

Daten und Fakten rund um die U4-Erweiterung über Campus Westend

1. Verkehrsdaten U1,2,3,8,9;

Quelle: Zählungen VGF (2010-2017)

Tägliches Fahrgastaufkommen	2010	77.210	+54%
Tägliches Fahrgastaufkommen (mit U8/9 seit 2011 neu)	2017	117.847	

Steigerung Fahrgastaufkommen zwischen 2010 und 2017: +54% = 7,7 % p.a.
Ohne den Zusatz-Effekt von U8/9 zwischen 2010 und 2017: +20% = ca. 3% p.a.

Fazit: Weitere Steigerung des Fahrgastaufkommens ist auf den bestehenden Linien nicht mehr darstellbar; weitere Taktverdichtungen können Kapazität noch etwas, aber nicht signifikant erhöhen. Dann absolutes Limit erreicht. Der Bau der U4 über den Campus Westend ist zur Erschließung des Campus-Nordwest-Teils zwingend notwendig.

2. Daten Verkehrszählungen U-Bahnhof „Holzhausenstraße“

Eine Fahrgastzählung des Verkehrswissenschaftlers Prof. Lanzendorf am U-Bahnhof Holzhausenstraße erbrachte Ende 2014 (während der Vorlesungszeit) folgende Ergebnisse: Bei zwei Normalmessungen in jeweils eine halbe Stunde umfassenden Zeiträumen am Vormittag (9:40 Uhr bis 10:10 Uhr) und am Nachmittag (15:35 Uhr bis 16:05 Uhr) wurde an der U-Bahn-Station ein Fahrgastaufkommen von jeweils rund 1.000 Personen gemessen, von denen rund 75% den Weg zum Campus Westend bzw. vom Campus Westend zur U-Bahn nutzen. Hochgerechnet auf ein Normaltag zwischen 8:00 und 18:00 Uhr bedeutet dies ein Fahrgastaufkommen im U-Bahnhof Holzhausenstraße von ca. 24.000 Personen, davon rund 20.000 Personen mit Bezug zum Campus Westend. Für diese Größenordnungen war und ist der bei seinem Bau in den späten 1960er Jahren für einen Normalbetrieb im Quartier dimensionierte U-Bahnhof nicht einmal in Ansätzen ausgelegt.

Tägliches Fahrgastaufkommen	2014	24.000
Tägliches Fahrgastaufkommen, Ziel Campus Westend	2014	20.000

Fazit: Die U-Bahnstation „Holzhausenstraße“ stellt als aktuell am meisten genutzter Zugang zum Campus Westend ein Sicherheitsrisiko dar. Aufgrund der enorm gestiegenen täglichen Ein- und Aussteigezahlen ist der auf an Fahrgastkapazitäten der 1960er Jahre (!) ausgerichtete U-Bahnhof mit seinen schmalen Bahnsteigen, schmalen Auf- und Abgängen mit Rolltreppen im Wechselbetrieb inzwischen stark unterdimensioniert. Die Station ist zu Stoßzeiten völlig überlastet. Beim Eintreffen der Bahnen kommt es daher zu vielen gefährlichen Situationen durch drängelnde Fahrgäste. Hier herrscht dringender Handlungsbedarf. Es bedarf eines umfassenden Ausbaus bzw. Neubaus der Station. Auch die Zuwegung zum Campus von der Station Holzhausenstraße aus, mit der Querung der Hansaallee erscheint als Dauerzustand nicht geeignet, da sich lange Rückstaus in die Hansaallee bilden.

3. Campus-Wachstum bis 2030 Folgen für die Verkehrsinfrastruktur (tägliche Mehrbelastung)

- Neubau Sprach- und Kulturwissenschaften: + 2.800 Studierende; + 650 Beschäftigte
- Verlagerung des Sozialzentrums (STW) ins SKW: Bafög-Beratung, Wohnheimabteilung, usw. sowie bspw. der Akademie für Bildungsforschung und Lehrerbildung (ABL) und der Philosophische Promotionskommission (PhilProm): + ca. 1.000 Personen
- Unibibliothek: + 2.500 Personen (derzeit 712.225 p.a.); + 215 Beschäftigte
- Im Zusammenhang mit dem Neubau der Universitätsbibliothek entsteht dort ebenfalls ein Lernzentrum, welches die Kapazitäten des Seminarpavillons um den Faktor x 1,3 erhöht: + 400 Studierende und Beschäftigte
- Deutsches Institut für pädagogische Forschung sowie Hessisches Zentrum für Friedens Konfliktforschung (Leibniz-Institute): + 500 Personen
- Center for Humanities: + 200 Personen
- Theodor-W.-Adorno-Gymnasium und Grundschule: + 2.800
- Studierendenhaus mit Veranstaltungs- und Beratungsbetrieb: + 500
- Campusmeile: + Zusatznutzer in bisher unbekannter Größenordnung.

+11.600

**Zusätzliche Zahl an Mitarbeitenden,
Studierenden und Schülern am
Campus Westend bis 2030**



9.250

**davon zusätzliche Nutzer
des ÖPNV (80%)**

Fazit: Ohne U-Bahn Anschluss droht dem Campus Westend der Verkehrsinfarkt. Allein der durch die Goethe-Universität induzierte Zusatzverkehr im Vergleich zu heute macht einen U-Bahn Anschluss des Campus Westend auch wirtschaftlich sinnvoll, vor allem in Anbetracht der Tatsache, dass künftig noch mehr Personen auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigen werden. Diese Steigerung durch die Veränderung im allgemeinen Nutzungsverhalten ist in der Kalkulation nicht berücksichtigt. Auch der stimulierende Effekt der Campusmeile auf das künftige Verkehrsaufkommen lässt sich derzeit nicht abschätzen.

4. Anbindung von Universitäten in den zehn größten deutschen Metropolen an das U- bzw. Stadtbahnnetz und Hauptbahnhof

Berlin:

Humboldt-Universität: S-Bahnstation „Unter den Linden“ mit drei verschiedenen S-Bahn Linien, direkt verbunden mit dem Hauptbahnhof; S- und Regionalbahnhof Friedrichstraße fußläufig erreichbar, direkte Verbindung zum Hbf

TU-Berlin, U-Bahnhof „Ernst-Reuter-Platz“

Freie Universität: Anschluss des Hauptcampus über eigene U-Bahn Haltestelle „Freie Universität“, keine direkte Verbindung zum Hbf

Hamburg:

Universität Hamburg: Universität mit S-Bahn-Anschluss direkt vom Hauptbahnhof erreichbar.

TU Hamburg Harburg: „Bahnhof Dammtor“, keine eigene U-, S-Bahn-Station

München:

TU-München: Durch zwei U-Bahnhöfe (Königsplatz, Theresienstraße) in naher fußläufiger Entfernung angeschlossen. Mit U-Bahn direkt vom Hauptbahnhof erreichbar.

LMU-München: Eigene U-Bahn Haltestelle „Universität“

Köln:

U-Bahn-Station (Linie 9), aber kein direkter Anschluss an den Hbf; Die etwas weiter im Süden verlaufende Linie 18 fährt zum Hbf, erschließt die Uni aber nur am äußersten Rand

Frankfurt:

Goethe-Universität, Campus Westend: Weder vom Hauptbahnhof direkt mit U- oder S-Bahn erreichbar, U-Bahnhof Holzhausenstraße; Campus Riedberg mit U-Bahn-Anschluss.

Stuttgart:

Universität Stuttgart: Vom Hauptbahnhof fußläufig erreichbar; Campus Vaihingen mit S-Bahn vom Hbf erreichbar

Düsseldorf:

Heinrich Heine-Universität: Uni direkt vom Hauptbahnhof über U-Bahn und Stadtbahn erreichbar

Dortmund:

TU Dortmund: Universität direkt über eigene S-Bahn Haltestelle vom Hauptbahnhof erreichbar

Leipzig:

Universität Leipzig: Vom Hauptbahnhof fußläufig zu erreichen

Essen:

Universität Duisburg-Essen, Campus Essen: Direkter U-Bahn-Anschluss an den Hauptbahnhof mit eigener U-Bahn Haltestelle „Universität“; Campus Duisburg: direkter U-Bahn-Anschluss an den Hauptbahnhof mit eigener Haltestelle „Zoo/Uni“

Fazit: In vielen anderen der zehn größten deutschen Metropolen sind die örtlichen Universitäten entweder mit U- und S-Bahnen direkt vom Hauptbahnhof oder fußläufig besser erreichbar als der Hauptcampus der Goethe-Universität in Frankfurt. Daran wird deutlich, dass die verkehrliche Erschließung der Goethe-Universität im Vergleich zu anderen großen deutschen Universitätsstandorten verbesserbar ist.