

SBEV – Stadtbahn Entwicklung und
Verkehrsinfrastrukturprojekte Frankfurt GmbH

Vorplanung „Verlängerung U4“

Varianten-Vorstellung für den nördlichen Abschnitt im Trassenkorridor der Variante 3i

Agenda



- 1** Wo steht das Projekt „Verlängerung U4“ und was geschieht in der Vorplanung?
- 2** Vorstellung Varianten nördlicher Abschnitt
- 3** Nächste Schritte

1

Wo steht das Projekt „Verlängerung U4“ & was geschieht in der Vorplanung?

**Nach Beschluss Variante 3i:
nähere Betrachtung des
nördlichen Abschnitts**



- „Europaturm (ehemals Bundesbank) bis Ginnheim Mitte“

Wo steht das Projekt „Verlängerung U4“?

**Machbarkeitsstudie
(§ 5776 M 16 vom 27.2.2025)**



- Beschluss StVV Variante 3i mit Campus-Anbindung
- Zudem: Fokus der Machbarkeitsstudie auf südlichen Abschnitt „Bockenheimer Warte bis Bundesbank“

Wo steht das Projekt „Verlängerung U4“?

- SBEV mit Vorplanung beauftragt (§ 5776 M 16 vom 27.2.2025)
- Planer:innen haben technisch wie betrieblich sinnvolle Varianten entworfen
- Betroffenheiten werden geprüft, Bestand wird erfasst & Projektkorridor wird digital modelliert
- offen: grundsätzliche Aussage zur Rosa-Luxemburg-Straße (ASE) >> dafür notwendig: statische Untersuchung & Bewertung
- **wichtig:** Für die Vorplanung ist aus Kapazitäts-, Zeit- und Kostengründen eine Fokussierung auf eine reduzierte Variantenanzahl notwendig



Was wird in der Vorplanung gemacht?

Was geschieht in der Vorplanung
der Variante 3i (Bockenheimer Warte bis Ginnheim Mitte)?



1. konkrete Untersuchung und Prüfung einer nachhaltigen Ausgestaltung des gesamten Trassenkorridors
2. tatsächliche Streckenführung, genaue Stationslagen und Anzahl der Stationen werden untersucht
3. im Ergebnis der Vorplanung: erste qualifizierte Kostenschätzung und Terminausblick
4. Richtungsentscheidung für weitere Planung

Planungsauftrag

Wie sind die Planer:innen bei der Entwicklung der Varianten vorgegangen?

Grundlage: Die von den Stadtverordneten beschlossenen **Ziele** für das Projekt „Verlängerung U4 (§ 5776 zu M 16 vom 27.2.2025)

- zweite Nord-Süd-Verbindung für Steigerung Kapazitäten Gesamtsystem, Resilienz, Attraktivität ÖPNV
- Verknüpfung mit der Ringstraßenbahn
- direkte Anbindung vieler Stadtteile an den Hauptbahnhof
- leistungsstarke Anbindung Uni-Campus
- nachhaltige & zielgerichtete Stadtbahn-Verlängerung

Planungsauftrag

Wie sind die Planer:innen bei der Entwicklung der Varianten vorgegangen?

Folgende **Rahmenbedingungen** wurden berücksichtigt:

- die komplexe Beziehung zwischen Stadtbahntrasse und Rosa-Luxemburg-Straße (RLS)
- Querung Stadtbahn Wilhelm-Epstein-Straße (Ebene +1, 0, -1)
- Baurecht, Bauablauf & Bauzeit

Folgende **Anforderungen** wurden an das Planungsbüro formuliert:

- Aufrechterhaltung Verkehr Rosa-Luxemburg-Straße während Bauzeit
- möglichst konfliktfreier Betrieb Stadtbahn im Endzustand möglich
- verkehrliche Leistungsfähigkeit im Endzustand
- stadträumliche Auswirkungen und städtebauliche Entwicklungspotenziale
- möglichst geringer Grüneingriff



mit diesen
Rahmenbedingungen
und Anforderungen
haben Planer:innen in
einem ersten Schritt
bauliche wie
betrieblich sinnvolle
Varianten entwickelt

Wozu sind bereits Aussagen möglich und wozu noch nicht?

Wozu sind bereits belastbare Aussagen möglich?

- **grobe Streckenführung** im nördlichen Abschnitt zwischen den Stationen Europaturm und Ginnheim Mitte innerhalb des beschlossenen Trassenkorridors der Variante 3i (südlicher Abschnitt beschlossen; § 5776 M 16 vom 27.2.2025)
- Auf **welchen Ebenen** (unterirdisch, oberirdisch niveaugleich, oberirdisch in Höhenlage) Stadtbahn, Durchgangsverkehr, Umleitungsverkehr der BAB 5 sowie Quell- und Zielverkehre verlaufen könnten
- **grundsätzliche Machbarkeit** sowie **grundlegende Unterschiede** zwischen den Varianten
- Ob der **Verkehr** während der **mehrjährigen Bauzeit aufrechterhalten** werden kann
- Welche **Varianten** warum **weiterverfolgt** werden
- Welche **Varianten** warum **nicht weiterverfolgt** werden

Wozu sind abschließende Aussagen erst mit Abschluss der Vorplanung möglich?

- genaue Streckenführung und Stationslagen
- Anzahl der Stationen
- Kosten
- Zeitplan/Termine
- Auswirkungen auf Stadtbild, Umwelt und Wohnumfeld
- Zustand der Hochstraße
- Grundwasser (Hydrogeologie) und Untergrund (Geologie und Geotechnik)
- Sämtliche verkehrliche Auswirkungen der Varianten im Endzustand auf den Stadtteil wie auch auf den Frankfurter Stadtraum, insbesondere Aufteilung des Verkehrsraums sowie weitergehende genaue Wegeverbindungen

Magistratsbericht B 178 2026

B 178 2026 (abgestimmt mit D III und D X): [PARLIS - Stadtbahnstrecke D, Teilabschnitt II, Verlängerung U4 – Bockenheimer Warte nach Ginnheim hier: Sachstandsbericht zum Abschnitt „Europaturm \(ehemals Bundesbank\) bis Ginnheim Mitte“ und Fokussierung auf drei Varianten](#)

1. Das Projekt „Verlängerung U4“ im Überblick

2. Projektziele

3. Aktueller Planungsstand

3.1 Vorgehen bei der Variantenbetrachtung im nördlichen Abschnitt zwischen den Stationen Europaturm (ehemals Bundesbank) und Ginnheim Mitte

3.1.1 Planungsauftrag, Rahmenbedingungen und Anforderungen an die Varianten

3.1.2 Übergeordnete Informationen zu den Varianten

3.1.3 Entwickelte Varianten-Szenarien

3.2 Ergebnisse der Variantenbetrachtung

3.2.1 Varianten, die weiter betrachtet werden: N0, N4, N5

3.2.2 Varianten, die nicht weiter betrachtet werden: N1, N2, N3

3.2.3 Frühzeitig verworfene Varianten

4. Nächste Schritte

5. Kommunikation/Beteiligung/Öffentlichkeitsarbeit

neue Inhalte
(alles andere ist
bereits in Parlis
veröffentlicht)



Vorstellung Varianten nördlicher Abschnitt

Verlängerung U4: Der nördliche Abschnitt

„Europaturm bis Ginnheim Mitte“ – welche Szenarien gibt es?

Stadtbahn-Szenario I **ohne Eingriff in die Hochstraße**

N0

(Machbarkeitsstudie; § 5776
M 16 2025 vom 27.02.2025)

U4-Verlängerung:

- mit 3 Stationen (Europaturm, Platensiedlung, Ginnheim Mitte)
- mit Hochstraße

Stadtbahn-Szenario II **um die Stadtbahntrasse zu optimieren, wird in die Hochstraße eingegriffen**

N1, N2

U4-Verlängerung:

- mit 2 Stationen (Europaturm, Ginnheim Mitte)
- mit Hochstraße

Stadtbahn-Szenario III **mit Abbruch der Hochstraße**

N3, N4, N5

U4-Verlängerung:

- mit 2 Stationen (Europaturm, Ginnheim Mitte)
- ohne Hochstraße

Verlängerung U4: Der nördliche Abschnitt

Worin unterscheiden sich die Varianten
im Abschnitt „Europaturm bis Ginnheim Mitte“?

Die Varianten N0 bis N5 unterscheiden sich aufgrund der Lage der betrachteten Verkehrsarten:

- Stadtbahn
- Durchgangsverkehr und Umleitungsverkehr BAB A5
- Quell- und Zielverkehr

Die Verkehre verlaufen je nach Variante in den drei Ebenen:

- oberirdisch in Höhenlage (Ebene +1)
- oberirdisch niveaugleich (Ebene 0)
- unterirdisch (Ebene -1)

Variante N0

vereinfachte Darstellung des Längsschnitts

bekannt aus
Machbarkeits-
studie

(§ 5776 M 16 2025
vom 27.02.2025)



verkehrliche Anforderungen

Der Verkehr auf der Hochstraße kann während der mehrjährigen Bauzeit aufrechterhalten werden.	Ein möglichst konfliktfreier Betrieb der Stadtbahn ist im Endzustand möglich.	Die verkehrliche Leistungsfähigkeit für den Durchgangs-, sowie Quell- und Zielverkehr ist im Endzustand sichergestellt.
✓	✗	✓

Variante N1

vereinfachte Darstellung des Längsschnitts

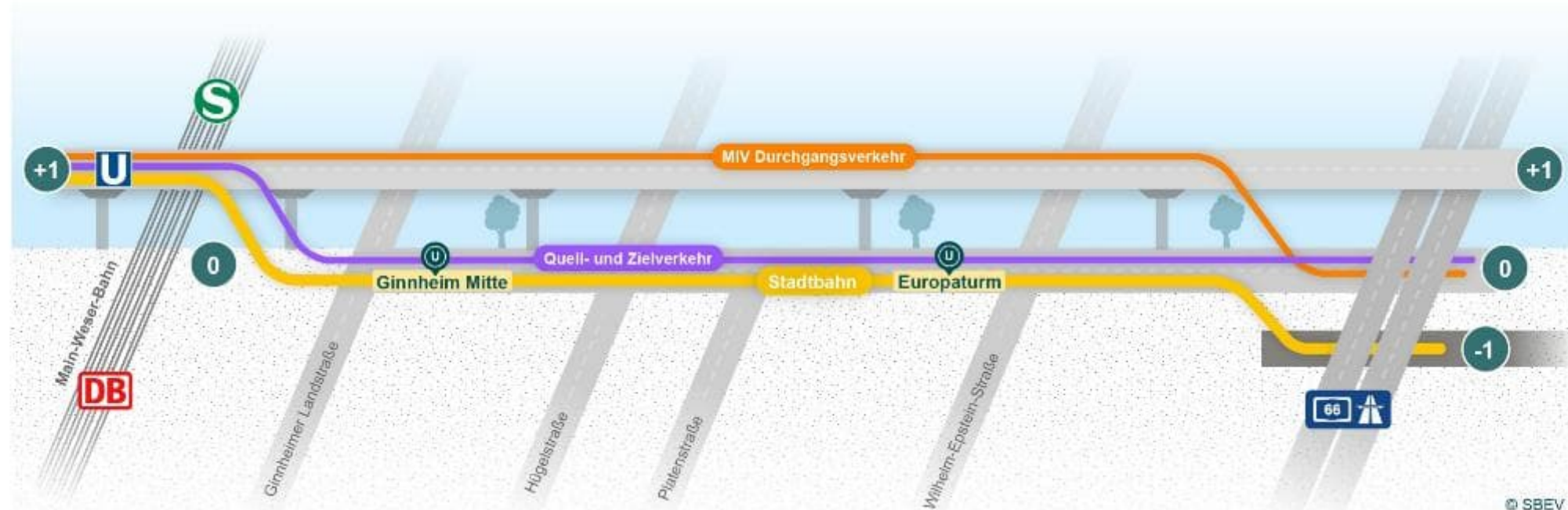


verkehrliche Anforderungen

Der Verkehr auf der Hochstraße kann während der mehrjährigen Bauzeit aufrechterhalten werden.	Ein möglichst konfliktfreier Betrieb der Stadtbahn ist im Endzustand möglich.	Die verkehrliche Leistungsfähigkeit für den Durchgangs-, sowie Quell- und Zielverkehr ist im Endzustand sichergestellt.
✓	✗	✓

Variante N2

vereinfachte Darstellung des Längsschnitts



verkehrliche Anforderungen

Der Verkehr auf der Hochstraße kann während der mehrjährigen Bauzeit aufrechterhalten werden.	Ein möglichst konfliktfreier Betrieb der Stadtbahn ist im Endzustand möglich.	Die verkehrliche Leistungsfähigkeit für den Durchgangs-, sowie Quell- und Zielverkehr ist im Endzustand sichergestellt.
✗	○	✓

Variante N3

vereinfachte Darstellung des Längsschnitts



verkehrliche Anforderungen

Der Verkehr auf der Hochstraße kann während der mehrjährigen Bauzeit aufrechterhalten werden.	Ein möglichst konfliktfreier Betrieb der Stadtbahn ist im Endzustand möglich.	Die verkehrliche Leistungsfähigkeit für den Durchgangs-, sowie Quell- und Zielverkehr ist im Endzustand sichergestellt.
×	×	○

Variante N4

vereinfachte Darstellung des Längsschnitts



verkehrliche Anforderungen

Der Verkehr auf der Hochstraße kann während der mehrjährigen Bauzeit aufrechterhalten werden.



Ein möglichst konfliktfreier Betrieb der Stadtbahn ist im Endzustand möglich.

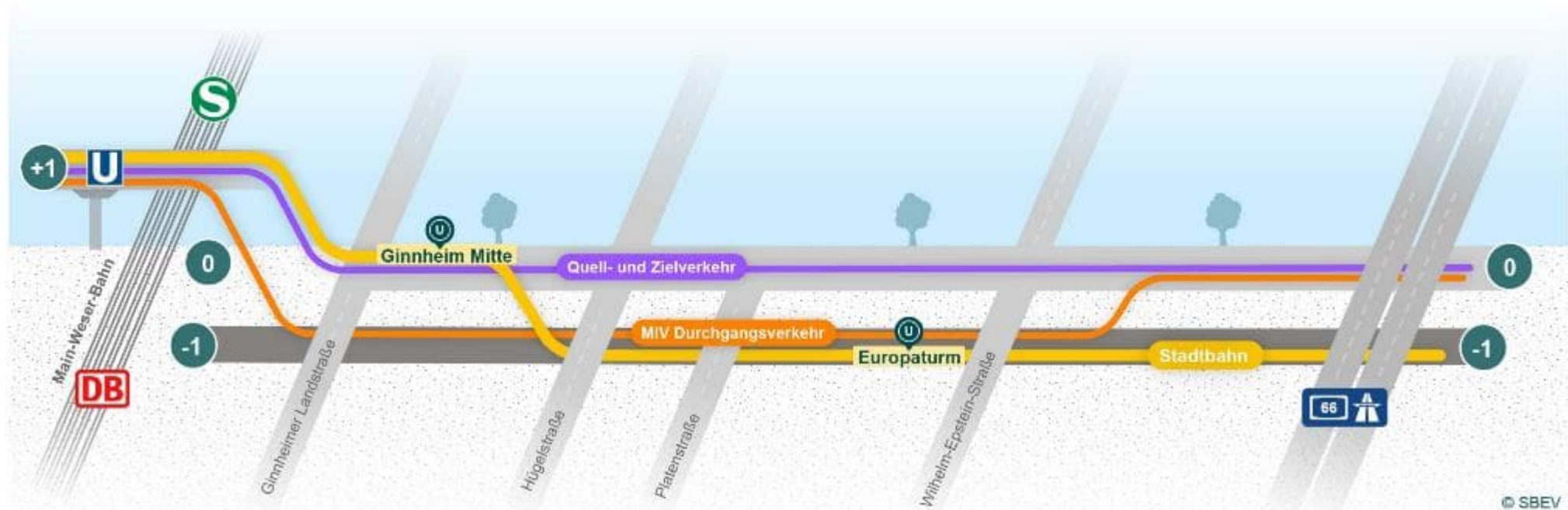


Die verkehrliche Leistungsfähigkeit für den Durchgangs-, sowie Quell- und Zielverkehr ist im Endzustand sichergestellt.



Variante N5

vereinfachte Darstellung des Längsschnitts



verkehrliche Anforderungen

Der Verkehr auf der Hochstraße kann während der mehrjährigen Bauzeit aufrechterhalten werden.	Ein möglichst konfliktfreier Betrieb der Stadtbahn ist im Endzustand möglich.	Die verkehrliche Leistungsfähigkeit für den Durchgangs-, sowie Quell- und Zielverkehr ist im Endzustand sichergestellt.
✓	✓	✓

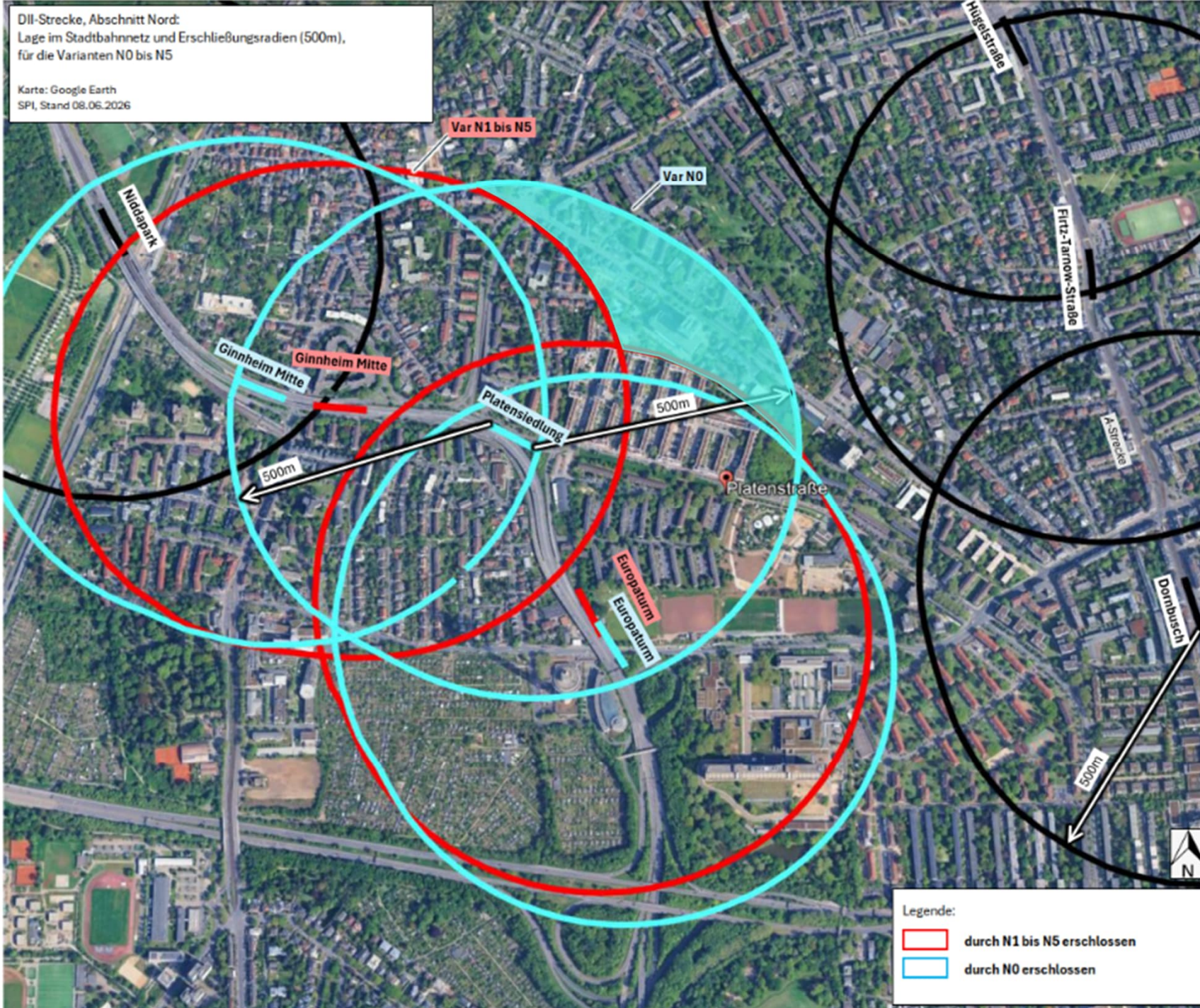
Zusammenfassung der Varianten-Vorstellung

Für eine vertiefte Betrachtung im Rahmen der weiteren Vorplanung ergibt sich folgende Auswahl: N0, N4 und N5

- bekannt aus der Machbarkeitsstudie (N0)
- erfüllen verkehrliche Anforderungen (N4 und N5)
- städtebauliche Potenzial erkennbar (N4 und N5)
- geringster Grüneingriff (N5)

Die Varianten N1, N2 und N3 werden den Rahmenbedingungen und Anforderungen an die Varianten nicht gerecht; sie werden nicht weiterverfolgt

- erfüllen nicht die verkehrlichen Anforderungen (N1, N2, N3)
- Planfeststellungsrisiken (N2 und N3)
- keine städtebaulichen Potenziale erkennbar (N1, N2, N3)



Vergleich der Erschließungsradien Varianten N0 mit N1 bis N5

im Rahmen der Vorplanung werden untersucht:

- tatsächliche Streckenführung
- genaue Stationslagen
- Anzahl der Stationen

**Haben Sie
Verständnisfragen zu
den Varianten?**



Nächste Schritte

Was wird im Rahmen der Vorplanung ausgearbeitet?

Für die näher zu betrachtenden Varianten

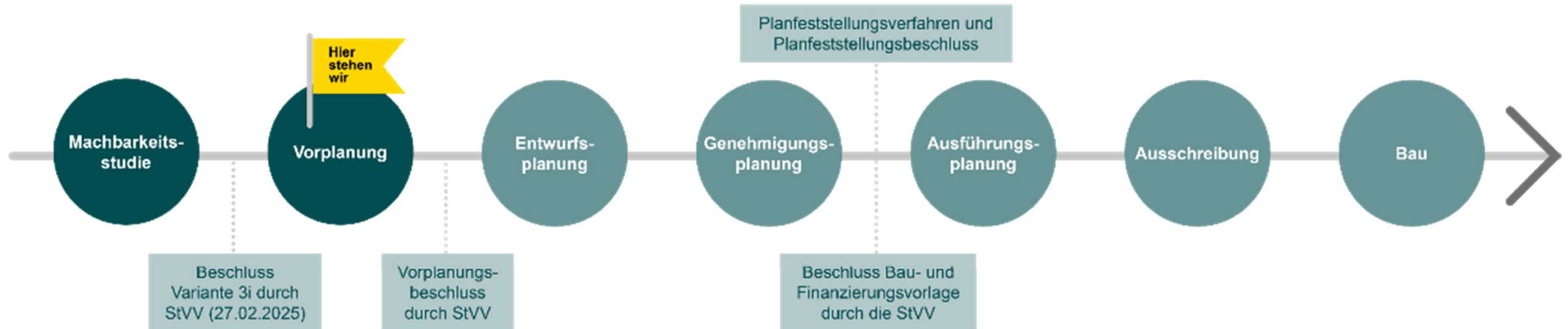
- ergebnisoffene und umfassende Untersuchung der **komplexen Beziehung** zwischen **Stadtbahntrasse und Rosa-Luxemburg-Straße**
>> Erkenntnisse aus der bautechnischen Untersuchung der Rosa-Luxemburg-Straße fließen ein
- **Nachhaltigkeitsbetrachtung und -bewertungsmatrix** (aus der Machbarkeitsstudie) werden fortgeschrieben
>> es werden die Aspekte „Ökologie“, „Ökonomie“, „Soziokultur“, „Städtebau & Standort“ und „Prozesse“ betrachtet, bewertet und miteinander verglichen
- **städtebaulichen Begleitplanung**: Erschließungswirkungen, städtebauliche Aspekte und Entwicklungspotenziale werden untersucht und bewertet
- **ökologische Potenziale** werden untersucht und bewertet; möglichst geringer Grüneingriff
- **hydrogeologische Abschätzung**, um mögliche Auswirkungen eventueller Tiefbauwerke zu prüfen
- **Grundwassermodell und -monitoring** werden fortgeführt und weiterentwickelt
- **Verkehrsuntersuchung**, um mögliche verkehrliche Auswirkungen auf den Stadtteil Ginnheim wie auch Frankfurt zu untersuchen und darzustellen
- mögliche **Betroffenheiten** werden geprüft, ober- und unterirdischer **Bestand** werden detailliert erfasst, gesamter Projektkorridor wird digital modelliert
- **Baugrund** wird untersucht und die **tunnelbautechnischen Betrachtungen** werden fortgeführt

Kommunikation/Dialog/Öffentlichkeitsarbeit

- Information der Fraktionen zum Magistratsbericht
- Information der OBR 2 und 9 zum Magistratsbericht
- in der Vergangenheit bereits erfolgter Dialog:
 - Infomarkt „Machbarkeitsstudie“ für die Öffentlichkeit, September 2024
 - Information der OBR 2 und 9 sowie Ausschüsse Umwelt und Mobilität vor Veröffentlichung der Machbarkeitsstudie, September 2024
 - Bürger:innen-Dialog im Grüneburg Park, Juli 2022
 - Informationsveranstaltung für die OBR 2 und 9 zum B 429 2022, November 2022
- ähnliche Dialogformate sind fortfolgend im Rahmen der Veröffentlichung und Vorstellung der Vorplanungsergebnisse geplant
- sowie fortlaufend: Information auf Projekt-Webseite „Verlängerung U4“ und Projekt-Telefon

Wie geht es weiter?

Projektphasen



Vielen Dank!

Impressum

© SBEV – Stadtbahn Entwicklung und
Verkehrsinfrastrukturprojekte Frankfurt GmbH



Kontakt per E-Mail und telefonisch:

- verlaengerung4@sbev-frankfurt.de
- 0151/641 52 907