
Vertiefungstermin zum Fernbahntunnel Frankfurt

1. Sitzung

Frankfurt am Main

08.07.2024

Ort: NETZwerk – DB InfraGo Zentrale, Adam-Riese-Straße 11-13, 60327 Frankfurt
Dauer: 15:00 Uhr – 18:00 Uhr
Moderation: Martin Wachter, ifok
Protokoll: Judith Amshoff, ifok

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung
- TOP 2 Die Weiterentwicklung des Hauptbahnhofs
- TOP 3 Der Weg zur neuen Station
- TOP 4 Neugestaltung des Bahnhofsumfelds
- TOP 5 Austauschrunden an den Marktständen
- TOP 6 Ausblick und Verabschiedung

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Präsentation DB InfraGO AG
- Anlage 2 Präsentation Stadt Frankfurt

TOP 1 **Begrüßung und Tagesordnung**

Begrüßung Moderation

Der Moderator, Martin Wachter, ifok GmbH, begrüßt die Teilnehmenden zum ersten Vertiefungstermin zum Fernbahntunnel Frankfurt. Er freue sich, dass man zum ersten Vertiefungstermin zusammenkomme und betont, dass in dem heutigen Vertiefungstermin keine neuen Themen präsentiert würden, sondern man stattdessen ein Thema, die Station, in größerem Detail besprechen könne. Danach übergibt er das Wort an Herrn Dr. Alexander Nolte.

Begrüßung Deutsche Bahn

Herr Dr. Alexander Nolte, Gesamtprojektleiter Fernbahntunnel Frankfurt, begrüßt die Teilnehmenden des Vertiefungstermins im Namen der Bahn. Er erklärt, dass Herr Vornhusen und Herr Bolte leider verhindert seien und richtet Grüße von beiden aus. Er betont ebenfalls, dass in dem heutigen Termin keine neuen Informationen präsentiert würden, sondern stattdessen das Thema Station vertieft werde, verweist auf die Agenda und stellt die verschiedenen Präsentatoren vor: (1) Diana Brehm (Leiterin Station), (2) Rainer Haschke (Leiter Bautechnik), (3) Sebastian Kleespies (Projektingenieur Station), (4) Philipp Latinak (Internes Architekturbüro der DB) und (5) Christina Schermann (Internes Architekturbüro der DB). Im nächsten Schritt stellt Herr Dr. Nolte die externen Partner des Projektes vor, die die Planung des Fernbahntunnels von Beginn an begleiten (Anlage 1, **Folie 3**).

Herr Dr. Nolte erklärt, dass der Kern des heutigen Termins die Vorstellung des Funktions- und Gestaltungskonzeptes (FuG-Konzept) sei, da dieses wesentlich in den Projektauftrag für die Station eingeflossen ist und übergibt das Wort zurück an die Moderation. (Anlage 1, **Folie 4**).

Tagesordnungspunkte

Moderator, Martin Wachter nimmt das Wort auf und steckt den organisatorischen Rahmen des Termins ab. Er erklärt, dass keine Pressebotschaften abgestimmt werden würden, da es sich um einen Vertiefungstermin handele, bei dem keine zusätzliche Öffentlichkeitsarbeit gemacht werde. Die Präsentation sowie ein Ergebnisprotokoll werde den Teilnehmer:innen im Nachgang des Termins zur Verfügung gestellt.

Danach stellt die Moderation die Tagesordnungspunkte vor. Themen der Sitzung sind:

- (1) Begrüßung und Vorstellung
- (2) Die Weiterentwicklung des Hauptbahnhofs
- (3) Der Weg zur neuen Station
- (4) Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes
- (5) Infostände
- (6) Ausblick und Verabschiedung

Herr Wachter betont, wie sehr er sich freue, dass Herr Stellmacher-Hein vom Stadtplanungsamt der Stadt Frankfurt die städtischen Ideen für die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes präsentiere, die

federführend bei der Stadt liege. Am Ende weist er darauf hin, dass einige Fragen zu den vorgestellten Inhalten im Plenum beantwortet werden könnten, jedoch vorrangig der Infomarkt für den Austausch genutzt werden solle. Er übergibt das Wort an Frau Brehm.

TOP 2 Die Weiterentwicklung des Hauptbahnhofs

Frau Brehm stellt auf Basis der zukünftigen Bedarfe und Anforderungen die geplanten Maßnahmen zur Ertüchtigung des Hauptbahnhofs vor, zu denen auch der Fernbahntunnel gehört (Anlage 1, **Folie 6 – 9**). Danach übergibt Sie das Wort an Herrn Kleespies.

TOP 3 Der Weg zur neuen Station

Herr Kleespies führt aus, welche Schritte bislang auf dem Weg zur neuen Station, insbesondere dem Projektauftrag, unternommen wurden und ordnet diese chronologisch ein. Im Folgenden geht er auf die Bedeutung und Rolle des FuG-Konzeptes für die Planung der unterirdischen Station ein und betont, dass funktionale und gestalterische Anforderungen an die Station gesamthaft betrachtet worden seien. Er erläutert, dass für das FuG-Konzept auf ein internes DB Architekturbüro mit umfangreichen Know-how im Bereich Personenbahnhöfe zurückgegriffen wurde. (Anlage 1, **Folie 15-23**). Danach übergibt er das Wort an Frau Schermann.

Frau Schermann stellt das FuG-Konzept im Detail vor, welches auf der Stationsvariante 4 aus der Machbarkeitsstudie beruhe und geht auf Wegenetz, Querpassage und Anbindung an die S-Bahn, die Anbindung des Empfangsgebäudes, Zugänge zur Stadt sowie die Funktionen ein. (Anlage 1, **Folie 24 – 46**).

Herr Kleespies übernimmt das Wort und fasst die Erkenntnisse, die die DB aus dem FuG-Konzept gewonnen habe, zusammen. Er betont, dass die vereinfachte dreidimensionale Visualisierung dem funktionalen Verständnis diene, um exemplarisch Sachverhalte auch im dreidimensionalen Raum einschätzen zu können. Es sei jedoch deutlich geworden, dass die Station gesamthaft betrachtet werden müsse und in jedem Fall ein starkes und leistungsfähiges Wegenetz benötige. Er schließt damit ab, dass sich die Planung zurzeit in der Phase der Variantenabschichtung befinde. (Anlage 1, **Folie 47 – 51**)

Anmerkungen/Diskussion

Erschließung

Ein Mitglied merkt an, dass es sich frage, wo in der Mannheimer Straße die Ausgänge platziert werden würden, da der Gehweg bereits heute zu schmal wäre.

Frau Schermann antwortet, dass auf Basis des FuG-Konzeptes Flächenpotentiale identifiziert worden seien, z.B. dort, wo heute der Zugang auf Gleis 1 gegenüber dem IC-Hotel sei. Zudem seien weitere Potenziale auf der Mannheimer Straße identifiziert worden, zu denen die DB in engem Austausch mit der Stadt stehe.

Ein Mitglied möchte wissen, ob es eine fußläufige Anbindung zwischen Hafentunnel und Fernbahnsteig geben werde.

Herr Nolte erläutert, dass es in der Station einen erheblichen Flächenbedarf für Technik und Logistik gebe. Aus örtlichen Zwangspunkten müsse dieser überwiegend im westlichen Teil der Station abgebildet werden, was einer fußläufigen Anbindung vom Hafentunnel aus entgegensteht. Auf Basis der jetzigen Planung sehe es nicht danach aus, dass es einen zusätzlichen Ausgang für den Hafentunnel geben würde.

Ein anderes Mitglied bittet, diese Möglichkeit nicht vorschnell zu verwerfen. Nebenbetriebe oder technische Anlagen müssten nicht zwingend in dem Raum über den Bahnsteigen untergebracht werden, so dass sich doch noch die Möglichkeit ergeben könne, den Hafentunnel anzuschließen.

Frau Schermann antwortet, dass dies nicht zwingend die attraktivste Möglichkeit der Anbindung sei. Derzeit sei die Frage, ob nicht ein oberirdisches Zurücklegen der Wege die attraktivere Variante sein könnte. Die DB evaluiere derzeit unterschiedliche Möglichkeiten der Anbindung.

Ein Mitglied sagt, dass er in der Präsentation den bereits heute vorhandenen Quertunnel nicht gesehen habe und möchte wissen, ob dieser erhalten bleibe. Dieser sei nicht barrierefrei, aber additiv eine weitere Möglichkeit der Abkürzung.

Herr Nolte nimmt den Hinweis auf und sagt, dass man dazu noch in der Planung sei.

Das Mitglied merkt an, dass in Bezug auf die Intermodalität schon gute Lösungsansätze gezeigt worden wären, aber grade im Eingangsbereich der Querpassage würde ihn interessieren, ob dort auch Fahrräder durchfahren dürften.

Herr Nolte antwortet, dass das unwahrscheinlich sei. Die Querpassage sei etwa 25 Meter breit und es sei in der Konzeption nicht vorgesehen worden, dass dort Fahrräder durchfahren könnten.

Ein Mitglied unterstreicht, dass die neue Querpassage die Fußwege in das Stadtquartier deutlich verkürze. Dies sei sehr positiv, da es eine Verkürzung der Reisezeit ohne Betriebsaufwand für die DB bedeute. Zusätzlich erläutert es, dass der Zugang und Abgang zum Bahnhof momentan sehr chaotisch seien, was sich durch das zusätzliche Reisendenaufkommen nicht verstärken dürfe. Es gehe davon

aus, dass hier gemeinsam mit der Stadt Frankfurt Möglichkeiten angeboten werden würden, die Situation zu verbessern.

Station

Ein Mitglied merkt an, dass sehr viele Rolltreppen und Aufzüge als Verbindung zwischen den Ebenen der Station geplant worden wären. Es frage sich, ob auf den Bahnsteigen noch genug Platz sei, um an diesen vorbeizugehen. Eine besondere Herausforderung sieht das Mitglied bei Gleis 1, da der Bahnsteig dort bereits heute schon zu schmal sei. Herr Latinak erklärt, dass eines der wesentlichen Ergebnisse aus dem FuG-Konzept gewesen sei, dass die ursprünglich geplante Bahnsteigbreite der unterirdischen Station aus der Machbarkeitsstudie nicht ausreiche. Aktuell plane die DB deshalb mit einer größeren Bahnsteigbreite.

Ein Mitglied fragt nach, wie breit die Bahnsteige genau werden sollen.

Herr Latinak antwortet, dass die DB bei den unterirdischen Bahnsteigen mit einer Bahnsteigbreite von ca. 20 Metern plane. Die Bahnsteigbreite der oberirdischen Bahnsteige würde noch evaluiert werden. Frau Schermann ergänzt, dass man neben der Gleishalle Flächenpotenziale evaluiert habe und man seitlich auf Gleis 1 den Bahnsteig erschließt. Herr Nolte zeigt anhand der Skizze des Stationskörpers, dass die Station aufgrund der Bahnsteigbreiten insgesamt breiter werde.

Ein Mitglied berichtet von seiner Erfahrung mit der S-Bahn nach einem Spiel von Eintracht Frankfurt. Es sei an dem Tag in einer sehr vollen S-Bahn am HBF angekommen; alle Rolltreppen seien gesperrt gewesen, sodass der gesamte Verkehr zu Fuß über die stehenden Rolltreppen abgelaufen sei. Es weist auf die geplanten Doppelstock ICEs hin, die 4.400 Fahrgäste transportieren würden. Es fragt, wie die DB sicherstelle, dass die Rolltreppen dann funktionieren würden und das Reisendenaufkommen über diese abgewickelt werden könne.

Herr Nolte drückt sein Bedauern aus, dass das Mitglied in diese Situation gekommen sei und weist darauf hin, dass Eintracht Frankfurt Spiele immer eine Extremsituation bedeuten würden. Er könne nicht beantworten, warum eine Rolltreppe funktioniere oder nicht, in Bezug auf die neue Station sei jedoch das Thema Erschließung und die Anzahl der Rolltreppen entscheidend. Hier gebe es zum einen den Aufenthaltsbereich auf dem Bahnsteig, die mit 20 Metern sehr breit seien. Darüber hinaus gebe es neun Erschließungselemente an den 420 Meter langen Bahnsteigen, die ausreichend dimensioniert seien, um Fahrgäste auf die nächste Verteilerebene zu bekommen.

Herr Nolte ergänzt, dass die aktuelle Generation der ICEs in Deutschland einstöckig sei und 1.100 Sitzplätze habe. Auch die neue Generation der ICE5 Züge sei einstöckig. Die neue Station sei für deutlich länger als 100 Jahre geplant. Deswegen habe sich die DB entschieden größere Züge als Basis für die Dimensionierung zu nehmen.

Das Mitglied merkt ebenfalls an, dass ihm unklar sei, warum mit der Querpassage, die bereits heute dringend notwendig sei, bis 2040 oder 2045 gewartet werden müsse.

Herr Nolte gibt den Hinweis, dass es schon heute eine Querpassage gebe, die Bürger:innen nutzen könnten, um den Bahnhof zu queren.

Ein Mitglied möchte wissen, ob es in der unterirdischen Station auch Tageslicht geben werde.

Frau Schermann antwortet, dass sich die Planung mit diesen Themen beschäftige, da Tageslicht ein großer Mehrwert sein könne. Die meisten oberirdischen Flächen seien jedoch belegt, sodass dieses nicht leicht zu erreichen sei.

Brandschutz

Ein Mitglied möchte wissen, ob ein Feuerwehraufzug auch in den mittigen Bereichen der Bahnsteige vorgesehen sei, da es darum gehe auch bewegungseingeschränkte Personen in einen rauchsicheren Bereich zu bringen. Diese würde die Bahnsteigbreite erheblich einschränken. Darüber hinaus möchte es wissen, mit welchen Konsequenzen dies verbunden sei.

Frau Schermann antwortet, dass diese Themen derzeit in der Planung eruiert werden würden und merkt an, dass es zum einen darum ginge, wie die Feuerwehr einlaufe und zum anderen, wie man evakuere. Dafür gebe es unterschiedliche Konzepte, die in Zusammenarbeit mit dem Brandschutzplaner, der Feuerwehr und Verbänden evaluiert werden würden.

Ein Mitglied möchte wissen, ob es bereits eine Flächenberechnung für die Technikräume der maschinellen Entrauchung gebe.

Herr Kleespies nimmt das Wort auf und erklärt, dass zu jeder Funktion bereits ein Raumbedarf ermittelt worden wäre. Diese seien in einer Raumbedarfsliste zusammengefasst worden und damit abgedeckt. In Bezug auf die Entrauchung würden die Entrauchungskonzepte festlegen, wie groß der Raumbedarf sei. Entrauche man z.B. zu zwei Seiten, seien die Querschnitte für die Entrauchungskanäle kleiner, genauso wie die Maschinen. Die ermittelten Raumbedarfe würden in die Planung einfließen.

Die Moderation weist darauf hin, dass im FuG-Konzept die Anforderungen an die Station evaluiert worden seien. Es sei jedoch nur ein Konzept und man sei noch nicht so weit, genaue Quadratmeterzahlen für einzelne Räumlichkeiten angeben zu können.

Ein Mitglied fragt, auf welcher Basis die Umsteigezeiten berechnet worden seien.

Herr Nolte antwortet, dass die 8-10 Minuten Umsteigezeit auf einer komplexen, internen Berechnung beruhe, welche die relevanten Richtlinien berücksichtige. Die Intermodalität sei dabei noch nicht berücksichtigt worden. Entscheidend sei jedoch, dass sich die Umsteigezeit trotz der erheblichen zusätzlichen Infrastruktur im Vergleich zu der Umsteigezeit in der heutigen Bestandsstation, die ebenfalls 8-10 Minuten betrage, nicht verlängert habe.

Doppelanbindung Nord- und Südmainische Strecke

Ein Mitglied will wissen, ob die Frage, ob nach Osten zwei oder vier Gleise zugeführt werden, noch immer offen sei.

Herr Nolte vergewissert sich, dass das Mitglied über die Doppelanbindung an die nord- und südmainische Strecke spreche, die höhenfrei sei und verweist auf das nächste Dialogforum.

Die Moderation kündigt Herrn Stellmacher-Hein von der Stadt Frankfurt an und freut sich, dass auch die Stadt Frankfurt in diesem Termin den aktuellen Planungsstadt der Stadt vorstelle.

TOP 4 Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes

Herr Stellmacher-Hein stellt sich vor und sagt, dass er das städtische Planungsamt unter Aufsicht des Planungsdezernats in diesem Projektkonglomerat vertrete. Er betont die konstruktive Zusammenarbeit mit der DB. Es ginge allen darum, nicht nur die Station zu ertüchtigen, sondern auch die Möglichkeiten des Bahnhofsumfeldes bestmöglich zu nutzen.

Danach erläutert er die städtischen Planungen im Bahnhofsumfeld und geht auf die unterschiedlichen Anforderungen und Funktionen, die im Bahnhofsumfeld zu berücksichtigen seien, ein. Zudem stellt er die Vorplanung der Tramhaltestelle vor. Er schließt mit der Erläuterung des Schemaplans für Post- und Mannheimer Straße (**Anlage 2, Folie 1 - 10**). Er führt aus, dass dies noch keine fertigen Pläne, sondern Ideen und Konzeptansätze seien.

Herr Nolte bedankt sich für den Vortrag der Stadt. Er betont die Bedeutung einer guten Abstimmung zwischen Stationsgestaltung und der Gestaltung des Bahnhofsumfeldes und einer konstruktiven Zusammenarbeit zwischen der DB und der Stadt.

Die Moderation übernimmt das Wort und leitet in die Fragerunde über.

Anmerkungen/Diskussion

Ein Mitglied möchte wissen, ob über eine Abdeckung der Mannheimer Straße an der Stelle des neuen Zugangs nachgedacht werden würde.

Herr Stellmacher-Hein antwortet, dass darüber nachgedacht werde, das Ergebnis jedoch noch offen sei.

Straßenbahnbetrieb

Ein anderes Mitglied gibt den inhaltlichen Hinweis, dass es wichtig wäre zu verstehen, wie die Abwicklung des Straßenbahnbetriebes erfolgen würde, wenn es in Zukunft drei Bahnhofsvorplätze gebe. Auf der Nordseite gebe es die Schleife über die Düsseldorfer Straße, eine Blockumfahrt. Es wäre insbesondere interessant zu prüfen, ob eine Verlegung der heutigen Schleife über die Düsseldorfer Straße in die Poststraße und damit in die Nähe der zukünftigen Querpassage Sinn ergebe. Die Wendefunktion aus beiden Richtungen solle dabei erhalten werden. Es sei mit der reinen Viergleisigkeit am Bahnhof nicht getan. Man müsse die längerfristige Entwicklung des Straßenbahnnetzes, die Vorteile der neuen Querpassage und die Neuverteilung der Fahrgastströme nutzen.

Herr Stellmacher-Hein bedankt sich für den inhaltlichen Hinweis und sagt, dass die Stadt über eine Verlegung der Schleife in die Poststraße bisher noch nicht nachgedacht habe, da in der Poststraße so viel Verkehr herrsche, dass es schwierig werden würde eine zusätzliche Weiche zu bauen. Stattdessen evaluiere die Stadt zurzeit, ob eine Wendeschleife am Baseler Platz Sinn ergebe.

Parkplätze

Ein anderes Mitglied fragt, ob Parkplätze oder ein Parkhaus geplant seien. Dieses müsse nicht unbedingt an der Mannheimer Straße liegen, sondern könne wie am Flughafen auch entfernter platziert werden. Dort sei das Parkhaus durch eine Kabinenbahn mit dem Terminal verbunden.

Herr Stellmacher-Hein gibt an, dass es sich um einen zentralen Schienenknotenpunkt mit S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Fernbahn handele und es deshalb keinen Platz für ein Parkhaus oder zusätzliche Parkplätze gebe.

Sitzungsprotokolle

Das Mitglied möchte außerdem wissen, ob es Protokolle über die Sitzungen der gemeinsamen Projektgruppe „Vorplätze“ gebe.

Herr Stellmacher-Hein antwortet, dass in den Sitzungen der Projektgruppe debattiert und diskutiert werde, jedoch dort nichts festgelegt werde und es deshalb auch keine Protokolle geben würde.

Die Moderation bedankt sich bei Herrn Stellmacher-Hein und leitet in die Infostände über. Herr Nolte ergänzt, dass alle präsentierten Inhalte in die Infostände überführt worden wären und dass die Kolleg:innen der DB, die präsentiert haben genauso wie Herr Stellmacher-Hein gerne bei Fragen zur Verfügung stehen. Die Moderation erklärt, dass es zudem eine Station für schriftliche Hinweise und Feedback gebe, der Informationsaustausch und die Diskussion jedoch im Vordergrund stehen würden.

TOP 7 Austauschrunden an den Marktständen

Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit an Infoständen mit Mitarbeitenden der Deutschen Bahn und der Stadt Frankfurt den Dialog weiterzuführen.

TOP 8 Ausblick und Verabschiedung

Die Moderation führt ein kurzes „Blitzlicht“ durch und bittet darum, dass die Verantwortlichen an den Infoständen eine kurze Zusammenfassung geben, was besprochen wurde. Die Moderation gibt an, dass es sich am Hinweis- und Feedbackstand hauptsächlich um Fragen rund um das Thema Fahrradparken, Dauermietplätze und Barrierefreiheit gedreht habe.

Frau Schermann sagt, dass es keine Fragen zu den Funktionen gegeben habe, sondern sich der Schwerpunkt der Fragen um die Anbindung des Bahnhofs und das fußläufige Erreichen der Stadtquartiere gedreht habe.

Herr Kleespies führt aus, dass der Schwerpunkt auf den Themen Längs- und Querpassage gelegen hätte. Eine interessante Frage sei gewesen, ob man den Höhengsprung zwischen beiden auch durch eine Rampe, z.B. eine Schweizer Rampe, lösen könne. Dies sei eine Rampe mit bis zu 12% Steigung, die zwar nicht barrierefrei, aber hinsichtlich des Personenflusses deutlich effektiver als eine Festtreppe wäre. Dieser Hinweis würde in der weiteren Planungen überprüft werden.

Frau Brehm erläutert, dass an ihrem Infostand vorrangig über die Erschließung der Station von außen gesprochen wurde. Es habe zum einen Fragen in Bezug auf die Anbindung des Hafentunnels gegeben. Zum anderen sei es um das neue Campanile-Hochhaus mit integriertem Fahrradparken als Zugang zum Fernbahntunnel gegangen sowie um die Frage, ob man die heutigen Personenunterführung nicht weiter ausbauen könne. Grundsätzlich habe es die Anregung gegeben, Zugänge groß zu denken, um der Bedeutung des Projektes gerecht zu werden.

Herr Nolte führt aus, dass das bestehende Fahrradparkhaus seiner eigentlichen Funktion nicht vollständig gerecht werde und dementsprechend auch nicht genutzt werde. Hierzu habe er viele Hinweise mitgenommen aus dem Termin.

Danach leitet die Moderation in den Ausblick über und gibt das Wort an Herrn Nolte. Dieser fasst die nächsten wichtigen Termine für die Planung des Fernbahntunnels zusammen (**Anlage 1, Folie 57**). Er führt aus, dass die DB auch auf dem Museumsuferfest vertreten sei, um die Bekanntheit des Projektes zu erhöhen. Herr Nolte bedankt sich bei dem DB-Team, der Stadt Frankfurt und den Teilnehmenden für ihre Zeit.