

Dichter Takt im starken Netz: Mit dem Deutschlandtakt kommen alle Reisenden einfacher, bequemer und schneller ans Ziel



Vorteile auf einen Blick:

Qualität:

- Mehr verlässliche Verbindungen im Fern-, Regional- und Nahverkehr
- Flüssigere Verkehrsabläufe und dadurch pünktlichere Züge

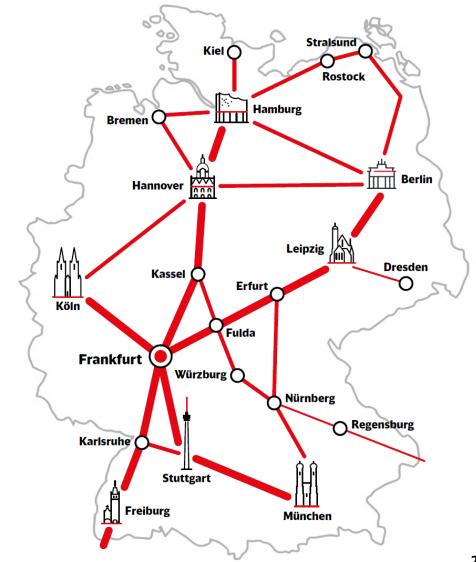
Kapazität:

Alle 30 Minuten ein Fernverkehrszug zur selben Zeit

Kundenfreundlicher Fahrplan:

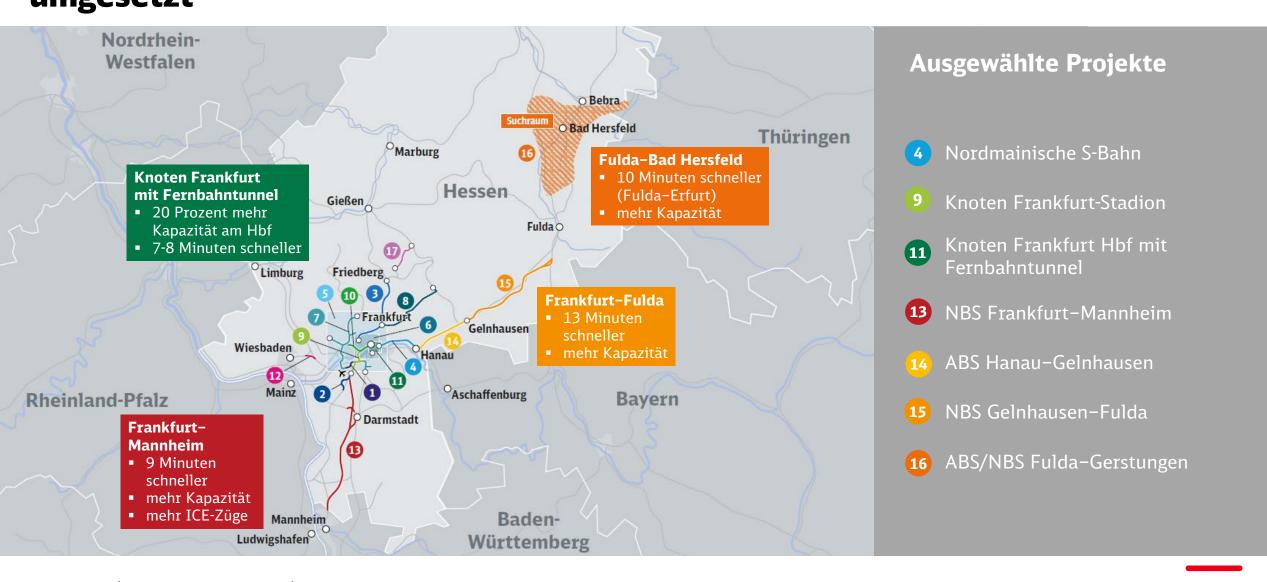
- Optimale Umstiege durch kürzere Umsteigezeiten
- Schnellere Verbindungen inkl. kürzere Fahrzeiten

2030 bringt die Bahn doppelt so viele Fahrgäste wie 2019 umweltfreundlich an ihr Ziel!



Für den Deutschlandtakt werden in Hessen drei große Neubaustrecken und der Ausbau des Bahnknoten Frankfurts umgesetzt





Alle Projekte im Knoten Frankfurt sind wesentlich für die zukünftige Umsetzung des Deutschlandtaktes





Im Bahnknoten Frankfurt muss die Kapazität für Nah- und Fernverkehr im Zulauf auf den Hauptbahnhof deutlich gesteigert werden und die aktuellen Prognosen 2030 haben sich nochmal um 300 Züge erhöht



Stand 04.05.2023

Jahr (Ist/Prognose)

2015

2030 (Prognose Stand 2020) **2030** (Prognose Stand 2023)

Zugfahrten (pro Tag)*

~1.100

~1.500

~1.800

*Ohne die 900 S-Bahnen im Bereich der Tunnelstammstrecke

Für die Mehrverkehre werden zusätzliche Gleise vom östlichen bis zum westlichen Zulauf und Bahnsteige im Frankfurter Hauptbahnhof benötigt





Wie lassen sich die Maßnahmen im Knoten Frankfurt umsetzen?

Alternativ würde ein oberirdischer Ausbau mit zusätzlichen Gleisen nur 5 Prozent Kapazitätszuwachs bringen und es fehlt Platz für vier zusätzliche Bahnsteige



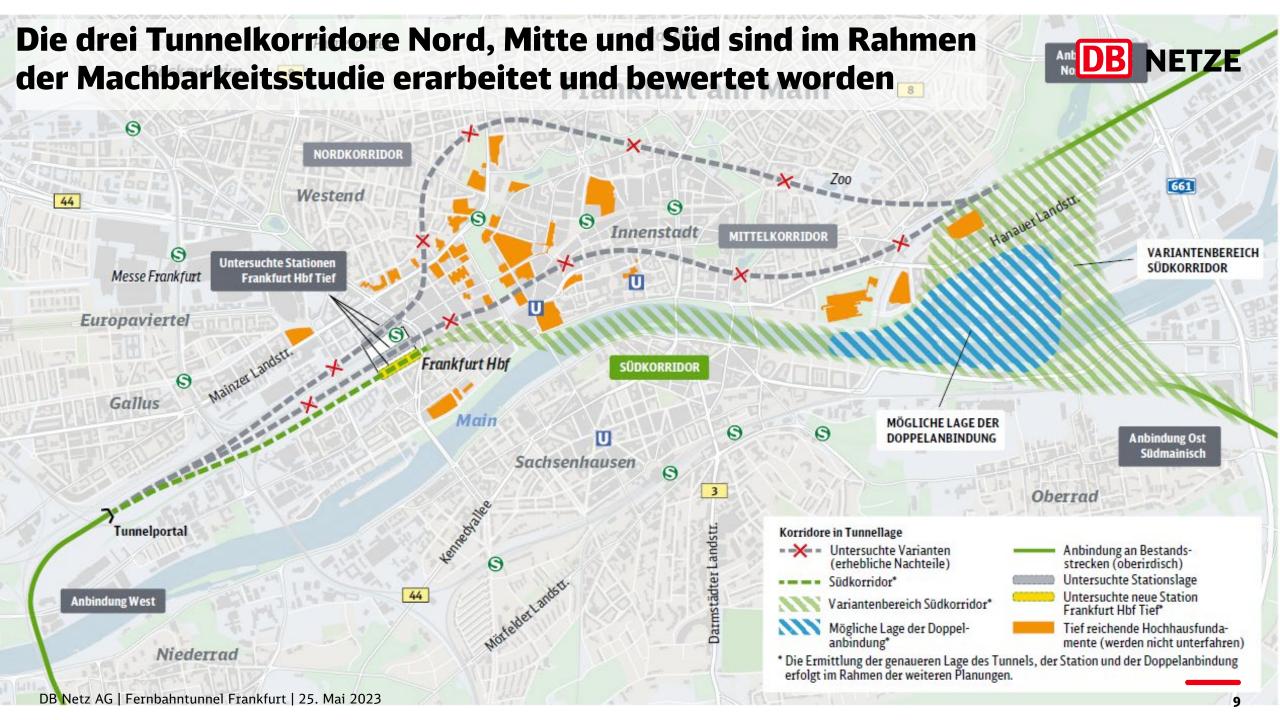


Fazit: statt eines 2-gleisigen Ausbau zwischen Süd- und Hauptbahnhof wird nur die bestehende Strecke hinsichtlich Weichenstraßen und Signalanlagen optimiert, bestehende Brücken erneuert und am Hauptbahnhof ein Bahnsteiggleis 25 errichtet

Durch den Fernbahntunnel muss keine Wohnbebauung in Sachsenhausen abgerissen werden







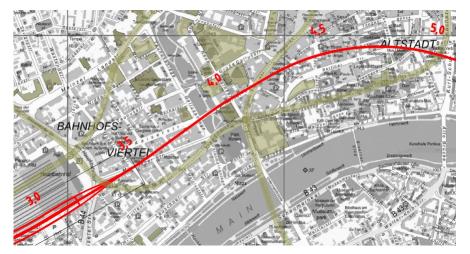
Der mittlere Korridor wurde aufgrund des Frankfurter Hochhausriegels mit seinen ca. 50 m tiefen Gründungen und Lastausbreitungsbereichen ausgeschlossen

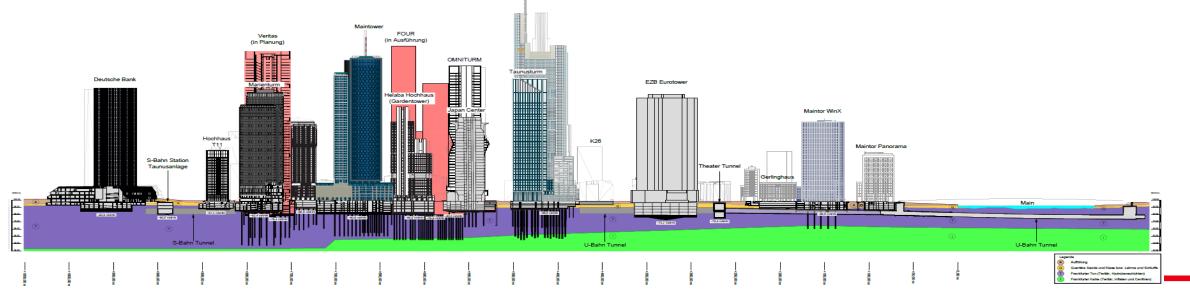


Technische Zwangspunkte:

Es existiert **kein** für eine technisch machbare Lösung **ausreichend breiter Korridor** zwischen

- den vorhandenen Tiefgründungen der zahlreichen Hochhäuser im Verlauf des westlichen Anlagenrings sowie
- dem Theatertunnel und unterhalb des Tunnels der A-Strecke der Frankfurter U-Bahn (Linien U1/2/3/8)







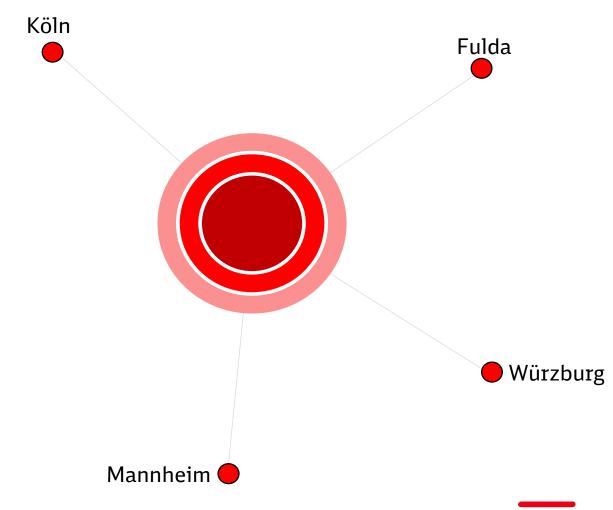
Der Fernbahntunnel ist die beste verkehrliche Lösung für das Rhein/Main-Gebiet und den Deutschlandtakt



Vorteile des Fernbahntunnels:

- Für mehr Nahverkehr wird oberirdisch "Platz" geschaffen und neue Ringkonzepte um Frankfurt werden möglich
- Durch den dichteren Deutschlandtakt und die besseren Anschlussbeziehungen wird der Fernverkehr attraktiver
- Durch k\u00fcrzere Fahrzeiten des Fernbahntunnels mit den Aus- und Neubaustrecken verringert sich die Fahrzeit zwischen wichtigen gro\u00dden St\u00e4dten in Hessen
- Der Hauptbahnhof bleibt zentraler Umsteigebahnhof mit kurzen Umsteigezeiten zwischen Nahverkehr und Fernverkehr
- Der Fernbahntunnel vermeidet große Eingriffe in die Umwelt und ist städtebaulich die beste Lösung

Verbindungen unter einer Stunde von Frankfurt nach:

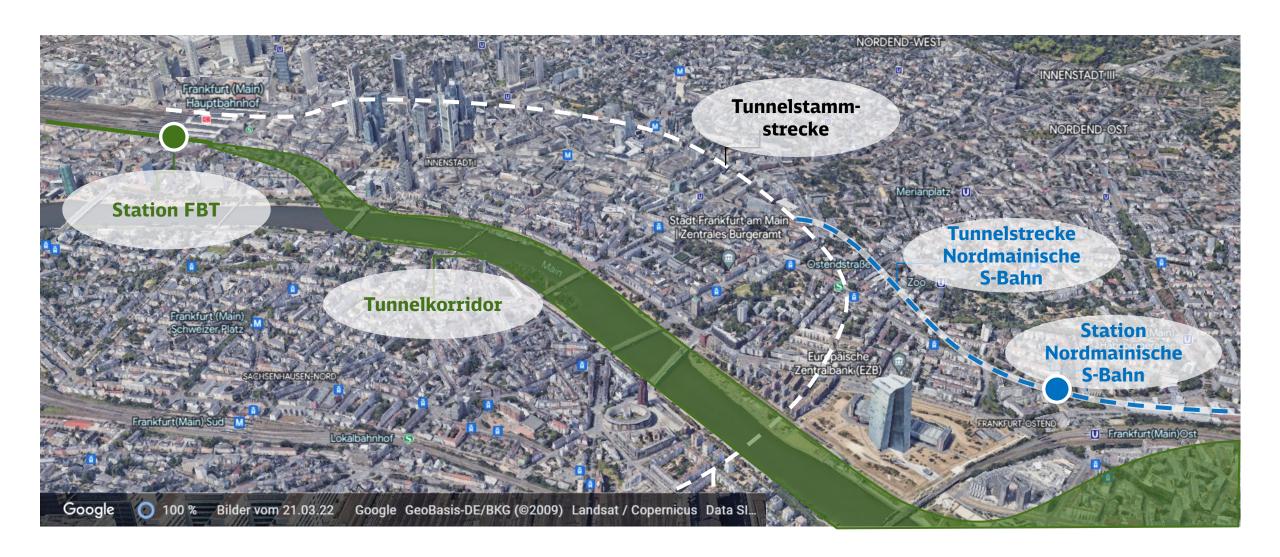






Innerstädtische Lage der neuen Verkehrsstation Frankfurt Fernbahntunnel

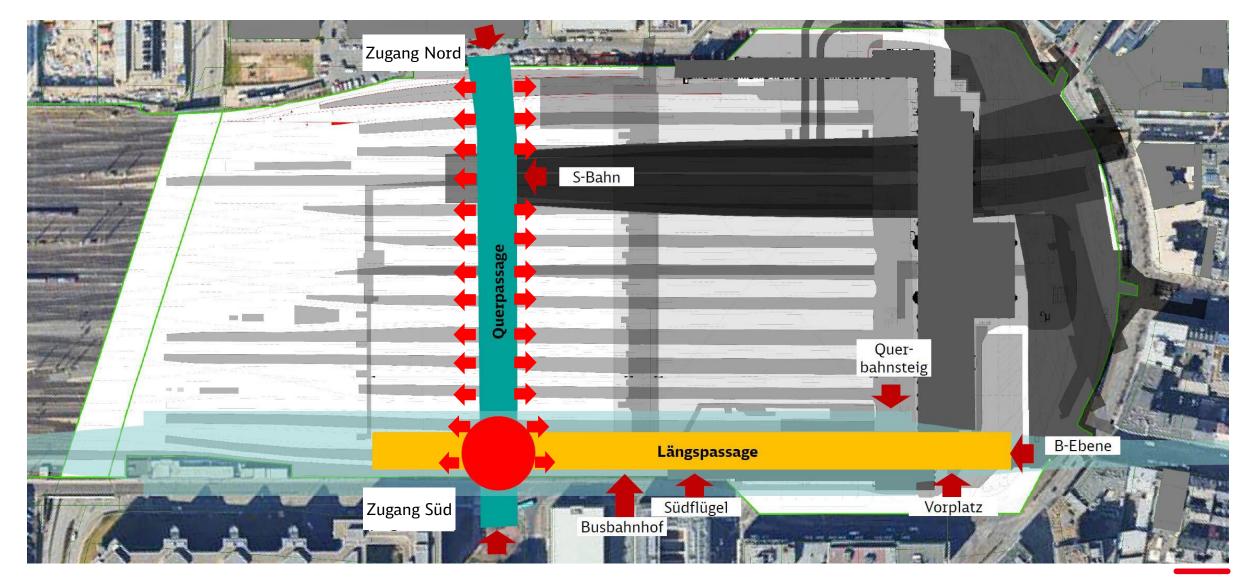




Zahlen, Daten, Fakten rund um den Fernbahntunnel Frankfurt **Neue Station HBF Tief** - vier neue Bahnsteigkanten - Länge rund 470 m - Breite rund 50 m - Tiefe rund 32 m Bodenplatte **Tunnel** - Länge rund 8,5 km - Tiefe 30 bis 40 m unter Geländeoberkante Durchmesser Röhren 11 bis 15 m DB Netz AG | Fernbahntunnel Frankfurt | 25. Mai 2023

Weg vom Knoten hin zum Wegenetz -Auch im Hauptbahnhof entsteht ein starkes (Wege-) Netz

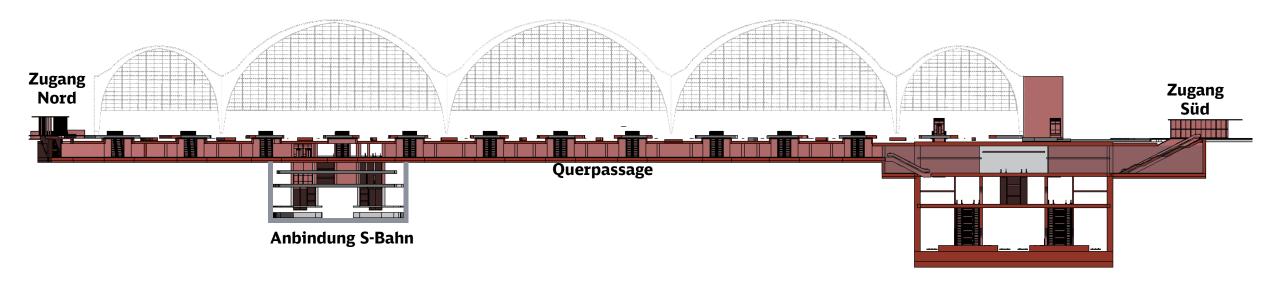




Kurze Umsteigezeiten zwischen Fernverkehr, Nahverkehr und S-Bahn mit neuer unterirdischer Querpassage, die auch die Stadtviertel miteinander verbindet

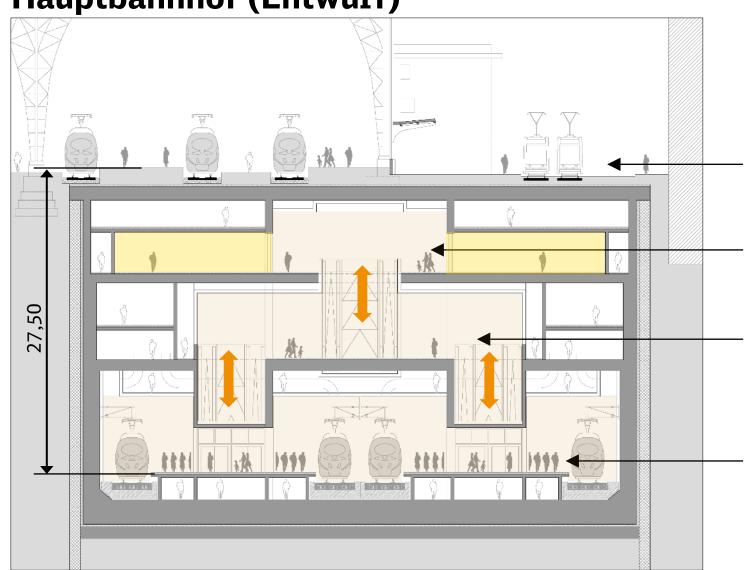


Möglicher Entwurf der neuen unterirdischen Station und der Wegebeziehungen der neuen Querpassage (Entwurf)



Möglicher Aufbau der neuen unterirdischen Station am Hauptbahnhof (Entwurf)





Die Tiefenlage der Bahnsteigebene ergibt sich aus der Kreuzung der U-Bahn östlich des Hauptbahnhofes und erfordert somit notwendige Zwischenebenen.

A Straßenebene / oberirdische Bahnsteige

B Verteilerebene mit Längspassage

→ Umsteigen Gleishalle / S- und U-Bahn / EG und Stadt

C Zwischenebene

→ Umsteigen zwischen den Tiefbahnsteigen

D Bahnsteigebene

Vertikalerschließung
(die Vertikalerschließung auf die A-Ebene erfolgt
aufgrund der oberirdischen Anlagen individuell und
ist daher im Regelquerschnitt nicht dargestellt)

Die Planung der neuen Station Hbf Tief wird die notwendigen Funktionen mit der wünschenswerten Gestaltung verbinden





Die Planung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Frankfurt









Projektlenkungskreis



Projektgruppe Hbf-Vorplätze

Projektgruppe Straßenbahn Hbf DB

Projektgruppe Hbf-Gebäude DB

Projektgruppe Tiefbahnhof DB

Projektgruppe FFM Süd

Leitung: Stadt Frankfurt Leitung: Traffig Leitung:
DB Station&Service

Leitung: DB Netz Leitung: DB Netz

Teilprojekt ...

Teilprojekt Verkehrsführung Teilprojekt Nordflügel Teilprojekt Tiefbahnhof Teilprojekt Deutschherrnbrückenzug

Teilprojekt ...

Teilprojekt ...

Teilprojekt ...

Teilprojekt ...

Teilprojekt ...



