

per E-Mail an  
Büro des Magistrats  
[10-2.bdm@stadt-frankfurt.de](mailto:10-2.bdm@stadt-frankfurt.de)

26. Fragestunde der Stadtverordnetenversammlung am 01.02.2024

Frage Nr.: 2206  
=====

Stadtv. Lange - CDU -

U 5-Ende Konstablerwache

Die U-Bahnlinie 5 wird zum Ärger vieler Fahrgäste ab 27.01.2024 an der Konstablerwache enden und zudem im Takt ausgedünnt. Das bringt für die Fahrgäste zusätzliches Umsteigen mit sich und stellt so erneut die U 5 als U-Bahn insgesamt in Frage. Bereits der leider schlecht organisierte Schienenersatzverkehr im Sommer 2023 glich mit teils verdoppelten Fahrzeiten einem Schildbürgerstreich. Personalmangel wird als Grund genannt.

Ich frage den Magistrat:

Warum endet nicht die U 5 analog der U 4 an der Bockenheimer Warte, und ab wann die im Tunnel fahrenden "echten" U-Bahnen endlich auch ohne Fahrer zum Einsatz kommen?

**Antwort:**

In den vergangenen Monaten ist es bedauerlicherweise im gesamten Frankfurter Stadtgebiet zu einer erhöhten Anzahl Fahrtausfälle im ÖPNV gekommen. Hierfür war vor allem ein sehr hoher Krankenstand beim Fahrpersonal und in den Werkstätten ursächlich. Auch der bundesweite Fachkräftemangel in der gesamten Branche ist in Frankfurt am Main deutlich spürbar.

Zur Stabilisierung des städtischen ÖPNV-Angebots wurde zum 27.01.2024 das ÖPNV-Angebot für einen begrenzten Zeitraum mit Augenmaß reduziert.

Als Entscheidungsgrundlage, die U-Bahnlinie U5 vorübergehend nur bis und ab der Station Konstablerwache fahren zu lassen, wurden Daten aus Fahrgastzählungen herangezogen. Demnach steigt die deutliche Mehrheit der Fahrgäste der Linie U5 an der Konstablerwache aus und wechselt dort auf andere Verkehrsmittel. Auf dieser Basis sieht der Magistrat die temporäre Rücknahme der U5 als zumutbar an, zumal

den betroffenen Fahrgästen mit der U4 und mehreren S-Bahnlinien dennoch gute Verbindungen zum Hauptbahnhof zur Verfügung stehen, wenn auch mit einem Umstieg.

Bei einer Beibehaltung der Linie U5 bis zum Hauptbahnhof müsste es bei anderen Linien zu weiteren Kürzungen kommen. Um dies insbesondere für Linien ohne alternative Fahrtmöglichkeiten zu vermeiden, wurden bewusst Linien ausgewählt, für die trotz der Reduzierung gut vertretbare alternative Fahrtmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Im Ergebnis werden somit keine Verbindungen eingestellt und jede Haltestelle weiterhin bedient, wenn auch teilweise mit einem ausgedünnten Takt.

Der Magistrat möchte an dieser Stelle nochmals betonen, dass die Maßnahme nicht dauerhaft Bestand haben soll, sondern nur bis sich die aktuell sehr angespannte Personalsituation bei Fahrerinnen und Fahrern und bei Beschäftigten der Werkstätten gebessert hat. Ziel dieser Maßnahme ist ein Fahrplan, der mit dem verfügbaren Personal zuverlässig bewältigt werden kann und Reserven bietet, um kurzfristige krankheitsbedingte Fahrtausfälle möglichst zu vermeiden und somit die Verlässlichkeit für die Fahrgäste zu erhöhen.

Eine Verlängerung der Linie U5 bis zur Bockenheimer Warte unter Beibehaltung der Linie U4 mit ihrem heutigen Angebot hätte einen Mehrbedarf an Zügen und Fahrpersonal zur Folge und ist daher zurzeit nicht denkbar. Eine Verlängerung der U5 bis zur Bockenheimer Warte bei gleichzeitiger Ausdünnung des Taktes der U4 auf dem Abschnitt „Hauptbahnhof – Bockenheimer Warte“ kommt ebenfalls nicht infrage. Der Grund hierfür ist, dass die Linie U4 in ihrer Funktion als Zubringer zur Messe und zum Haupteingang der Festhalle mit 4-Wagen-Zügen gefahren werden kann, wodurch für die Besucher:innen ein gutes Angebot mit einer hohen Kapazität sichergestellt ist. Auf der Linie U5 ist der Einsatz von 4-Wagen-Zügen aufgrund der Bahnsteiglängen nicht möglich.

Perspektivisch wird die Linie U5 vom Hauptbahnhof aus bis ins Europaviertel und zum Römerhof verlängert. Der verlängerte Abschnitt soll nach aktuellem Planungsstand im Dezember 2027 in Betrieb genommen werden.

Durch die digitale Zugsicherung (Digital Train Control System, kurz DTC) ist automatisches Fahren in unterirdischen Abschnitten technisch grundsätzlich realisierbar. In einer ersten Stufe wird die Umsetzung von halbautomatisiertem Fahren (mit Zugführer) angestrebt. Eine Weiterentwicklung zu fahrerlosem Fahren ist technisch möglich, jedoch ist hierbei zu berücksichtigen, dass oberirdische Trassen deutlich anfälliger für Störungen und plötzlich auftretende Hindernisse sind sowie bei Schneefall Beeinträchtigungen der Kamerasysteme auftreten können. In der Vergangenheit wurde die U4 zeitweise bereits automatisiert betrieben, jedoch ist die damals angewandte Technologie mittlerweile veraltet und nur auf reinen Tunnelabschnitten einsetzbar. Das DTC-System soll den Weg für die Automatisierung der Frankfurter U-Bahnlinien U4 und U5 nun ebnen.