

U2 Verlängerung: Warum plant man unter der S-Bahn-Brücke in der Frankfurter-Landstraße keinen 1 Meter breiten Rettungsweg?

25.10.2026

Die Bürgerliste KEHRTWENDE - Bad Homburg hatte unter anderem einen Antrag zum Vertreterbegehren eingebracht. Ziel war es, die Voraussetzungen für eine erneute Entscheidung der Bürger über das U2-Projekt prüfen zu lassen.

Der Hintergrund ist einfach:

Die U2-Verlängerung wird seit 2006 also seit genau 20 Jahren geplant. Seitdem haben sich Kosten, wirtschaftliche Rahmenbedingungen und grundlegende technische Möglichkeiten der autonomen Mobilität erheblich verändert.

In meiner vorbereiteten Rede habe ich deshalb gefragt:

ZITAT:

Würden wir dieses Projekt mit unserem heutigen Wissen noch einmal genauso beschließen?

Und ich habe konkrete Prüfungen gefordert:

- aktuelle Gesamtkosten und Folgekosten,
- die Wirtschaftlichkeitsberechnung,
- mögliche Mobilitätsalternativen wie autonome Fahrzeugflotten, die bereits in München, Hamburg und im Raum Darmstadt getestet und eingesetzt werden.
- sowie die Sicherheitsnachweise für die Gefällestrecke und den Tunnel.

Die für die KEHRTWENDE beschlossene Halbierung der Redezeit auf nur 5 Minuten wurde aus meiner Sicht zusätzlich durch Interventionen des Stadtverordnetenvorstehers Dr. Etzrodt stark beeinträchtigt.

Aufgrund des verzerrenden Presseartikels der Frankfurter Neuen Presse, der in keiner Weise den Sachverhalt richtig darlegte, möchte ich deshalb hier noch einmal in Ruhe auf die konkreten technischen Fragen eingehen, die im Hauptausschuss angesprochen wurden.

Denn diese Fragen sind zu wichtig, um in einer Auseinandersetzung über das politische Verfahren unterzugehen.

1.

Warum ist der Rettungsweg im eingleisigen U-Bahntunnel unterhalb der S-Bahnbrücke Frankfurter-Landstraße nur 80 Zenti meter breit und nicht einen Meter so wie es die Endreß-Ingenieurgesellschaft festlegt?

Im Einzelnen:

Unter der S-Bahn-Brücke an der Frankfurter Landstraße soll die U2 durch einen engen, eingleisigen Tunnelbogen geführt werden.

Dort liegt das Bauwerk BW 37.

Das Brandschutzkonzept der Ingenieurgesellschaft Endreß vom 23. April 2025 beschreibt für diesen eingleisigen Streckenabschnitt einen Rettungsweg von mindestens einem Meter Breite.

Der aktuelle Tunnelplan und das Regierungspräsidium Darmstadt als Genehmigungsbehörde verweisen dagegen auf mindestens 80 Zentimeter.

Warum fehlen ausgerechnet dort 20 Zentimeter?

Der naheliegende Grund liegt in der Trassenführung:

Der eingleisige enge Tunnel muss zwischen den bestehenden Fundamenten der S-Bahn-Brücke hindurchpassen. Und die Durchgangsbreite ist limitiert.

Für einen breiteren Rettungsweg steht dort nicht genügend Platz zur Verfügung, ohne erheblich in die Baukonstruktion einzugreifen.

Das ist ein entscheidender Umstand, der in der öffentlichen Diskussion nicht vorkommt und von dem die Bürger möglicherweise noch nichts gehört haben.

Deshalb frage ich das Regierungspräsidium Darmstadt als Genehmigungsbehörde an:

Warum wird an dieser Stelle kein Rettungsweg von mindestens einem Meter verlangt, so wie es Endreß-Ingenieure als Mindestmaß verlangen?

- Sind 80 Zentimeter das Ergebnis einer konkreten Sicherheitsbewertung?
- Oder bestimmt der vorhandene Platz zwischen den Brückenfundamenten die Breite?

Und wenn beides zutrifft: Wo ist der entsprechende Nachweis?

Die entscheidende Frage ist:

Was passiert, wenn ein vollbesetzter Zug im Tunnelbogen liegen bleibt?

Ein vierteiliger U-Bahn-Zug kann nach den verwendeten Bemessungsangaben bis zu **736 Fahrgäste** aufnehmen. **Das ist die Grundannahme der Endreß-Ingenieure.**

Muss ein solcher Zug im Tunnel geräumt werden, müssen sich die Menschen selbst retten können und dafür den seitlichen Rettungsweg benutzen.

Darunter können Kinder, ältere Menschen und Personen mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen sein, die Hilfe benötigen.

Die Situation kann durch Rauch und Feuer und die ansteigende Streckenführung zusätzlich anspruchsvoll werden.

Ursächlich für ein Ereignisfall im Gleisbogen könnte zum Beispiel die lange Gefällestrecke sein, die zum von der S-Bahntrasse zum U-Bahntunnel führt.

Vom Bahnhof kommend fährt die U2 über rund 365 Meter bergab. Das Gefälle beträgt zunächst 3,65 Prozent, anschließend 4,5 Prozent. Das Gefälle entspricht in etwa der Ferdinandstraße in Richtung Promenade.

Auf diesem Abschnitt verliert die Strecke rund **14,7 Höhenmeter**.

Im Ganzen verläuft die Strecke im offenen Trogbauwerk und ist damit der Witterung ausgesetzt. Danach folgt der enge Gleisbogen im Bereich BW 37.

Und hier stellen sich zwei getrennte Sicherheitsfragen.

1. Mit welchen Annahmen wurde nachgewiesen, dass ein vollbesetzter Zug auch bei ungünstigen Rad-Schiene-Verhältnissen wie Eis, Schnee, nasses Laub sicher abgebremst werden kann?
2. Wie können die Fahrgäste den Tunnel sicher verlassen, wenn ein Zug dort dennoch liegen bleibt und geräumt werden muss?

Die Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung verlangt die sichere Beherrschung der maßgeblichen Betriebsbedingungen.

Die entsprechenden Berechnungen für diesen konkreten Streckenabschnitt sollten deshalb nachvollziehbar vorliegen.

Und was sagt das Regierungspräsidium Darmstadt?

Herr Ulrich **Nieratzky** vom Regierungspräsidium Darmstadt hatte mir am 27. November 2025 ausdrücklich mitgeteilt, dass die Selbstrettung aus einem brennend im Streckentunnel zum Stillstand kommenden Fahrzeug im Brandschutzkonzept nicht untersucht wurde.

Nach seiner Auffassung war das auch nicht erforderlich.

Er beruft sich auf Kapitel 5.2.2 der Technischen Regeln für Straßenbahnen zum Brandschutz.

Der Grund:

Ein solcher Brandfall gilt als äußerst unwahrscheinlich.

In der Fachliteratur wird dazu eine statistische Größenordnung von einem Ereignis bei 1,11 Milliarden Zugkilometern innerhalb von zehn Jahren genannt.

Das erklärt die Regelannahme.

- Es erklärt aber nicht, warum der Rettungsweg zwischen den Brückenfundamenten nur 80 Zenti meter breit sein soll.
- Und es beantwortet nicht die Frage nach einer notwendigen Evakuierung bei einem technischen Zugstillstand ohne Brand.

Das Brandschutzkonzept untersucht die Räumung der unterirdischen Station Gonzenheim.

Das ist nicht dasselbe wie die Räumung eines Zuges im engen **Tunnelbogen von BW 37**.

Deshalb möchte die KEHRTWENDE - Bad Homburg wissen, welche Sicherheitsnachweise für genau diesen Tunnelabschnitt, sowie für die 365 Meter lange Gefällestrecke vorliegen.

Was bedeutet das für die politische Entscheidung?

Herr Amann von der Stadtbahngesellschaft hat am 22. Oktober 2026 ein positives Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung mit einem Wert von 1,41 bekannt gegeben.

Das sei ein wichtiges wirtschaftliches Argument für das Projekt.

Es beantwortet aber keine der genannten technischen Sicherheitsfragen.

Ebenso wenig erledigt die Bestandskraft der Planfeststellung die Frage, welche Rettungswegbreite tatsächlich vorgesehen ist und welche Nachweise dafür gelten.

Auch die ursprüngliche Trassenwahl gehört zum Gesamtbild.

Wenn die gewählte Führung zwischen den Brückenfundamenten einen breiteren Rettungsweg verhindert, hätte dieser wichtige bauliche Nachteil bei der Entscheidung über die Trassenvarianten klar erkennbar sein müssen.

Ob die Stadtverordneten damals ausreichend darüber informiert waren, sollte anhand der damaligen Beschlussunterlagen überprüft werden.

Worum es KEHRTWENDE geht.

In meiner Rede für die Ausschusssitzung lautete die abschließende Forderung:

1. Aktuelle Gesamtkosten, Eigenanteil und Folgekosten offenlegen.
2. Rettungswegbreite von einem Meter und Bremsnachweise für die lange Gefällestrecke vollständig klären.
3. Fahrgastprognose und Nutzen-Kosten-Bewertung überprüfen.
Denn die NKU 2009 prognostizierte werktäglich noch zusätzliche 3.100 Fahrgäste, nun stellte Herr Amann nur noch 1.209 zusätzliche Fahrgäste in Aussicht. Das sind 61 Prozent weniger als 2009.
4. Und dennoch soll der errechnete Nutzen größer sein als die Kosten, die mittlerweile von ursprünglich 55 Millionen auf 200 Millionen angestiegen sind.
5. Der Antrag der KEHRTWENDE schlug anschließend vor, die rechtliche Zulässigkeit eines Vertreterbegehrens zu prüfen.

Es ist keine pauschale Behauptung, die U2 sei unsicher.

Es ist die Forderung, konkrete Planungsannahmen und Sicherheitsnachweise offenzulegen, bevor das Projekt weiter voranschreitet.

Die Bürger sollen verstehen können, welche technischen, finanziellen und politischen Entscheidungen getroffen wurden.

Und sie sollen erfahren, welche Fragen noch offen sind.

Alle Parteien des Stadtparlaments lehnten anschließend den Antrag der KEHRTWENDE ab und bekannten sich ausdrücklich dazu, trotz stark gestiegenen Kosten, veränderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wie Energieknappheit und weltweite militärische Konflikte sowie grundlegende technische Möglichkeiten durch autonome Mobilität, auch heute noch dieses Projekt genauso zu beginnen.

Ich komme deshalb auf die wichtigste Frage zurück:

Warum plant man unter der S-Bahn-Brücke keinen einen Meter breiten Rettungsweg?

Wenn der Grund die bestehenden Brückenfundamente sind, dann sollte man das den Bürgern klar sagen.

Und dann sollte das Regierungspräsidium ebenso klar erklären, warum die dort vorgesehene geringere Breite für die Fahrgäste ausreichend sicher ist.

Der Platz zwischen den Fundamenten ist begrenzt.

Die Aufklärung über die Sicherheit für die Fahrgäste darf es nicht sein.

Vielen Dank.

Kirsten Baum

KEHRTWENDE - Bad Homburg