischer Garten

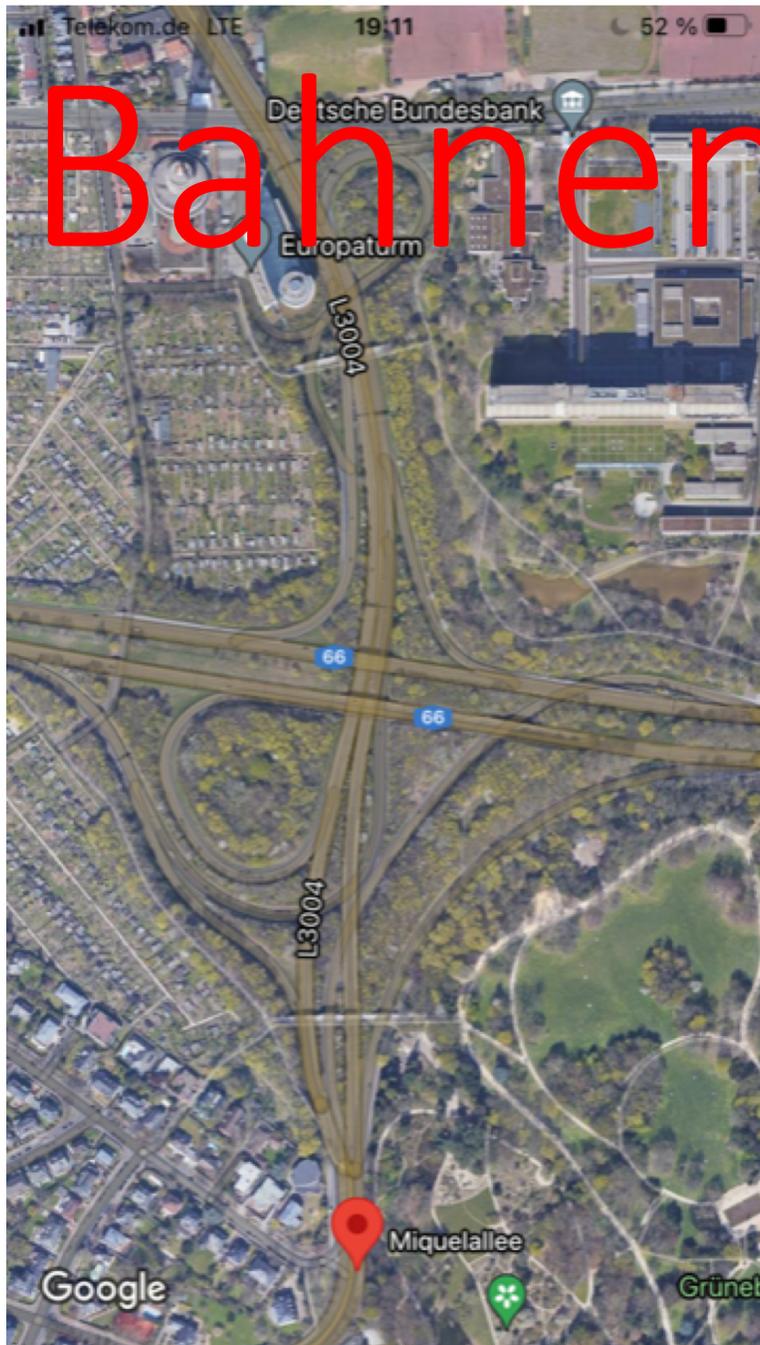


Bahnen für alle



Westend-Nord
60323 Frankfurt am Main





Bahnen für alle

Das Miquelknotenmonster!



Bahnen für alle

Planungsdezernent
Edwin Schwarz (CDU)
wollte ihn schon 2011
Rückbauen!

Amtsleiter Lüpke damals:
„Städtebaumonster“



für alle

Wir lesen in der **FAZ** (1.7.2021):
Im Koalitionsvertrag ist der Rückbau des **Monsterknotens** vorgesehen und es soll da ein Wohngebiet entstehen!

1. Dann kann man die **1a** noch besser und mit wenig bis keinem Baumverlust planen, nämlich da wo die Straße dann mal war!
2. Wohnungen sind **Fahrgäste** für Variante **1a**!

Bahnen für alle



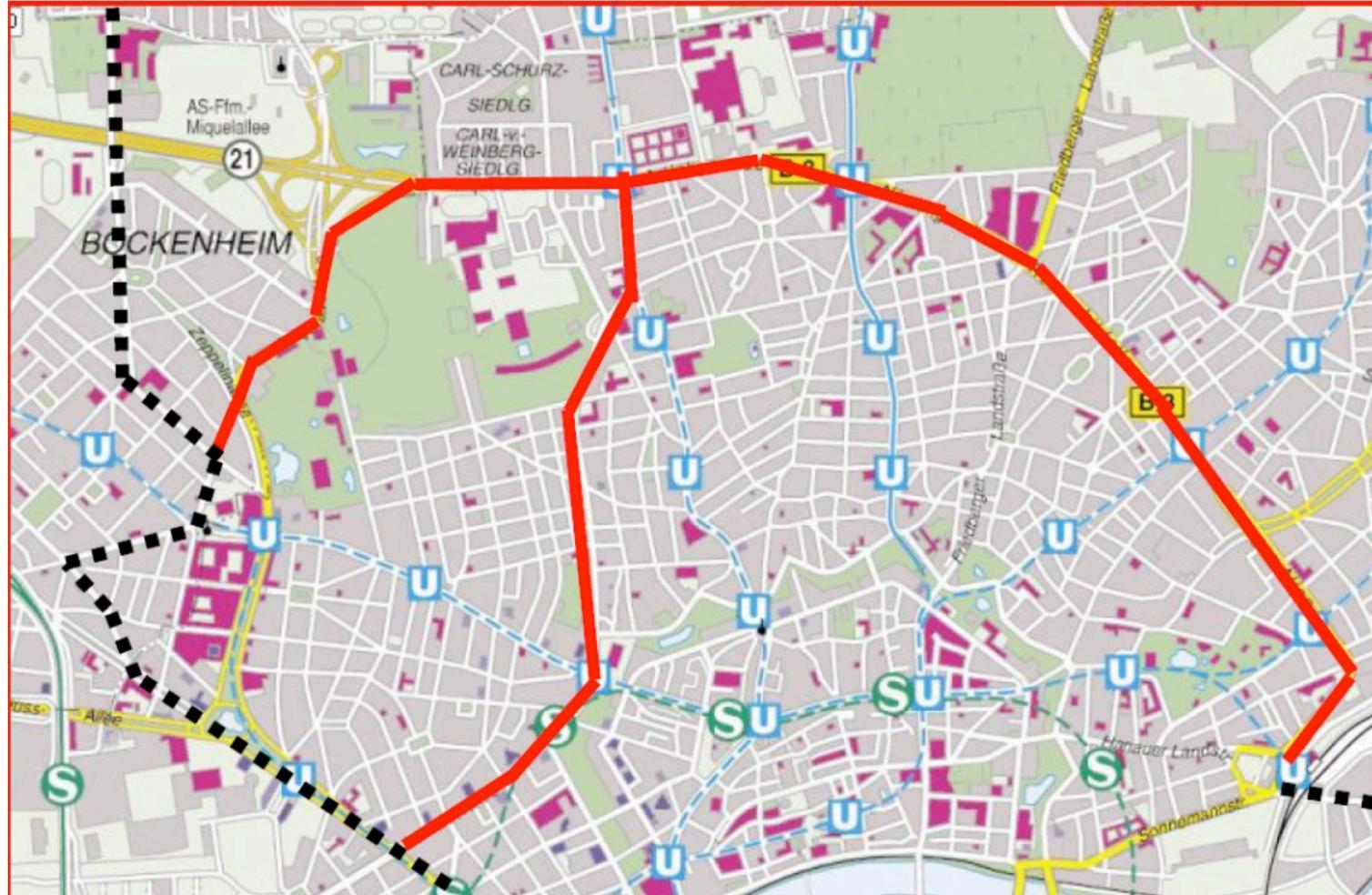
Westend-Nord
60323 Frankfurt am Main



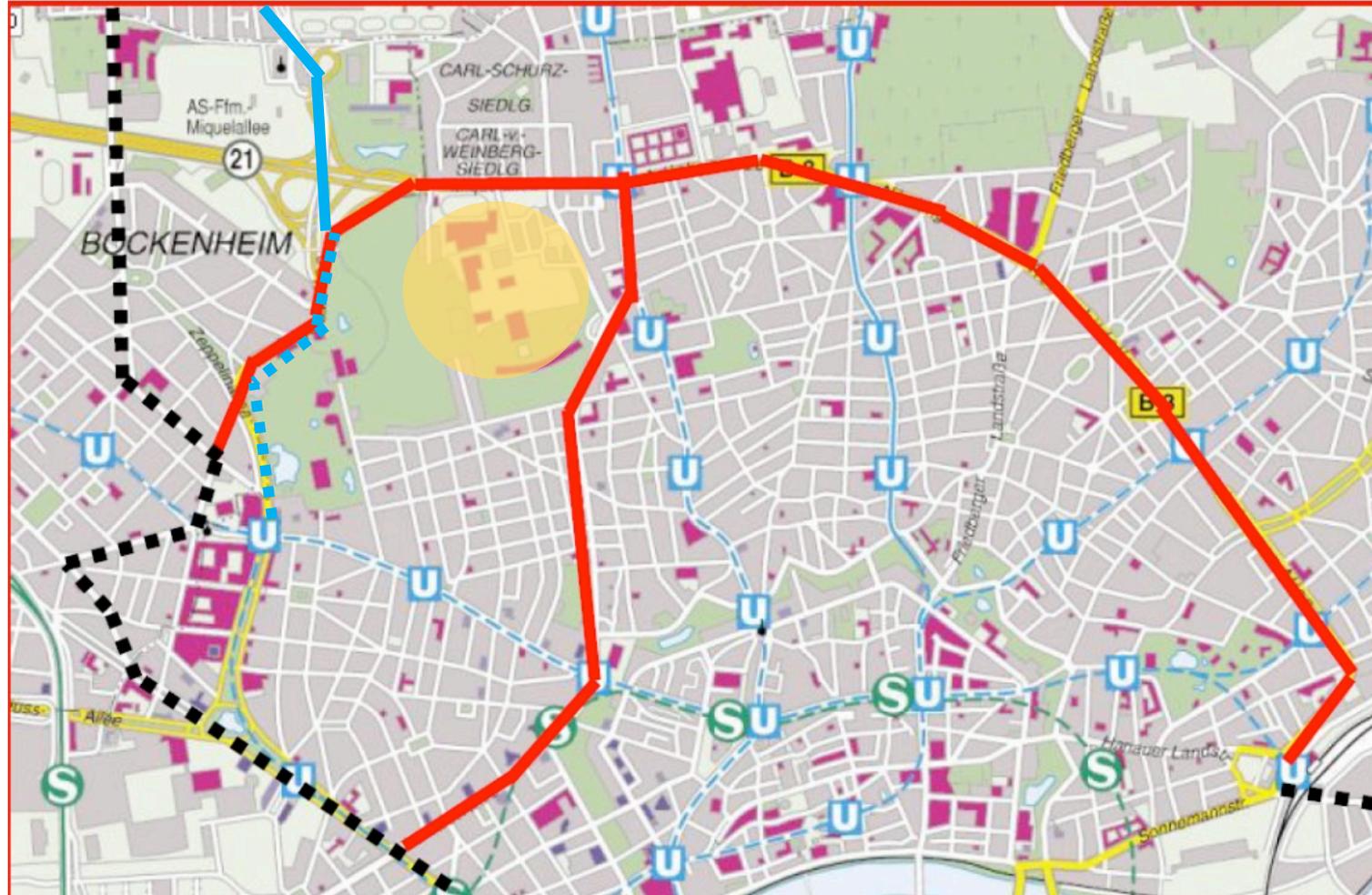
Tram fährt da wo mal diese Straße war!



Bahnen für alle



Bahnen für alle

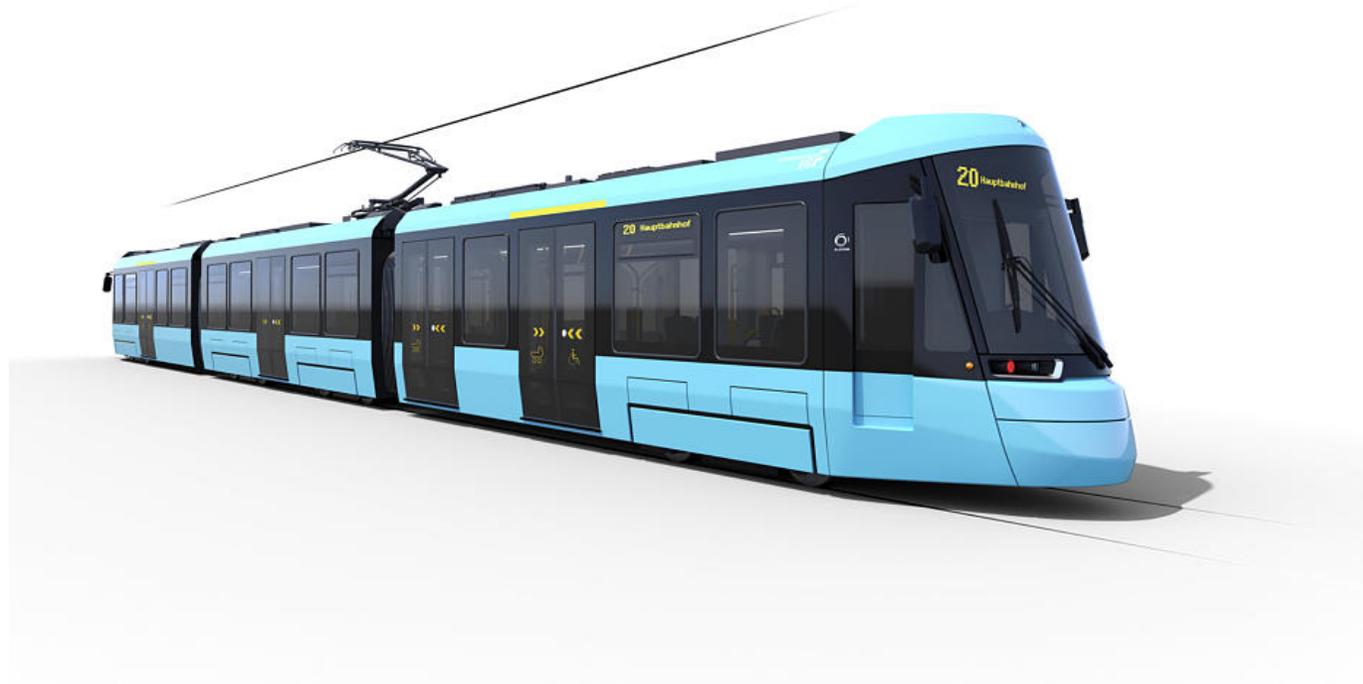


Bahnen für alle

Kosten realistisch gerechnet: Weniger als die unterirdischen U-Bahn-Kurven

Ausschleifungsunsinn:

- Fahrzeitverlängerung
- Unnötige Kosten
- mehr Fahrgäste durch
die alte neue Tram 13



Bahnen für alle

In naher Zukunft:

Autos und **Tunnels** sind out!

Nur der CO₂-freie, grüne,
elektrisch betriebene
oberirdische Schienenverkehr
verhindert die Klimakatastrophe!

Das haben viele Grüne, Linke,
VCDler und andere noch nicht
kapiert.

