
Dialogforum zum Fernbahntunnel Frankfurt

4. Sitzung

Frankfurt am Main

31.03.2025

Ort: Frankfurter Stiftung für Gehörlose und Schwerhörige, Rothschildallee 16A, 60389
Frankfurt am Main
Dauer: 15:30 Uhr – 18:00 Uhr
Moderation: Ralf Eggert, ifok
Protokoll: Tobias Gruhn, ifok

Tagesordnung

- TOP 0 Begrüßung und Tagesordnung
- TOP 1 Rückblick und Fragen aus dem 3. Dialogforum
- TOP 2 Grundlagen der neuen unterirdischen Station
- TOP 3 Aktueller Planungsstand zur unterirdischen Station
- TOP 4 Fazit & Ausblick
- TOP 5 Abstimmung der Pressebotschaften
- TOP 6 Abschluss im Plenum

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Präsentation DB InfraGO
- Anlage 2 Presseinformation des Dialogforums

TOP 0 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Moderation

Der Moderator Ralf Eggert, ifok GmbH, begrüßt die Teilnehmenden zum vierten Dialogforum des Fernbahntunnels Frankfurt. Er verweist auf die Anwesenheit eines Fotografen und bittet um Meldung, wenn Teilnehmende nicht fotografiert werden möchten. Die Fotos sollen für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des Projekts, unter anderem auf der Projektwebseite (www.fernbahntunnel-frankfurt.de) und für die Pressemitteilung, verwendet werden. Der Fokus des vierten Dialogforums liegt auf der Vorstellung der verschiedenen Stationskonzepte für die unterirdische Station. Anschließend übergibt er das Wort an Herrn Dr. Klaus Vornhusen.

Begrüßung Deutsche Bahn

Herr Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der Deutsche Bahn AG für das Land Hessen, begrüßt die Teilnehmenden des Dialogforums im Namen der Deutschen Bahn AG. Die heutige Sitzung verdeutliche die Ausmaße des Projektes Frankfurter Fernbahntunnel und die Abwägungsprozesse in der Vorplanung. Im Anschluss begrüßt er die neu gewählten Bundestagsmitglieder als neue Forumsteilnehmenden. Er freue sich auf einen konstruktiven Austausch.

Begrüßung Stadt Frankfurt

Wolfgang Siefert, Mobilitätsdezernent der Stadt Frankfurt, begrüßt die Teilnehmenden im Namen der Stadt Frankfurt. Er freue sich auf den heutigen Austausch.

Tagesordnungspunkte

Ralf Eggert stellt die Tagesordnungspunkte vor (Anlage 1, **Folie 5**).

- (1) Rückblick und Fragen aus dem 3. Dialogforum
- (2) Grundlagen der neuen unterirdischen Station
- (3) Aktueller Planungsstand zur unterirdischen Station
- (4) Fazit & Ausblick
- (5) Abstimmung der Pressebotschaften
- (6) Abschluss im Plenum

Er erklärt, dass zu den Protokollentwürfen des dritten Dialogforums und des dritten Vertiefungstermins keine Änderungswünsche eingegangen seien (Anlage 1, **Folie 3-4**). Es werden keine weiteren Änderungswünsche vorgetragen. Die Protokolle gelten somit als formell verabschiedet und werden als solche auf der Projektwebsite veröffentlicht. Er begrüßt zudem die neugewählten Bundestagsabgeordneten als neue Mitglieder des Dialogforums.

TOP 1 Rückblick und Fragen aus dem 3. Dialogforum

Herr Dr. Alexander Nolte, Gesamtprojektleiter des Projekts Fernbahntunnel Frankfurt, gibt den Teilnehmenden einen Überblick über die Fortschritte im Projekt Frankfurt Süd und den oberirdischen Ausbaumaßnahmen am Frankfurter Hauptbahnhof (Anlage 1, **Folie 5**). Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens soll nächstes Jahr der Baubeginn des Gleis 25 starten. Der derzeitige Ausbau der Zugdeckungssignale verläuft planmäßig. Aufgrund der beiden Maßnahmen kann es zu temporären Sperrungen im Bahnbetrieb des Hauptbahnhofs kommen.

Darauffolgend gibt er einen Rückblick auf die Inhalte und offenen Fragen aus dem 3. Dialogforum (Anlage 1, **Folie 6-11**). In Bezug auf die Kostenermittlung/-fortschreibung des Projektes verweist er auf einen zukünftig erscheinenden Erklärfilm, welcher die Grundlagen der Kostenermittlung verdeutlichen werde. Hinsichtlich der kapazitiven Leistungsfähigkeit einer oder mehrerer Tunnelröhren erläutert er anhand eines vereinfachten theoretischen Modells der Kapazitätsbetrachtung, dass der entscheidende Faktor für die Kapazität der Strecke die unterirdische Station sei und nicht das Tunnelbauwerk. Er betont, dass dies nicht die betriebliche Bewertung darstelle, da diese separat erfolge.

TOP 2 Grundlagen der neuen unterirdischen Station

Frau Brehm, Leiterin Station Fernbahntunnel Frankfurt DB InfraGO AG, stellt den Teilnehmenden die Grundlagen der neuen unterirdischen Station vor (Anlage 1, **Folie 12-22**). Fokus der Ausführungen sind die im Entwurfsprozess vertieft zu betrachtenden funktionalen und räumlichen Anforderungen an die Station (Anlage 1, **Folie 13-22**). Neben den Faktoren, wie der engen Zugtaktung, Umsteigezeit, Personenanzahl und Logistikbedarfe, muss die Planung der Station aufgrund der begrenzten Raumpotenziale des oberirdischen Hauptbahnhofs auch sämtliche erforderliche Flächen, wie z.B. für Technik, inkludieren. Daraus resultiert eine weitgehende Unabhängigkeit vom oberirdischen Hauptbahnhof (Anlage 1, **Folie 14**). Im Anschluss erläutert sie die vielfältigen Funktionen und Flächenbedarfe der Erschließung (Anlage 1, **Folie 15**), der Reisendenversorgung (Anlage 1, **Folie 17**), der Logistik (Anlage 1, **Folie 18**), des Brandschutzes (Anlage 1, **Folie 19-20**), der Gebäudetechnik und erklärt die Maßnahmen zur Baufeldfreimachung (Anlage 1, **Folie 21-22**). Sie betont, dass bei der Erschließung bei entsprechenden Möglichkeiten mit Rampenlösungen gearbeitet werden solle. Für die Ver- und Entsorgung der unterirdischen Station werde zudem eine unterirdische Zufahrt vorgehalten. Im Bereich Brandschutz werde insbesondere auch die Selbstrettung von mobilitätseingeschränkten Personen mittels Vorräumen vor Aufzügen betrachtet. Für die Baufeldfreimachung sind der Umgang mit der bestehenden Infrastruktur (insbes. Haustechnik), die Errichtung von Provisorien und die dafür notwendigen vorauslaufenden Planungs- und Genehmigungsprozesse entscheidend.

Anmerkungen/Diskussion

Ein Mitglied nimmt Bezug auf einen im Vortrag erwähnten Vergleich mit Paris. Es merkt an, dass Paris kein gutes Beispiel für eine Doppelstockhaltstelle mit schneller Umsteigezeit sei. Es bezweifelt, dass bei der neuen Station die Umsteigezeit von 4 Minuten eingehalten werden könne, was zu einer ständigen Fülle an Reisenden an den Bahnsteigen führen würde.

Herr Nolte antwortet, dass die vier Minuten eine Planungsprämisse für den Fahrgastwechsel im Fernverkehr sei, welche in der Planung weiter verifiziert werde. Das Ziel des Projektes sei die effiziente Gestaltung der unterirdischen Station. Dabei seien die Bahnsteigbreiten ein entscheidender Faktor. Seiner Einschätzung nach sei das vorgesehene System sehr effizient. Dies werde jedoch durch die weitere Planung noch weiter konkretisiert und spezifiziert.

Ein Mitglied bezeichnet Frankfurt als Knoten für den Integralen Taktfahrplan (ITF), in dem die Umsteigerung sehr fahrzeitorientiert und umsteigefreundlich geplant werden müsse. Bedingt durch jeweils vier bis sechs Relationen in westlicher und östlicher Richtung würde jedoch eine hohe Anzahl an Reisenden gleichzeitig ankommen, was zu Verteilungsproblemen auf den Bahnsteigen führen könnte.

Herr Nolte macht deutlich, dass es sich beim Frankfurter Knoten, anders als etwa bei Erfurt oder Mannheim, um keinen klassischen ITF-Knoten handele. Die Zahl der ein- und ausfahrenden Züge sei dafür zu hoch.

Ein Mitglied möchte wissen, wie lang die Umsteigezeiten in der Hauptverkehrszeit am Frankfurter Hauptbahnhof seien.

Herr Nolte antwortet, dass die aktuelle Umsteigezeit bei ca. 10 Minuten liege.

Ein Mitglied möchte wissen, wie lange die Aus- und Einstiegszeiten in einem ICE aktuell seien.

Herr Nolte antwortet, dass die Planungsprämisse für die unterirdische Station bei vier Minuten liege. Das historische Gebäude am aktuellen oberirdischen Hauptbahnhof führe zu einer deutlich längeren Umsteigezeit. Dies sei jedoch schwer mit einer neuen Station vergleichbar. Herr Hezel, Leiter Infrastrukturentwicklung von der DB, ergänzt, dass ein Fernverkehrszug im Frankfurter Hauptbahnhof sechs Minuten am Gleis stünde. Diese Zeit sei primär jedoch dem Fahrverkehrswechsel geschuldet. Die reine Ein- und Ausstiegszeit liege bei 3 bis 4 Minuten.

Ein Mitglied unterstützt die Verwendung von Rampenlösungen in der unterirdischen Station und möchte wissen, wie die erforderliche Länge der Rampe sei, um von der unteren Ebene zur Oberfläche zu gelangen.

Frau Brehm antwortet, dass die Rampenlösung aufgrund der Längenausprägung nur an einzelnen Stellen Verwendung finden könne, wie ggf. in der Verbindung der Querpassage an die Oberfläche. Von der Bahnsteigebene zur Querpassage seien gewöhnliche Treppen, Rolltreppen und Aufzüge vorgesehen. Derzeit werde in der Planung weiter untersucht, ob die „Schweizer Rampe“ mit Neigungen bis maximal 12 % (nicht barrierefrei) als Ersatz für Treppen zur Kapazitätssteigerung genutzt werden könnte.

Ein Mitglied möchte wissen, weshalb die Feuerwehraufzüge nur den südlichen Bahnsteig anfahren könnten.

Herr Nolte verweist darauf, dass dies durch die Lage der Station bedingt sei und die Stationskonzepte noch im Verlauf der Veranstaltung erläutert würden.

Ein Mitglied merkt an, dass in der Bauphase die Gleise 1a bis 3 beeinträchtigt werden könnten und möchte daher wissen, an welchen Alternativen ein Halt für die Züge dann möglich sei.

Herr Nolte antwortet, dass innerhalb der Planungsphase ein Ersatzkonzept entwickelt werde. Sobald dies vollendet sei, werde dieses im Dialogforum vorgestellt.

Ein Mitglied ergänzt, dass im Knoten Frankfurt ausreichend alternative Haltemöglichkeiten im Süden, Osten und Westen vorhanden seien. Zudem sei das Gleis 1a nicht stark ausgelastet.

TOP 3 Aktueller Planungsstand zur unterirdischen Station

Frau Brehm erläutert den aktuellen Stand der Planung (Anlage 1, **Folie 24-56**). Ziel der aktuellen Planungsphase sei die Erarbeitung von Stationskonzepten. Diese werden im nachfolgenden Schritt bewertet und abgeschichtet.

Im Vergleich zu den Stationstypen aus der Machbarkeitsstudie wurden zum Stationstyp A drei Konzepte entwickelt (in Höhe und Lage unterschiedlich), Stationstyp B wurde auf die nördliche Röhre beschränkt. Die südliche Röhre wurde aufgrund der Hochhauspotenzialfläche ausgeklammert. Stationstyp I wurde im Querschnitt optimiert. Im Anschluss präsentiert sie das Zielbild für die unterirdische Station. Das Ziel der Planung bestehe darin, die Vielzahl der Anforderungen in einen harmonischen Einklang zu bringen. Aufgrund der gegensätzlichen Anforderungen müsse eine Kompromisslösung gefunden werden. Aus Sicht der Deutschen Bahn muss ein Bauverfahren ermittelt werden, das eine wirtschaftlich, technisch und kostenmäßig optimale Lösung darstellt (Anlage 1, **Folie 24-27**). Im Anschluss präsentiert sie die fünf Stationskonzepte (Anlage 1, **Folie 28-53**). Diese Stationskonzepte unterscheiden sich in Bezug auf das angewandte Bauverfahren, die Lage und Höhe der Station sowie die Eingriffe in Bestandsbauwerke (Hauptbahnhofgebäude, Hafentunnel und U-Bahnstation) und die Vernetzung mit dem Hauptbahnhof. Herr Eggert verweist darauf, dass im Anschluss an die Vorstellung im Infomarkt die Pläne der unterschiedlichen Stationskonzepte angeschaut und mit den Vertreterinnen und Vertretern der Deutschen Bahn besprochen werden können.

Nach der Pause verweist Herr Eggert auf die interaktive Karte auf der Fernbahntunnel Frankfurt Webseite, in der die vorgestellten Stationskonzepte mit Informationen bereits auf der Webseite eingepflegt wurden (<https://storymap.fernbahntunnel-frankfurt.de/>).

Abschließend fasst Herr Nolte die Vor- und Nachteile des jeweiligen Stationskonzepts zusammen (Anlage 1, **Folie 55-56**). Er stellt klar, dass im Rahmen der Voruntersuchungen kritische Punkte identifiziert wurden, die vor der vertieften Vorplanung detaillierter betrachtet werden müssen. So sei beispielsweise die Box in Hochlage die optimale Variante im Endzustand, habe jedoch während der Bauphase den größten oberirdischen Einfluss auf die städtische Infrastruktur.

Anmerkungen/Diskussion

Ein Mitglied bittet darum, das kombinierte Bauwerk in der weiteren Planung nicht zu berücksichtigen, da die Durchbrüche in der Schlitzwand auf der Bahnsteigebene Angsträume entstehen lassen könnten. Ein anderes Mitglied unterstützt die Forderung, dass keine Angsträume entstehen dürfen. Es äußert Bedenken, dass dies bei der kombinierten Station und der Station „Röhre“ der Fall sein könnte. Es bittet darum, die Bedürfnisse der Fahrgäste nach einer hellen und benutzerfreundlichen Station in den Fokus zu nehmen und plädiert daher für die Varianten Box in Hochlage und Tieflage.

Herr Bolte antwortet, dass nach der aktuellen Planung in der Station keine Angsträume entstehen werden. Auch bei der Station in Westlage sei der Stationstyp „Box“ vorgesehen. Herr Nolte ergänzt, dass die Station mit einer hohen Aufenthaltsqualität konzipiert werde. Ziel sei es, dass sich die Fahrgäste wohlfühlen. *Ein Mitglied betont den Jahrhundertcharakter des Projekts. Ziel der Planung müsse daher eine zukunftssichere und nutzerfreundliche Gestaltung des Projekts sein. Diese Zielsetzung dürfe nicht durch Wünsche nach Kosten- und temporärer Eingriffsminimierung eingeschränkt werden.* Ein Mitglied erwidert, dass eine jahrelange Sperrung des Hafentunnels oder die Sperrung der U-Bahnlinien U4 und U5 nicht denkbar sei. Die Planungen müssten in enger Abstimmung zwischen der DB und der Stadt Frankfurt erfolgen.

Ein anderes Mitglied schätzt, dass die Entscheidung zwischen der Box in Hoch- oder Tieflage getroffen werde. Es sieht das Risiko, dass es bei dem bisher ungetesteten Bauverfahren des bergmännischen Stationskonzepts zu einer intensiven Diskussion über Kosten und potenzielle Risiken kommen würde. Zudem ließen sich durch eine schnelle Deckelung der Baugrube die Eingriffe minimieren.

Ein Mitglied ergänzt, dass die Möglichkeit einer Unterfahrung der U-Bahn im laufenden Betrieb untersucht werden sollte. Dieses Verfahren wurde bereits bei der S-Bahn-Strecke in Stuttgart erfolgreich angewendet. Eine Sperrung der S-Bahn-Strecke war nur durch eine Verlegung der Strecke erforderlich. Ein Mitglied antwortet, dass seitens der Stadt Frankfurt noch keine Präferenz für ein bestimmtes Stationskonzept bestehe. Wichtig sei die Sicherung des historischen Gebäudes und die Minimierung der Beeinträchtigungen im städtischen Raum.

Ein Mitglied plädiert für die Station in Westlage, da die Varianten Box in Hoch- und Tieflage zu Eingriffen in das historische Gebäude führten. Zudem könnten Ideen einer Verbindung zwischen der unterirdischen Station und dem oberirdischen Hauptbahnhof vom Frankfurt Flughafen übernommen werden, wie ein Skytrain oder Fahrbänder.

Ein anderes Mitglied spricht sich für die Station in Westlage aus, sollten die denkmalgeschützten Bauten und Stützpfeiler bei anderen Stationstypen gefährdet sein.

Ein Mitglied bittet darum, die Fahrumsteigebeziehungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern vertiefend zu betrachten. Dies sei wesentlich zur Beurteilung der unterschiedlichen Stationskonzepte. Herr Nolte stimmt zu, dass dies betrachtet werden müsse. Die geplante Querpassage sowie das neu entwickelte Wegenetz verbesserten die Situation im Vergleich zum heutigen Kopfbahnhof Frankfurt.

Eine Verkürzung der Umsteigezeit zwischen den vorhandenen oberirdischen sowie neuen unterirdischen Bahnsteigen zur S-Bahn könne somit gewährleistet werden.

Ein Mitglied erwidert, dass in dem Konzept der Station in Westlage die Querpassage die Funktion des heutigen Querbahnsteigs des Kopfbahnhofs übernehme und es daher zu keiner Umsteigezeitverkürzung kommen werde.

Ein Mitglied plädiert dafür, dass im nächsten Schritt die Auswirkungen der einzelnen Varianten untersucht und im Dialogforum vorgestellt werden würden, damit auf einer sachlichen Grundlage diskutiert werden könne.

TOP 4 Fazit & Ausblick

Herr Nolte fasst die Themen des 4. Dialogforums zusammen. Er betont, dass im nächsten Schritt die detaillierte Betrachtung und Bewertung der einzelnen Stationskonzepte im Vordergrund stehen werde, um eine fundierte Entscheidung treffen zu können. Er kündigt an, dass sich das 5. Dialogforum im November vorrangig auf den westlichen Bereich der Strecke konzentrieren werde. Es werde geprüft, welche weiteren Punkte sich im Hinblick auf die Stationskonzepte bis dahin ergeben.

Zudem kündigt er für den 21. Mai 2025 einen Vertiefungstermin zur Beschäftigung mit den Variantenvorschlägen aus der Öffentlichkeit an. Ziel des Termins sei es, die eingereichten Vorschläge zum Projekt vorzustellen und zu diskutieren.

TOP 5 Abstimmung der Pressebotschaften

Die Mitglieder stimmen die Botschaften für die Pressemitteilung zur 4. Sitzung des Dialogforums ab (Anlage 2).

TOP 6 Abschluss im Plenum

Der Moderator erkundigt sich bei den Mitgliedern des Dialogforums, ob ein Vertiefungstermin zu den Stationskonzepten angeboten werden soll. Nur wenige Mitglieder erachten einen solchen Termin für nötig, sodass darauf verzichtet wird.

Herr Bolte bedankt sich bei den Mitgliedern für ihre Teilnahme und den konstruktiven und angeregten Austausch. Mit dem Voranschreiten der Planung werde man auch in den kommenden Schritten in den Austausch mit dem Dialogforum treten und dort die Konzepte in größerer Detailtiefe diskutieren können. Ralf Eggert verabschiedet die Teilnehmenden.