

## **Antrag**

**des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN**

### **Einstellung der U-Bahn-Förderung aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes**

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Unterirdische Strecken im öffentlichen Nahverkehr haben sowohl für die Benutzer wie auch für die Verkehrsbetriebe und die Allgemeinheit große Nachteile:

- Lange Bauzeiten mit erheblichen Umweltbelastungen, lästige Provisorien während des Baus, ökologisch bedenkliche Absenkungen des Grundwassers bzw. Änderungen der Grundwasserströme, baubedingte Schädigungen oder sogar Zerstörung von Gebäuden und Bäumen, Lärm und Staub, Baugruben und Umleitungen.
- Sehr hoher Energie- und Materialeinsatz für den Bau und gigantische Baukosten, die sich gerade in den letzten Jahren immens gesteigert haben. Das verbaute Geld fehlt dann für dringend nötige andere Verbesserungsmaßnahmen im (oberirdischen) Nahverkehrsnetz wie z. B. bessere Haltestellenausstattungen, bessere oberirdische Strecken für Bus und Bahn, so daß das durchschnittliche Komfortniveau im Nahverkehr niedrig bleibt. Überdies fehlen durch die hohen Investitionskosten im Verkehr auch Mittel für andere wichtige staatliche Aufgaben im Sozial- und Umweltbereich.
- Sehr hohe Folgekosten in der Zukunft (während des Betriebs), wobei nicht nur die eigentlichen Betriebskosten für die U-Bahn-Strecken (Signalanlagen, Rolltreppen, Beleuchtung, Reinigung der Haltestellen etc.), sondern auch die wachsenden Kosten für die Instandhaltung der unterirdischen Anlagen berücksichtigt werden müssen. Diese Erhaltungs- bzw. Wiederbeschaffungskosten werden bei heutigen Berechnungen meist sträflich vernachlässigt, indem bei der Ermittlung der Folgekosten der U-Bahn für Verkehrsbetriebe bzw. Stadt keinerlei Kapitalkosten einbezogen werden. Mit den U-Bahn-Strecken werden den Kommunen riesige Folgekosten aufgebürdet, die sie kaum werden tragen können und heute kaum erkennen.

- Durch diese zusätzlichen Kostenbelastungen müssen entweder die Fahrpreise stark erhöht oder aber es muß an anderer Stelle gespart werden, d. h. das Streckennetz muß ausgedünnt und der Fahrplan streng auf die U-Bahn ausgerichtet sein (Busse und evtl. auch Straßenbahnen als reine Zubringer, vermehrter Zwang zum Umsteigen). All dies verschlechtert die Gesamtqualität des Nahverkehrs erheblich.
- Für den Fahrgast gibt es häufig keine kürzeren, z. T. sogar längere Reisezeiten, denn etwaige kürzere Fahrzeiten mit der schnelleren U-Bahn werden durch längere Zu- und Abgangswege (größerer Haltestellenabstand, Hinab-/Hinaufsteigen bis zur Bahnsteigebene), mehr Umsteigenotwendigkeiten u. ä. wieder aufgehoben.
- Die Qualität der U-Bahn-Stationen ist durch weitere Wege, Treppen und defekte Rolltreppen, künstliches Klima und Beleuchtung, Einsamkeit und erhöhte Kriminalität und andere Probleme erheblich beeinträchtigt, z. T. sind die Stationen sogar für bestimmte Bevölkerungsgruppen unbenutzbar: Behinderte, Alte, Fahrgäste mit Gepäck oder Kinderwagen, nachts z. T. auch für Frauen. Es handelt sich hierbei zumeist gerade um solche Gruppen, die auch sonst im Verkehr und allgemein in der Gesellschaft benachteiligt werden. Die U-Bahn ist also auch relativ unsozial. Menschliche Größenordnung, kommunikationsfördernde Strukturen und anregende Umgebung, die sonst im öffentlichen Verkehrssystem zu finden sind, gehen hier verloren.
- Die Verteilung der Lasten und Vorteile widerspricht politischer Vernunft und städtebaulichen Absichten: der Autoverkehr, der in den Ballungsräumen unbestreitbar große Schäden verursacht (Unfälle, Abgase, Lärm, Platzverbrauch etc.) und zurückgedrängt werden sollte, erhält durch die U-Bahn in der Regel unbehinderte Fahrmöglichkeiten und zusätzliche Fläche zum Fahren bzw. Parken, da die „störende“ Straßenbahn verschwindet. Die vom Autoverkehr behinderte Bahn muß ihre eigene Verdrängung in den Untergrund bezahlen und zudem noch alle o. g. Nachteile in Kauf nehmen. So wird die Verkehrsstruktur sicher nicht besser werden.
- U-Bahn-Strecken lassen sich kaum an die Verkehrsstruktur und ihre Weiterentwicklung anpassen. Sie sind nur für große Fahrgastströme sinnvoll, die auf einer Strecke nur selten zu finden sein werden, so daß durch Bündelungen und Zubringerverkehre das Aufkommen künstlich erhöht werden muß (d. h. die Fahrgäste müssen sich an das Netz anpassen, nicht umgekehrt). Nachträgliche Änderungen der Netzverknüpfungen, Linienführung, Lage der Haltestellen, z. B. zur Anpassung an geänderte Verkehrsstrukturen, sind kaum möglich, selbst eine Änderung des Wagentyps stößt häufig auf erhebliche Schwierigkeiten.

Die immer wieder behaupteten Vorteile von U-Bahnen werden durch entgegengewirkende Nachteile häufig wieder aufgehoben

oder die Vorteile sind mit wirklich gut ausgebauten oberirdischen Strecken in der Regel für einen Bruchteil der Kosten bereits in ausreichendem Maße zu erhalten:

- Schnellere und sichere Fahrt läßt sich oberirdisch durch eigene, vom Autoverkehr getrennte Fahrspuren, Vorfahrt-schaltungen für die Bahn an Ampeln und sonstige verkehrslenkende Maßnahmen erreichen. Die Fahrgeschwindigkeit ist dann vielleicht nicht ganz so hoch wie bei der U-Bahn, dafür aber werden die bei den Nachteilen genannten Zeitverluste für den Fahrgast vermieden, so daß die Gesamtreisezeit bei oberirdischen Strecken sogar geringer sein kann. Es ist zudem zu berücksichtigen, daß die freie Fahrt aus betrieblichen Gründen auch auf unterirdischen Strecken eingeschränkt ist: Blocksicherungssysteme (oberirdisch kann man auf Sicht fahren) und starke Bündelung von Linien auf U-Bahn-Strecken führen zu vermehrten internen Staus (d.h. die Bahnen behindern sich gegenseitig), bei Störungen gibt es kaum Umleitungsmöglichkeiten.
- Städtebauliche Probleme werden durch die Tieferlegung des Straßen-Bahnverkehrs nicht gelöst, denn es ist der Autoverkehr, nicht der Bahnverkehr, der unerträglich viel Platz verbraucht und störend das Stadtleben beeinflusst. Oberirdische Bahnstrecken lassen sich im allgemeinen recht gut in die Stadt integrieren, ihr Platzbedarf ist gering. Häufig entstehen städtebauliche Probleme erst nach der Tieferlegung der Bahn, da dann die Oberfläche verödet und die Übermacht des Autoverkehrs auf den breiten Schienen noch zunimmt.

Während mögliche kleinere Vorteile von U-Bahn-Strecken nur punktuell in der Nähe der Strecken entstehen können und, wie oben nachgewiesen, häufig sogar nur Scheinvorteile sind, die durch andere Wirkungen wieder aufgehoben werden, sind die zu Beginn aufgezählten Nachteile sehr schwerwiegend und sie betreffen in der Mehrheit auch das ganze Nahverkehrssystem.

2. Die Bundesregierung wird aufgefordert,

- a) aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz keine U-Bahn-Tunnel zu fördern,
- b) für den weiteren U-Bahn-Bau in Frankfurt am Main, insbesondere der Ergänzungsstrecke C1 Zoologischer Garten bis Eissporthalle (1,8 km), keine finanziellen Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bereitzustellen.

Bonn, den 9. Oktober 1984

**Drabiniok**  
**Schoppe, Dr. Vollmer und Fraktion**

**Begründung**

Der Bau von U-Bahn-Strecken widerspricht nicht nur dem Gebot der Sparsamkeit (§ 3 GVFG), da gleichwertige positive Effekte auch mit erheblich weniger Aufwand oberirdisch zu erzielen sind, sondern in der Regel verschlechtern sie sogar absolut die Qualität des Nahverkehrs, die städtebauliche und verkehrliche Struktur sowie die ökonomische Lage der Verkehrsbetriebe bzw. dessen Eigentümers.

Die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs aus ökologischen, ökonomischen, raumordnerischen und sozialen Gründen ist ein unumstrittenes wichtiges politisches Anliegen, jedoch müssen die hierfür bereitgestellten Mittel auch sinnvoll eingesetzt werden. Dies ist bei U-Bahn-Strecken nicht der Fall, das Geld ist in anderen Projekten des öffentlichen Verkehrs besser aufgehoben.

Die Nachteile von U-Bahn-Strecken dringen nach dem Ende der U-Bahn-Euphorie langsam aufgrund der praktischen Erfahrungen mit solchen Projekten in das Bewußtsein der Planer und Entscheidungsträger (und der Betroffenen), leider sind die Konsequenzen aus diesen Erkenntnissen meist nur halbherzige kleinere Änderungen innerhalb des U-Bahn-Konzepts (reduzierte Netze und weniger Haltestellen, sparsamere Bauweise), die manche der Nachteile (wie die längeren Wege) sogar noch verstärken.

Konsequent und damit die Nachteile abbauend ist nur der grundsätzliche Verzicht auf neue U-Bahn-Strecken und der flächendeckende konsequente Ausbau eines oberirdischen hochwertigen Bahnsystems mit dichtem Angebot, gutem Komfort, eigenen Spuren und verkehrlichem Vorrang, der die Qualität des öffentlichen Verkehrs tatsächlich erhöht. Hierzu ist aber ein konsequenter Vorrang des öffentlichen Verkehrs in der Verkehrspolitik und auf der Straße nötig. Eine Verkehrspolitik, die die Mittel für den öffentlichen Verkehr benutzt, um dem Autoverkehr bessere Bedingungen zu schaffen, ist abzulehnen, da sie die derzeitigen schlechten Verkehrsstrukturen festschreibt.

Der U-Bahn-Bau, hier am Beispiel Frankfurt erläutert, entspricht nicht den Voraussetzungen des GVFG und kann deshalb nicht daraus gefördert werden. Weder sind bei diesem Projekt (z. B. C 1) die Grundsätze der wirtschaftlichen und sparsamen Haushaltsführung (§ 3 Abs. 1 GVFG) beachtet, noch wird durch den Bau der U-Bahn eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erreicht. Außerdem existiert für Frankfurt kein aktuell gültiger Generalverkehrsplan, der ebenfalls eine Voraussetzung für eine Förderung aus dem GVFG darstellt. Auf den bisher bestehenden Plänen (aus dem Jahr 1976 und vorher) ist die oben bezeichnete C 1-Strecke gar nicht vorgesehen.

Am Beispiel der C 1-Strecke wird der verschwenderische Umgang mit Steuergeldern besonders deutlich. Für den Bau der 1,8 km langen U-Bahn-Röhre werden sich die Baukosten laut Magistratsbericht auf 335 Mio. DM belaufen.

Frankfurt hatte trotz der Milliardenausgaben (3 Mrd. DM) für den U- und S-Bahn-Bau einen nicht unbedeutenden Fahrgastrück-

gang im Jahr 1982 zu verzeichnen. Auf die Untersuchung des Battelle-Instituts im Auftrag der Bundesregierung (Kosten-Nutzen-Analyse) darf verwiesen werden.

Frankfurt hat, wie viele andere Städte der Bundesrepublik Deutschland auch, mit der Stadtflucht zu kämpfen.

Fortschreibungen der Einwohnerzahl für das Jahr 2000 gehen heute von ca. 550 000 Einwohnern mit ca. 460 000 Beschäftigten aus. Bei Beginn des U-Bahn-Baus rechnete man mit einer Entwicklung zu einer Millionenstadt und ca. 800 000 Arbeitsplätzen.

Damit haben sich alle wesentlichen Eckdaten für den U-Bahn-Bau in Frankfurt völlig verändert. Für die C1-Linie in ihrem teuren Tunnelabschnitt kann ein Eigenverkehrsaufkommen pro Tag bei optimistischer Betrachtungsweise von 5 000 Personen und Richtung angenommen werden.

Ein U-Bahn-Zug (vier Wagen) faßt ca. 1 000 Personen. Man könnte also – rein theoretisch – das Verkehrsaufkommen in 20 Minuten bei Zugrundelegung vom Fünf-Minuten-Verkehr bewältigen. Die U-Bahn ist damit mit Sicherheit kein Kapazitätsproblem.

Wo heute acht Haltestellen der Straßenbahn vorhanden sind, wird dieses Gebiet nach Vortrag des Magistrats der Stadt Frankfurt nur noch drei Haltestellen aufweisen.

Eine für Unsummen hergestellte Verschlechterung der Verkehrsanierung (Aufgabe des Flächendeckungsgebotes für den Nahverkehr). Dies führt nach all den gemachten Erfahrungen zu einer weiteren Abnahme der Fahrgäste. (Weitere Anwege, nur kurze Fahrtstrecken, Zeitverlust durch U-Bahn-systembedingtes Umsteigen, Beschwerlichkeit beim Treppensteigen, Angst vor Benutzung am späten Abend und in den Nachtstunden, Behinderte sind von der Benutzung ausgeschlossen.)

Unter den gegebenen Voraussetzungen ist für Frankfurt das Nahverkehrsmittel die Straßenbahn mit eigenem Gleiskörper. Sie kostet ca. 3 bis 4 Mio. DM pro km. Selbst bei stadtbahnmäßigem oberirdischem Ausbau (gleiche Leistungsfähigkeit wie bei U-Bahn-Tunnel) liegen die Kosten bei 7 Mio. DM pro km.

Der weitere Ausbau der U-Bahn ist deshalb für Frankfurt zu stoppen. Es geht nicht an, daß Gelder in einem Gesamtumfang von noch mehreren Milliarden DM – so die Pläne des Magistrats und des Frankfurter Verkehrs- und Tarifverbundes verwirklicht werden – für eine Verschlechterung des Nahverkehrs bei rückläufigen Fahrgastzahlen verschwendet werden.

Es müssen Maßnahmen gefördert werden, die zu einer Zunahme der Fahrgäste führen, wie z. B. neue Straßenbahnlinien in noch nicht bediente Stadtteile und ins Umland sowie eine Verdichtung des Netzes.

Für die C1-Linie existiert eine Kosten-Nutzen-Analyse. Diese geht von einem Nullfall aus, welcher zum Teil andere Gebiete bedient als der sogenannte Mit-Fall, also die U-Bahn. Geht man

aber von einer vergleichbaren oberirdischen Strecke aus (z. B. Verlängerung der Linie 13), so ließen sich die Baukosten auf 5 Mio. DM reduzieren. Dadurch könnten 330 Mio. DM gespart werden und acht Stationen der Straßenbahn erhalten bleiben.

Zum Schluß wird darauf hingewiesen, daß durch die Streichung der C 1-Strecke in Frankfurt kein U-Bahn-Torso entsteht.



