

Verlängerung U4 von Bockenheim nach Ginnheim

Dokumentation der Sondersitzung der
Ortsbeiräte 2 und 9 am 24. November 2022

Ergebniszusammenfassung in Clustern

1. Inhaltliche Rückfragen

1.1 Themenkomplex „Grundsatzfragen“

Die Rosa-Luxemburg-Straße ist eine autobahnähnliche Straße und nicht mehr zeitgemäß. Wäre es nicht verkehrstechnisch sinnvoll, die Straße zu einer Allee auszubauen und den bisherigen Bestand zurückzubauen?

Die Aufgabe der Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) ist es, eine mögliche Verlängerung der U4 von Bockenheim nach Ginnheim zu untersuchen und zu prüfen. Ausschließlich mit dieser Aufgabe wurde die VGF von der Stadtverordnetenversammlung Frankfurt am Main beauftragt (§ 2325 zu [B 430 2017](#)).

Über einen vollständigen Rückbau der teilweise zur Bundesautobahn A 66 (Miquel-Knoten) gehörenden Rosa-Luxemburg-Straße kann die Stadt Frankfurt am Main nicht allein entscheiden. Eine Entscheidung hierfür könnte nur mit Bund und Land gemeinsam getroffen werden.

Sollte zu einem späteren Zeitpunkt eine Entscheidung für einen Rückbau der Rosa-Luxemburg Straße getroffen werden, würde die Verlängerung der U4 dem nicht im Weg stehen.

Gibt es einen Vergleich der Kosten für die U-Bahn vs. der Kosten für die Straßenbahn?

Wir können hierzu keine Aussage treffen. Denn als Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) haben wir von der Stadtverordnetenversammlung Frankfurt am Main den Auftrag erhalten (§ 2325 zu [B 430 2017](#)), das Projekt „Verlängerung U4“ vertiefend zu prüfen, [da die Verlängerung der U4 im Frankfurter U-Bahnnetz in jeder Hinsicht als vorteilhaft angesehen wird](#). Das heißt, unsere Aufgabe ist es, eine mögliche Verlängerung der U4 von Bockenheim nach Ginnheim zu untersuchen und zu prüfen – und damit eine Stadtbahnverbindung, keine Straßenbahnlinie.

Eine Erweiterung des Straßenbahnnetzes wird im Rahmen der Untersuchungen zur Fortschreibung des [Gesamtverkehrsplans der Stadt Frankfurt am Main 2035+ - Teil Schiene](#) (GVP) untersucht. [Bei einem positiven Ergebnis kann die Maßnahme im Zielnetz des GVP per Stadtverordnetenbeschluss aufgenommen und planerisch weiterverfolgt werden.](#)

1.1 Themenkomplex „Grundsatzfragen“

Bei Studierenden am Campus Westend wurde eine Umfrage zum Mobilitätsverhalten gemacht. Dort gaben nur 10 Prozent an, dass sie mit dem Auto fahren. Gibt es überhaupt ein Umstiegspotenzial, oder ist der Anschluss des Campus Westend ein reines Prestige-Objekt des Universitätspräsidenten?

Die Verlängerung U4 ist ein Projekt der Stadt Frankfurt am Main, das auf Beschluss der Stadtverordnetenversammlung auf seine Machbarkeit hin überprüft wird. Der Universitätspräsident kann sich – wie jede und jeder andere auch – zu diesem Projekt positionieren.

Die verschiedenen Varianten, die aktuell vertiefend geprüft werden ([1a](#), [1d](#), [3i](#)), haben alle positive Einflüsse auf die Erschließung des Campus Westend, was für Studierende und Besucher:innen der Universität sowie alle Anlieger:innen an diesem Standort Vorteile mit sich bringt. Jedoch: Die Verlängerung U4 hat nicht primär die Universität im Fokus, sondern die signifikante Verbesserung des Frankfurter Stadtbahn-Netzes, indem eine

vorhandene Lücke geschlossen wird. Denn die Vorteile einer zweiten attraktiven Nord-Süd-Verbindung in Frankfurt sind die Entlastung der sogenannten A-Strecke (U1, U2, U3, U8) entlang der Eschersheimer Landstraße, eine attraktive Verknüpfung mit der [Ringstraßenbahn](#), eine direkte Anbindung vieler Stadtteile an den Hauptbahnhof und eine leistungsstarke Anbindung für die Bundesbank und den Campus Westend ([Folien 6 bis 11](#)).

1.2 Themenkomplex „Machbarkeitsstudie“

Was ist eine NKU?

NKU steht für Nutzen-Kosten-Untersuchung. Es handelt sich dabei um ein notwendiges Verfahren zur gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Untersuchung von ÖPNV-Projekten, auch Standardisierte Bewertung genannt (der vollständige Name lautet Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr).

Die Untersuchung ist maßgebend dafür, ob ein Infrastrukturprojekt von Bund und Land gefördert wird. Denn nur Projekte, die einen Wert über „1“ erreichen, dürfen von den Zuwendungsgebern Bund und Land gefördert werden. Erreicht ein Projekt einen Indikator von „1“ oder höher heißt das, dass das Vorhaben einen gesamtwirtschaftlichen Vorteil bringt – der Nutzen also größer ist als die Kosten.

Was wird von der alten NKU (aus dem Jahr 2020) verwendet und was nicht?

Ziel der Voruntersuchung zur Vorbewertung nach dem Standardisierten Bewertungsverfahren (Version 2016) aus dem Jahr 2020 war es, die damals vorliegenden Varianten in verkehrlicher Hinsicht zu untersuchen und ihre Aussicht auf Förderwürdigkeit zu prüfen. Dies war zu dem damaligen Zeitpunkt notwendig, um festzustellen, welche Varianten sinnvollerweise weiterverfolgt werden können, weil sie förderwürdig sind.

Aktuell werden nun die Varianten 1a, 1d, und 3i in der laufenden Machbarkeitsstudie umfassend und ergebnisoffen untersucht. In diesem Zusammenhang wird für die zu untersuchenden Varianten bereits im Rahmen der Machbarkeitsstudie eine vorläufige Bewertung nach der aktuellen Version des Standardisierten Bewertungsverfahrens (Version 2016+; in Kraft getreten am 01. Juli 2022) durchgeführt.

1.2 Themenkomplex „Machbarkeitsstudie“

Warum nimmt man nicht einfach die günstigere Variante?

[Zitat Frankfurter Neue Presse 26.11.2022](#): „Die billigste Variante muss nicht die beste sein“, so Wolfgang Siefert (Anm. Projektteam: persönlicher Referent Mobilität, Dezernat XII). Es gehe neben den Kosten auch um Aspekte wie den verkehrlichen Nutzen oder Beeinträchtigung von Flora und Fauna.“

(Link [U4-Variante in Frankfurt: Ganze Allee müsste gefällt werden \(fnp.de\)](#) abgerufen am 01.12.2022)

Wird die U-Bahn-Station Adorno-Platz unterirdisch geplant?

Nach aktuellem Stand der Planung würde eine Station am Adorno-Platz unterirdisch geplant. Da die bisherige Variantenuntersuchung noch keine detaillierteren Parameter enthält, ist es zum aktuellen Zeitpunkt (November 2022) noch nicht möglich, konkretere Angaben zur möglichen Tiefe einer Station zu machen.

Was ist eine Vorabprüfung für Flora und Fauna, warum wird das nicht gleich „richtig geprüft“?

Im Rahmen der laufenden Machbarkeitsstudie werden in einer sogenannten Vorabprüfung mögliche Auswirkungen des Projekts Verlängerung U4 auf Flora und Fauna vorläufig untersucht und bewertet.

Eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens gemäß dem [Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung \(UVPG\)](#) durchgeführt. In der Umweltverträglichkeitsstudie werden nicht nur die Schutzgüter Flora und Fauna untersucht und bewertet, sondern beispielsweise ebenfalls das Schutzgut Mensch sowie Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Schutzgütern.

Anregung aus dem Publikum: Die Begriffe „Linie“ und „Strecke“ sollten auseinandergelassen werden.

1.2 Themenkomplex „Machbarkeitsstudie“

Wie ist es in der Klimakrise zu verantworten, so viel CO₂ beim Tunnelbau auszustoßen?

Um die ökologische Nachhaltigkeit der Varianten [1a, 1d und 3i \(Folie 37\)](#) bewerten zu können, werden im Laufe des Jahres 2023 entsprechende Gutachten zur Nachhaltigkeit und CO₂-Bilanzierung ausgeschrieben und beauftragt. Dabei werden im Sinne eines Lebenszyklusansatzes auch die Treibhausgasanteile berücksichtigt, die bei der Herstellung der Infrastruktur und der Fahrzeuge anfallen. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen fließen neben weiteren Gutachten in die Machbarkeitsstudie mit ein. Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie wird nach gegenwärtigem Sachstand frühestens Ende 2023 erwartet.

Anregung aus dem Publikum: Bei der Berechnung der Fahrzeit sollte auch der Fußweg zur Station und zum eigentlichen Ziel berücksichtigt werden.

Haben Sie aktuell für die Planung genügend Personal zur Verfügung?

Ja.

1.3 Themenkomplex „Hydrogeologie“

Woraus bestehen denn die Grundwasser, die durch die Herstellung von Grundwassermessstellen nicht vermischt werden dürfen?

Im oberen, im Wesentlichen aus Sanden und Kiesen aufgebauten Grundwasserleiter ist mit recht gering mineralisiertem Grundwasser zu rechnen, welches zudem einen verhältnismäßig hohen Sauerstoffgehalt aufweisen dürfte. In den Kalkbänken der tieferen sogenannten Hydrobienschichten sowie den sogenannten Landschneckenmergeln ist wegen der längeren Verweilzeiten (d.h., dass das Wasser älter ist) mit einer höheren Mineralisation (man spricht auch von Karbonat-Härte) sowie dem Auftreten von Schwefelwasserstoff zu rechnen.

Weitere Antworten auf häufig gestellte Fragen zum Thema „Grundwasser“ finden Sie auch im FAQ auf der Seite: [Verlängerung U4 | VGF \(vgf-ffm.de\)](https://www.vgf-ffm.de/verlaengerung-u4).

1.3 Themenkomplex „Hydrogeologie“

Zwischen Siesmayerstraße und August-Siebert-Straße gibt es recht wenige Messpunkte, obwohl dort die tiefste Stelle liegt. Warum ist das so?

Die Standorte der Grundwassermessstellen (GWM) im Bereich der Varianten [1a](#), [1d](#) und [3i \(Folie 37\)](#) sind in enger Zusammenarbeit mit dem Regierungspräsidium Darmstadt, den beteiligten Fachämtern und Behörden sowie mit den beauftragten Gutachter:innen für Hydrogeologie und Geotechnik abgestimmt und festgelegt worden. Die Anzahl der im Grüneburgpark genehmigten Messstellen ist dabei als ausreichend befunden worden, um die notwendigen hydrogeologischen und geotechnischen Untersuchungen im Rahmen der Machbarkeitsstudie durchzuführen.

Das Regierungspräsidium Darmstadt hat als Genehmigungsbehörde die Herstellung der Grundwassermessstellen genehmigt. Dabei wurden das Dezernat Grundwasser und Bodenschutz Ost, das Dezernat Naturschutz und der Kampfmittelräumdienst durch das Regierungspräsidium einbezogen. Die Untere und Obere Naturschutzbehörde haben sich im Zuge des Genehmigungsprozesses

abgestimmt und vereinbart, dass die Obere Naturschutzbehörde die natur- und landschaftsschutzrechtlichen Belange vertritt. Dies gilt für alle Grundwassermessstellen und somit auch für die Messstellen im Landschaftsschutzgebiet Grüneburgpark.

Anregung aus dem Publikum: Bitte bemühen Sie sich darum, dass es eine weitere Messstelle im Grüneburgpark gibt.

Danke für den Hinweis! Nach erneuter Prüfung kommen alle beteiligten Expert:innen zu dem Schluss, dass mit den im Grüneburgpark vorhandenen Grundwassermessstellen eine ausreichende Erkundungsdichte für das Gutachten im Rahmen der Machbarkeitsstudie gegeben ist. Zusätzliche Grundwassermessstellen sind deshalb nicht nötig und werden nicht hergestellt.

1.3 Themenkomplex „Hydrogeologie“

Wie beurteilen Sie die Situation unter dem Grüneburgpark, wenn dort zwei Tunnelröhren gebaut werden?

Durch das Bauverfahren mit einer Tunnelbohrmaschine kann ausgeschlossen werden, dass durch einen Tunnel für das Grundwasser neue Wege entstehen. Man spricht in diesem Zusammenhang auch davon, dass keine neuen Grundwasserwegsamkeiten geschaffen werden. Denn während der Herstellung eines Tunnels mit einer Tunnelbohrmaschine wird der sogenannte Ringspalt, der beim Tunnelbau zwischen der Tunnelröhre und dem anstehenden Boden entsteht, mit einem sogenannten Ringspaltmörtel dauerhaft dicht verschlossen. So erhält man ein gegen anstehendes Grundwasser abgedichtetes Bauwerk und es können keine künstlichen Grundwasserwegsamkeiten durch das Tunnelbauwerk entstehen.

Ob ein Bauwerk im Untergrund eine mögliche Auswirkung haben könnte, wird im Rahmen der laufenden hydrogeologischen sowie geotechnischen Untersuchungen von Expert:innen fachlich fundiert untersucht und bewertet. Daher ist es zum gegenwärtigen Zeitpunkt (November 2022) nicht möglich, hierzu in Bezug auf das Projekt Verlängerung U4 fachlich fundierte Aussagen

zu treffen. Dies ist erst möglich, wenn die Ergebnisse aller Untersuchungen vorliegen und diese in die Machbarkeitsstudie einfließen können. Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie wird nach gegenwärtigem Sachstand frühestens Ende 2023 erwartet.

Gibt es eine ungefähre Vorstellung, wie das Grundwasser fließt?

Tendenziell ist im Bereich des Campus Westend von einer von Nordosten nach Südwesten gerichteten Grundwasserfließrichtung auszugehen. Im Bereich der Zeppelinallee kann zumindest im oberen Grundwasserleiter auch eine von Nordnordwest nach Südsüdost gerichteten Grundwasserfließrichtung erwartet werden. Genaueres lässt sich erst nach Komplettierung des Messnetzes und der Auswertung einer ersten vollständigen Stichtagsmessung präzisieren. Das heißt: Genau wissen wir das erst, wenn das Gutachten fertiggestellt ist.

1.3 Themenkomplex „Hydrogeologie“

Hat der hydrogeologische Gutachter bereits in derartigen Baugründen Untersuchungen angestellt?

Die hydrogeologischen Verhältnisse, wie sie im Bereich des Grünburgparks und seinem weiteren Umfeld angetroffen werden, sind dem hydrogeologischen Gutachter aus zahlreichen Projekten im Rhein-Main-Gebiets bekannt.

Der Kampfmittelräumdienst war beteiligt. Besteht die Gefahr, dass noch Blindgänger im Boden sind?

Das Regierungspräsidium Darmstadt hat im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zur Herstellung der Grundwassermessstellen auch das Dezernat Kampfmittelräumdienst miteinbezogen. Da in dem Untersuchungsgebiet der Grundwassermessstellen in der Vergangenheit noch keine Kampfmittelondierungen erfolgt sind, mussten diese kurz vor der Herstellung der Grundwassermessstellen erfolgen. Dieses Vorgehen ist für jede Bautätigkeit notwendig, sofern vorab nicht bereits eine Kampfmittelondierung durchgeführt wurde. Es wurden keine Kampfmittel oder Kampfmittelreste gefunden.

Inwieweit wurde die geologische Karte des Landes Hessen aus dem Jahr 2009 berücksichtigt, wenn der hydrogeologische Gutachter überrascht war, dass er Basalt gefunden hat?

Selbstverständlich kennt der hydrogeologische Gutachter das Kartenwerk; an den Stellen, an denen der Basalt gefunden wurde, war er bisher kartografisch nicht abgebildet.

1.4 Themenkomplex „Variantenübersicht / Nächste Schritte “

Wenn bei Variante 1a der Bogen ein Problem ist, warum dann nicht bei der Variante 3?

Bei der Streckenführung ist die Größe der Kurvenradien entscheidend. Im Falle der Varianten 1d und 3i sind die Radien der Trassen größer als die Radien der Variante 1a.

Zum Hintergrund: Die Varianten 1d und 3i würden mit einer Tunnelbohrmaschine (TBM) hergestellt. Und um eine Kurve bauen zu können, braucht eine TBM eine gewisse Radiusgröße. Die Variante 1a würde in der sogenannten offenen Bauweise von oben hergestellt werden. Aus diesem Grund kann die Trasse auch in einem kleineren Radius verlaufen, als ihn eine Tunnelbohrmaschine herstellen könnte.

Die Radien von Trassenverläufen sind aber auch für die späteren Betrieb relevant: Kleinere Radien bedeuten, dass die Stadtbahn eine geringere Geschwindigkeit fahren muss. Dies wirkt sich wiederum negativ auf die Fahrzeit aus. Zudem verringern kleinere Radien den Fahrkomfort und erhöhen den Verschleiß von Schiene und Fahrzeug.

1.4 Themenkomplex „Variantenübersicht / Nächste Schritte“

Was ist der Unterschied zwischen offener und geschlossener Bauweise? Was davon ist günstiger?

Ein Bauwerk im Bauwerk: So wird ein Tunnel in offener Bauweise hergestellt

Bei der offenen Bauweise wird eine große Baugrube ausgehoben und die Arbeiten werden von oben ausgeführt. Um die Breite der Baugrube so gering wie möglich zu halten und um eine wasserdichte und verformungsarme Baugrube zu schaffen, werden zuerst senkrechte Baugrubenwände errichtet, z.B. sogenannte Schlitz-, Spund- oder Bohrpfahlwände (Bild 1). Anschließend kann der Bereich zwischen den Verbauwänden mit dem Bagger sicher bis zur Sohle ausgehoben werden (Bild 2).

Dann wird der eigentliche Tunnel in dieser Baugrube abschnittsweise als sogenanntes Rahmenbauwerk aus Stahlbeton errichtet (Bild 3). Das rechteckige Bauwerk besteht aus einem Fundament, der sogenannten Sohle, den Seitenwänden und der Tunneldecke. Sohle, Seitenwände und Decke des späteren Tunnelbauwerks werden blockweise hergestellt.

Für alle Bereiche wird ein wasserundurchlässiger Beton verwendet. Ist das Rahmenbauwerk fertiggestellt, wird die Baugrube wieder verfüllt bzw. der Tunnel überschüttet und an der Oberfläche der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt (Bild 4).

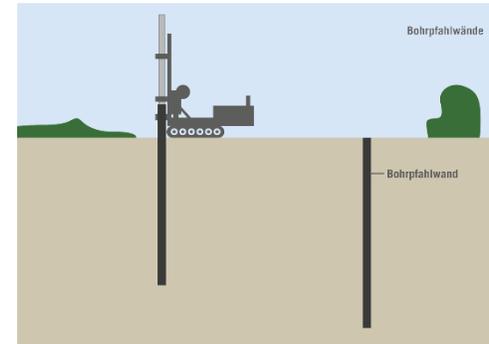


Bild 1

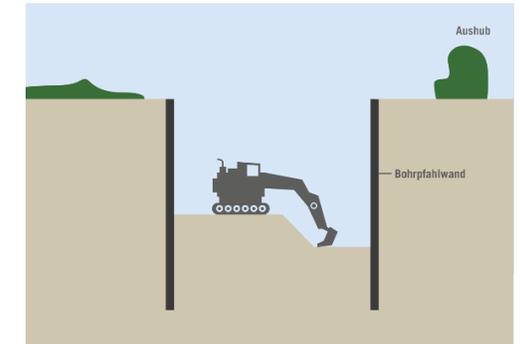


Bild 2

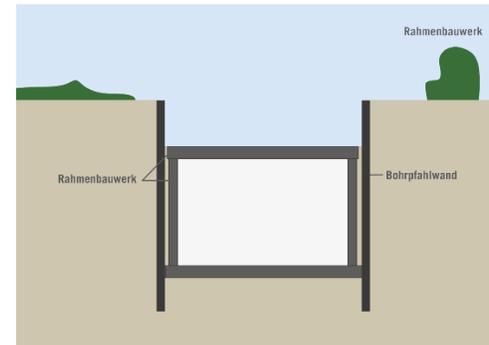


Bild 3

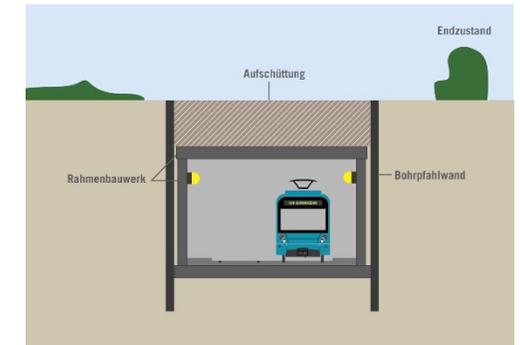


Bild 4

1.4 Themenkomplex „Variantenübersicht / Nächste Schritte “

Einsatz einer Tunnelbohrmaschine: So wird ein Tunnel in geschlossener Bauweise hergestellt

Bei der geschlossenen Bauweise wird der Tunnel untertage mithilfe einer Tunnelbohrmaschine (TBM) hergestellt. Von einer sogenannten Startbaugrube aus gelangt die TBM in der entsprechenden Tiefe in das anstehende Erdreich.

Eine Tunnelbohrmaschine bohrt nicht nur den Tunnel, sie stellt auch direkt die Tunnelröhre im Rohbau fertig. Denn unmittelbar im Anschluss an einen Bohrvorgang (auch Vortrieb genannt) werden Betonsegmente, sogenannte Tübbinge, im Schutz des Schildes ringförmig eingebaut. Sie bilden die Tunnelwände. Ist ein Ring fertiggebaut, drückt sich die Maschine mit Hilfe von hydraulischen Pressen am jeweils letzten Tübbingring ab und treibt die nächsten Meter Tunnel vor. Anschließend erfolgt wieder ein Ringbau. So entsteht nach und nach der Tunnel.

Sie möchten wissen, wie eine Tunnelbohrmaschine funktioniert? In diesem Clip erfahren Sie mehr:

[U5 ins Frankfurter Europaviertel: So funktioniert der Tunnelbau - YouTube](#)

Es ist nicht möglich, grundsätzliche Aussagen darüber zu treffen, welches Bauverfahren günstiger ist. Denn bei der Wahl des Bauverfahrens spielen viele verschiedene Faktoren eine Rolle, die zurzeit im Rahmen der Machbarkeitsstudie untersucht werden, z.B. hydrogeologische und geotechnische Randbedingungen, technische Betrachtungen und Planungen, möglicher Einfluss des Vorhabens auf Schutzgüter wie Flora und Fauna. Die Machbarkeitsstudie im Projekt Verlängerung U4 liegt voraussichtlich frühestens Ende 2023 vor.

1.4 Themenkomplex „Variantenübersicht / Nächste Schritte“

Gibt es Zahlen für die Kosten und einem Zeitplan für die verschiedenen Varianten?

Aktuell gibt es beides nicht. Im Rahmen der laufenden Machbarkeitsstudie werden u.a. eine grobe Kostenschätzung und ein Zeithorizont für einen möglichen Bau ermittelt. Die Machbarkeitsstudie liegt voraussichtlich frühestens Ende 2023 vor.

An der Stelle, an der die Varianten 1a und 1d aus dem Tunnel rauskommen: Inwieweit tangieren sie das Gelände des Botanischen Gartens?

Die Varianten 1a und 1d tangieren beide den nordwestlichen Bereich des Botanischen Gartens. Da die bisherige Variantenuntersuchung noch keine detaillierteren Parameter enthält, ist es zu diesem Zeitpunkt (November 2022) noch nicht möglich, konkretere Angaben zu machen.

Im Nahverkehrsplan steht auf S. 100, Unterkapitel 5.7.1, dass 1 Kilometer Straßenbahn 20 Mio. Euro kostet, 1 Kilometer Tunnel 300 Mio. Euro. Stimmen diese Zahlen?

Nein, diese Zahlen stimmen nicht. Auf der [Webseite der traffiQ](#) können Sie den von Stadtverordnetenversammlung beschlossenen [Nahverkehrsplan 2025+ \(Beschlussfassung Stand 20.12.2021\)](#) runtergeladen. Im Kapitel 5.7.1. Perspektivnetz U-Bahn ist auf Seite 100 der Fußnote 67 zu entnehmen, dass „1 Kilometer U-Bahn-Tunnelstrecke ca. 100 Mio. Euro“ kostet, „ggf. höher je nach Stationsanzahl, Bauweise- und Bauverfahren“:

⁶⁷ Zum Vergleich Baukosten: Straßenbahn-Haltestelle ca. 1 Mio. Euro / U-Bahn-Station oberirdisch ca. 4 Mio. Euro / 1 km Straßenbahn-Strecke 15 bis 20 Mio. Euro / 1 km U-Bahn-Tunnelstrecke ca. 100 Mio. Euro, ggf. höher je nach Stationsanzahl, Bauweise- und Bauverfahren

Quelle: [Nahverkehrsplan 2025+ \(Beschlussfassung Stand 20.12.2021\)](#)

1.4 Themenkomplex „Variantenübersicht / Nächste Schritte“

Kann die Tunnelbohrmaschine der U5 für eine Verlängerung der U4 weiterverwendet werden?

Nein. Die Tunnelbohrmaschine (TBM) gehört nicht der VGF und sie hat die TBM auch nicht geleast oder ähnliches.

Die für die Realisierung des Projekts „Stadtbahn Europaviertel“ verantwortliche städtische Projektgesellschaft SBEV hat die Auftragnehmerin, die ARGE U5 Europaviertel, mit der Herstellung des Tunnels mittels einer Tunnelbohrmaschine beauftragt. Sehr vereinfacht ausgedrückt: Die SBEV hat sozusagen „nur“ die Dienstleistung eingekauft, nicht das Werkzeug.

Warum wird die 1a noch in offener Bauweise untersucht? Ist es theoretisch möglich, sie auch in geschlossener Bauweise umzusetzen? Ist das hydrogeologisch möglich?

Aus der Überlegung heraus, die Variante 1a in der geschlossenen Bauweise herzustellen, ist die Variante 1d entstanden. Da die Radien des Straßenverlaufs von Miquel- und Zeppelinallee für den Einsatz einer Tunnelbohrmaschine zu eng sind, haben die Planer einen optimierten Verlauf entwickelt, die Variante 1d.

Hydrogeologisch ist die Gegend im südlichen Bereich der Varianten 1a und 1d interessant. Genaueres lässt sich erst nach Komplettierung des Messnetzes und der Auswertung einer ersten vollständigen Stichtagsmessung präzisieren.

Anregung aus dem Publikum: Hydrogeologisches Gutachten bitte für alle Bürger:innen öffentlich machen.

Nach Abschluss des hydrogeologischen Gutachtens fließen dessen Inhalte und Ergebnisse als ein Bestandteil in die Machbarkeitsstudie ein, welche im Anschluss abgeschlossen wird. Im nächsten Schritt wird der Magistrat der Stadt Frankfurt am Main der Stadtverordnetenversammlung die fertige Machbarkeitsstudie als Entscheidungsgrundlage mit all seinen Bestandteilen, also auch dem hydrogeologischen Gutachten, vorgelegen. Damit werden die Inhalte der Machbarkeitsstudie auch der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

So erreichen Sie uns:

Projektwebsite: vgf-ffm.de/verlaengerung_U4

E-Mail Adresse: verlaengerungU4@vgf-ffm.de

Projekttelefon: 0151/641 52 907

