



Fernbahntunnel Frankfurt

2. Dialogforum



07. März 2024

- 1. Vorstellungsrunde**
2. Der Weg zum Fernbahntunnel
3. Abstimmung gemeinsamer Botschaften und Ausblick
4. Offene Gespräche an den Marktständen

1. Vorstellungsrunde
- 2. Der Weg zum Fernbahntunnel**
 - 2.1 Historie zum Gesamtkonzept Knoten Frankfurt
 - 2.2 Weiterentwicklung des Variantenbereichs
 - 2.3 Röhrenkonzepte und Trassierung
 - 2.4 Die neue unterirdische Station
3. Abstimmung gemeinsamer Botschaften und Ausblick
4. Offene Gespräche an den Marktständen

Protokollentwurf des 1. Dialogforums vom 18. Juli 2023

Zum Protokollentwurf ist ein Änderungsvorschlag eingegangen

S.4

- › Alt: „Das Mitglied wünscht sich eine Stellungnahme der Stadt Frankfurt in Bezug auf die durch das Projekt erwarteten **Beeinträchtigungen** auf Städtebau und Stadtverkehrsplanung.“
- › Neu: „Das Mitglied wünscht sich eine Stellungnahme der Stadt Frankfurt in Bezug auf die durch das Projekt erwarteten **Einflüsse** auf Städtebau und Stadtverkehrsplanung.“

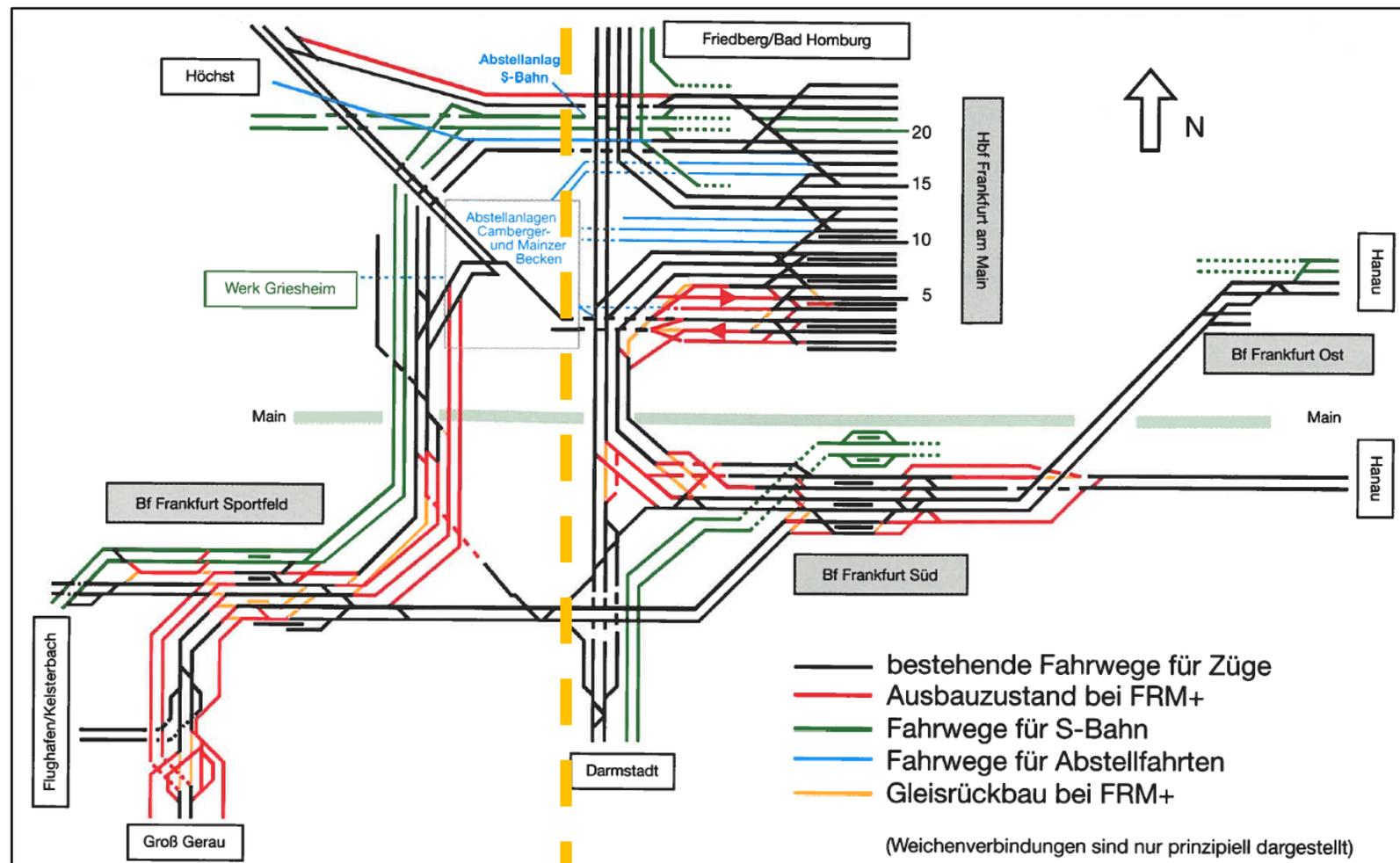
1. Vorstellungsrunde
2. Der Weg zum Fernbahntunnel
 - 2.1 Historie zum Gesamtkonzept Knoten Frankfurt**
 - 2.2 Weiterentwicklung des Variantenbereichs
 - 2.3 Röhrenkonzepte und Trassierung
 - 2.4 Die neue unterirdische Station
3. Abstimmung gemeinsamer Botschaften und Ausblick
4. Offene Gespräche an den Marktständen

Die Notwendigkeit den Knoten Frankfurt weiter auszubauen und zu ertüchtigen, findet sich in wechselnden Ausbaustufen seit den 70er Jahren im BVWP (Bundesverkehrswegeplan)



- Der Ausbau des Knotens Frankfurt wird erstmals im **Bundesverkehrswegeplan 1. Stufe (1973)** erwähnt
- Erst zum **BVWP 1992** wird das Vorhaben wieder angemeldet (**mit Option Tunnel – Frankfurt 21**)
- Im BVWP '92 wird das Vorhaben unter „Weiterer Bedarf“ aufgenommen
- Der **BVWP 2003** weist den Ausbau der Knoten unter „Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs Schiene“ (**nunmehr oberirdisch**) aus
- Die Überprüfung des **Bedarfsplans 2010** enthielt den Knoten Frankfurt (M) (**ohne Tunnel**)
- Nach der Überprüfung wurde der Knoten in das Zielnetz 2025 überführt
- Im Nachgang zum **BVWP 2030** wurde der Knoten Frankfurt (M) **2018** neu bewertet (**mit Fernbahntunnel und ergänzenden oberirdischen Maßnahmen**)

Für den Knoten Frankfurt wurde seit 2014 das Konzept für den oberirdischen östlichen Ausbau Frankfurt Süd bis Hauptbahnhof untersucht

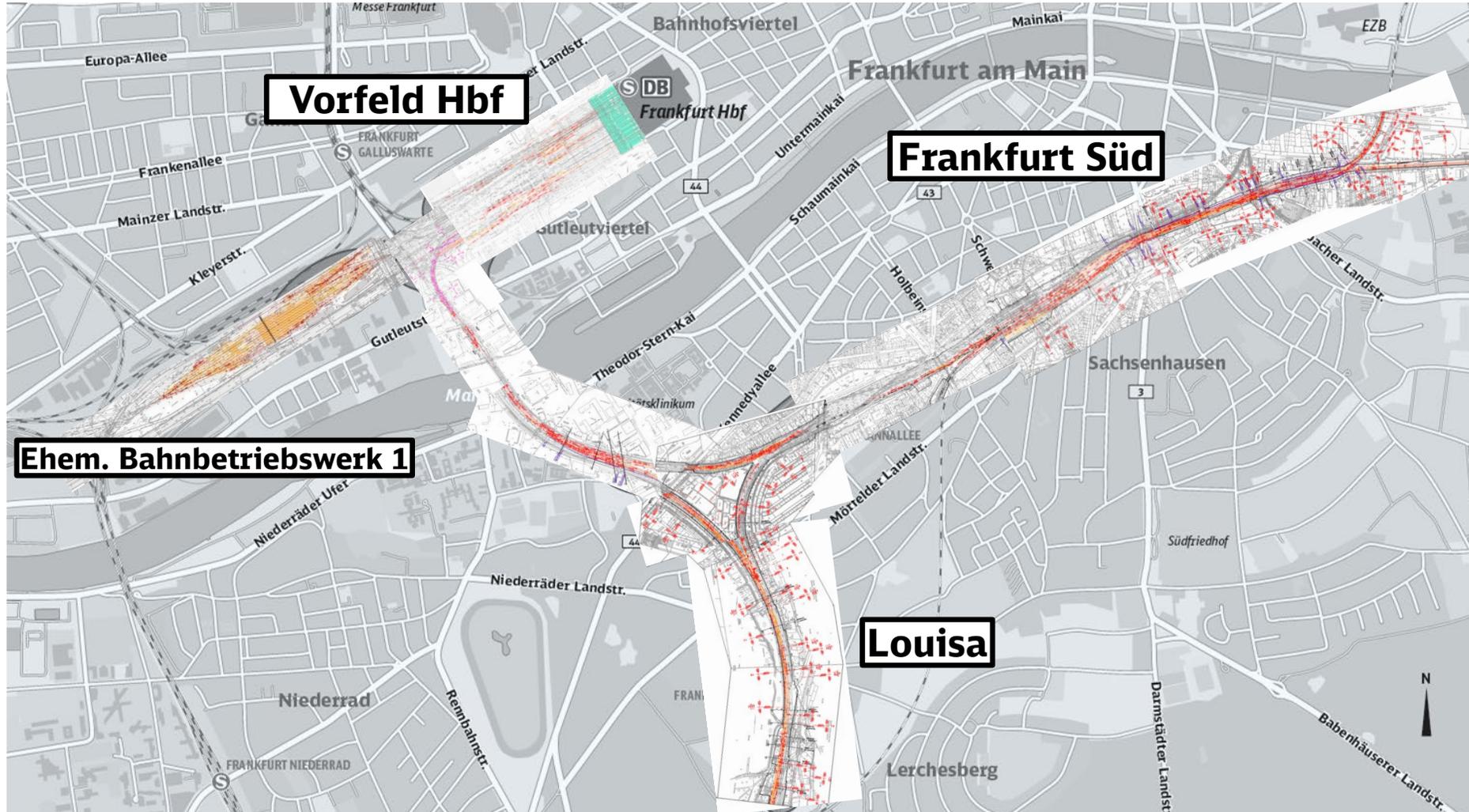


- Prognose/Ziel 1500 Züge pro Tag
- im westlichen Teil variantenunabhängige Maßnahmen
- Im östlichen Teil Untersuchung Fernbahntunnel oder Ausbau östlicher Zulauf Hbf-Süd

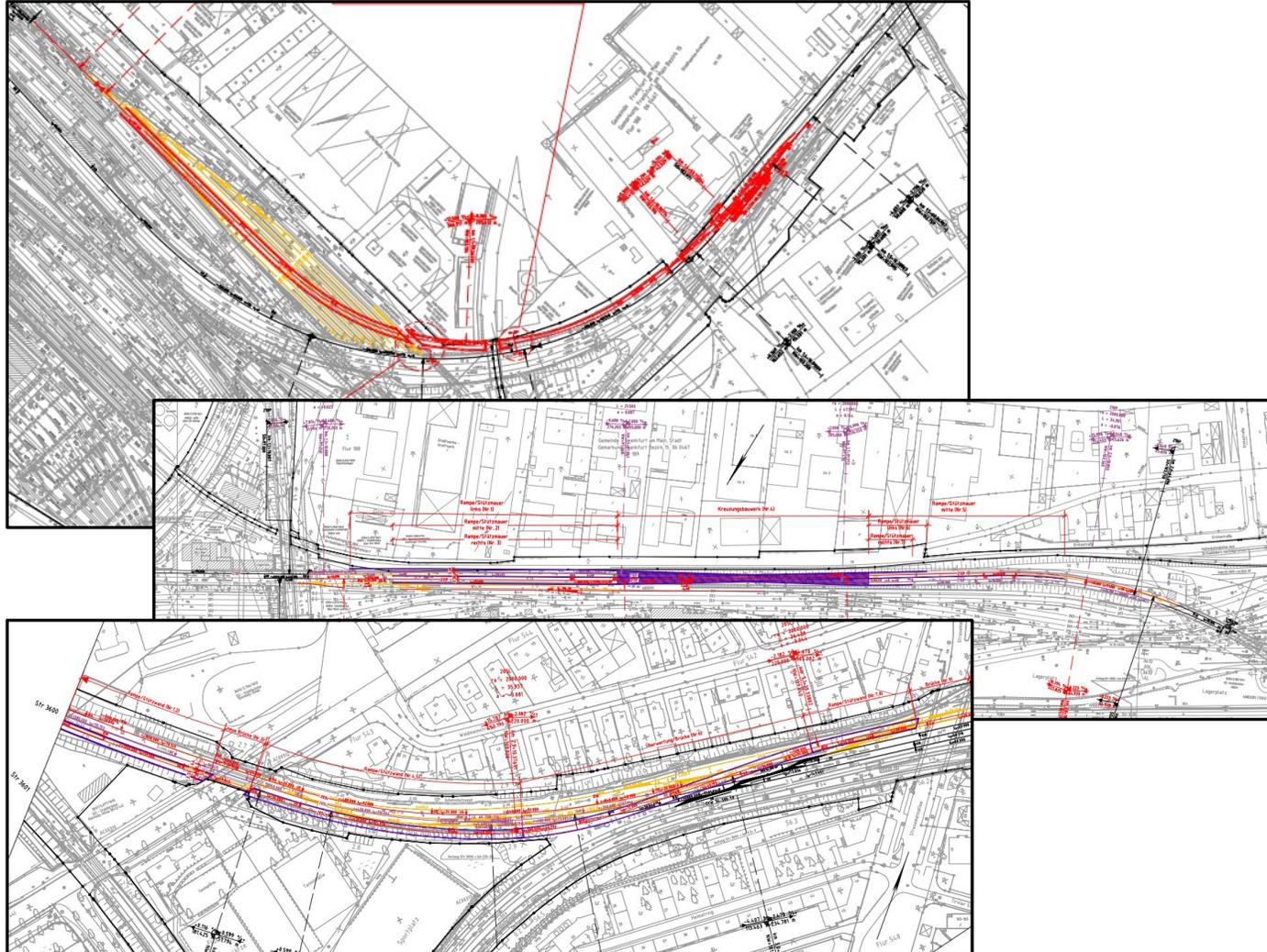
Vorläufige Festlegung für den östlichen Zulauf (2003):

- Die oberirdischen Maßnahmen werden untersucht (maximaler Ausbau der bestehenden Infrastruktur)
- **Der Fernbahntunnel wird bei weiter steigenden Zugzahlprognosen wieder aufgenommen** (vgl. „Option Durchgangsbahnhof“ Broschüre zu FRM^{Plus} aus 2002 Seite 21)

Zwischen 2014 und 2018 sind umfangreiche Untersuchungen der oberirdischen Maßnahmen zwischen Frankfurt Süd und Hauptbahnhof durchgeführt worden InfraGO



Die sogenannte Kraftwerkskurve und die Überwerfungsbauwerke am Gutleuthof sowie in Sachsenhausen wurden detailliert untersucht



Ergebnis:

Die Maßnahmen sind unter den Gegebenheiten **nicht ohne weiteres umsetzbar**, z.B. **bedingt die Kraftwerkskurve die Lagerflächen für das Ammoniaklager des Kraftwerks.**

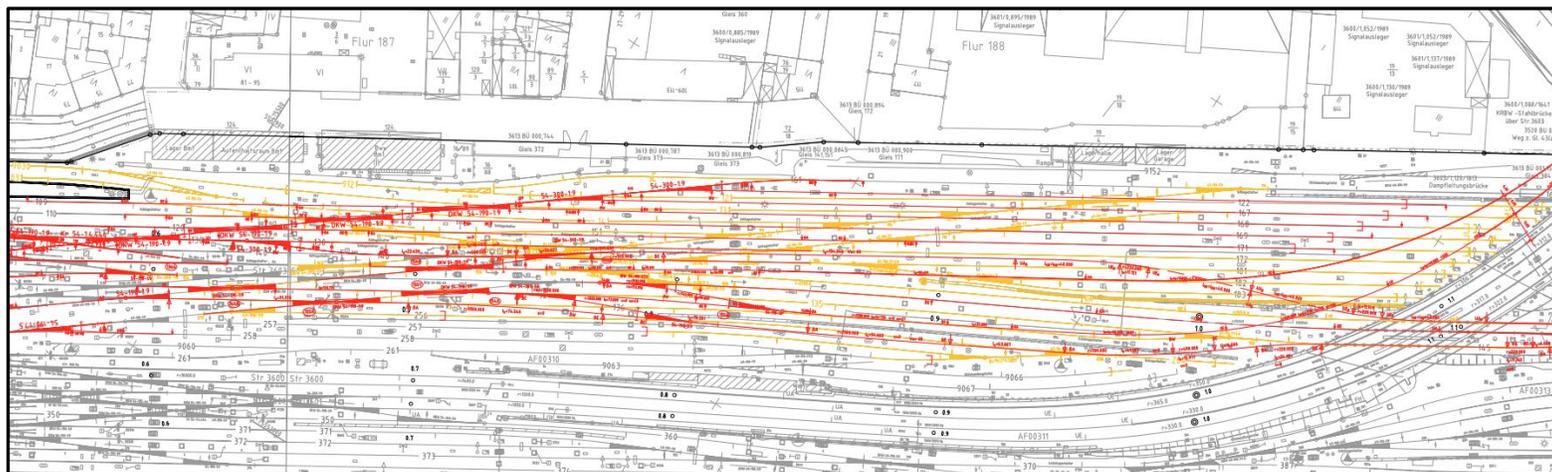
Bauzeitlich führen alle Eingriffe zwischen Hauptbahnhof und Frankfurt Süd zu erheblichen **negativen betrieblichen Auswirkungen** auf die **Funktionsfähigkeit des Frankfurter Hauptbahnhofs.**

Auch der Zulaufbereich von Louisa und Frankfurt-Süd bis zum Frankfurter Hbf wurde untersucht und bewertet

Beispiel 4-gleisiger Ausbau Hbf-Süd



Ferner wurde auch eine zusätzliche Mainbrücke mit 2 Gleisen untersucht (6 statt 4 Gleise über den Main)



Ergebnisse der Untersuchung:

Die Gleise der Main-Neckar-Brücke werden deutlich entlastet, aber das **Konfliktpotential** wird teilweise **nur verschoben**. Für Ffm Hbf ist **keine Verbesserung der Betriebsqualität** zu erwarten. Die Behinderungen werden je nach Infrastrukturvariante und Betriebskonzept z.T. sogar steigen und zum **Anstieg der Verspätungsminuten** führen. Trotz zusätzlicher Gleise auf der Main-Neckar-Brücke wird **keine engpassauflösende Wirkung** für den Gesamtknoten erzielt.



Im Jahr 2018 wurde deutlich, dass der langjährige geplante oberirdische 4-gleisige Ausbau bei ständig wachsenden Zugzahlen nicht mehr zukunftsfähig ist – der letzte Planungsstand von 2018 bringt lediglich einen Kapazitätzuwachs von 5 % von 1400 auf 1470 Zügen

Frankfurt RheinMain^{plus}

- Tägliches Verkehrsaufkommen **1.100 Züge/Tag**
- Wachstums**prognose** für 2015 bis zu **1.500 Züge/Tag**

Ergebnis erweiterte Machbarkeitsstudie zur Überprüfung der bisher erfolgten Maßnahmen

- Tägliches Verkehrsaufkommen ~ 1.200 Züge/Tag
- Wachstums**prognose** für 2030 bis zu 1.500 Züge/Tag
- **Bewertung der oberirdischen Maßnahmen am Frankfurter Hbf und in Frankfurt Süd → Eine Steigerung von lediglich ca. 1400 auf ca. 1470 möglichen Zügen/Tag**

2003 bis 2017

2018

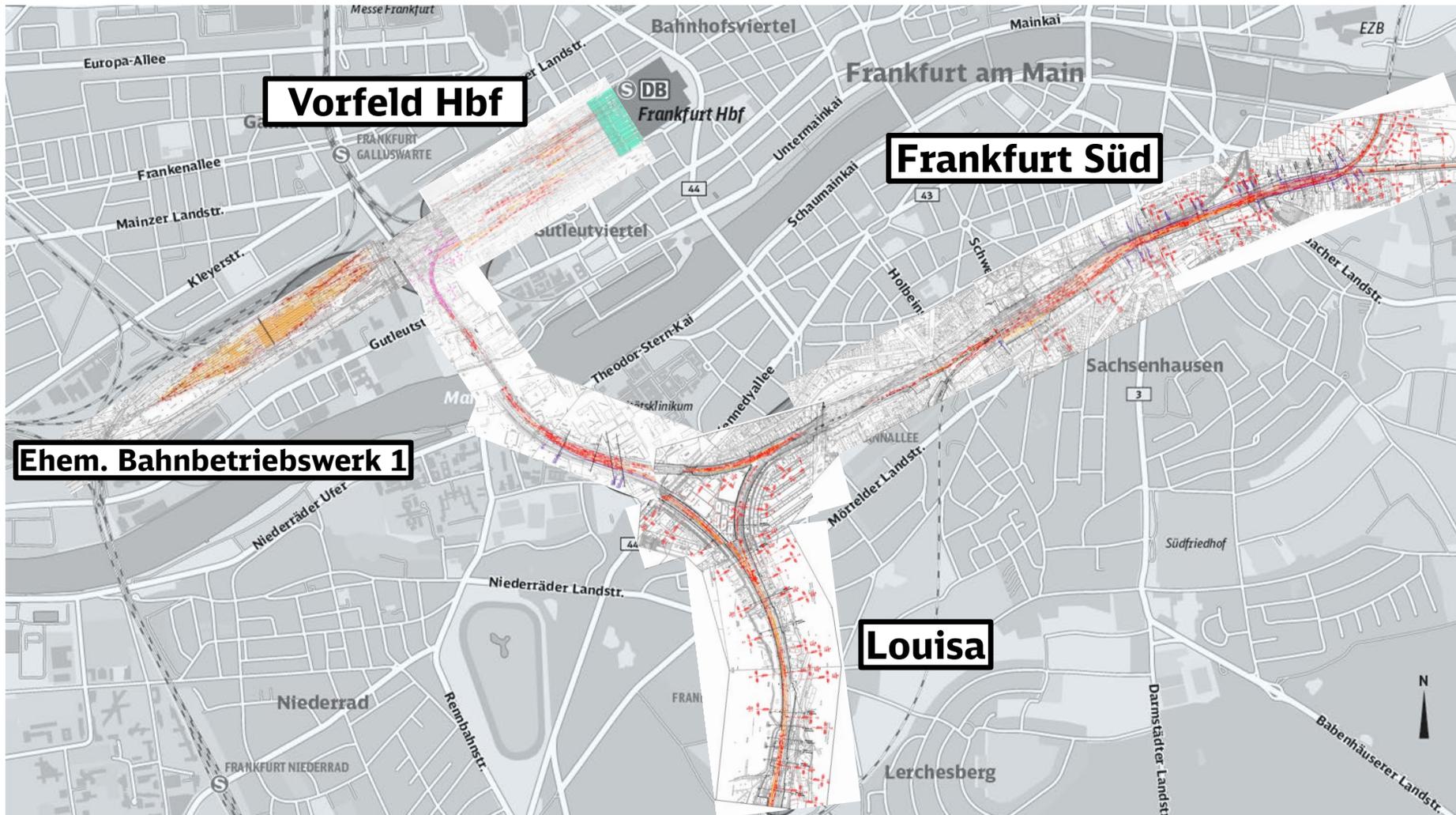
2021

2021 Fernbahntunnel Frankfurt

- Tägliches Verkehrsaufkommen ~ 1.400 Züge/Tag
- Wachstums**prognose** Deutschland Takt bis zu **1.800 Züge/Tag**
 - Oberirdische Maßnahmen allein können die Zunahme der Verkehre nicht leisten.

→ **Entscheidung pro Fernbahntunnel**

Fazit: Der 4-gleisige Ausbau zwischen Frankfurt Süd und Hbf erzeugt große bauliche und betriebliche Probleme bei nur 5% Steigerung der Kapazität von 1400 auf 1470 Zügen pro Tag



Bewertung

- Steigerung der Kapazität 5%
- Keine Erhöhung der Bahnsteiganzahl
- Keine Fahrzeitgewinne
- Deutlich mehr als 10 Jahre Bauzeit
- Sehr hohe bauzeitliche Einschränkungen für den Betrieb des Hauptbahnhofs
- Bauzeit mit betrieblichen Einschränkungen

1. Vorstellungsrunde
2. Der Weg zum Fernbahntunnel
 - 2.1 Historie zum Gesamtkonzept Knoten Frankfurt
 - 2.2 Weiterentwicklung des Variantenbereichs**
 - 2.3 Röhrenkonzepte und Trassierung
 - 2.4 Die neue unterirdische Station
3. Abstimmung gemeinsamer Botschaften und Ausblick
4. Offene Gespräche an den Marktständen

✔ Machbarkeitsphase

⚙ Konzeptionsphase

○ Vorplanungsphase

✔ Machbarkeitsstudie

Drei Tunnelkorridore Nord, Mittel und Süd wurden erarbeitet. Aufgrund des Frankfurter Hochhausriegels und beträchtlicher Eingriffe in den Bahnhof erweist sich nur der Südkorridor als erschließbar.

⚙ Ermittlung potentieller Varianten - Trassen

Innerhalb des Südkorridors wurden prinzipiell machbare Trassen identifiziert, die sich in ihren Lagen, ihrer Leistungsfähigkeit und technischen Details unterscheiden. Insbesondere bautechnische Aspekte und der betriebliche Nutzen bestimmen, ob eine Variante einer vertieften Betrachtung unterzogen wird.

○ Variantenvergleich

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Kriterium 1			
Kriterium 2			
Kriterium 3			
Kriterium 4			

Aus der Kombination von Trassen- und Stationsvarianten ergeben sich Vorzugsvarianten. Diese werden detailliert ausgearbeitet und anhand von technischen, betrieblichen, sozialen, wirtschaftlichen und umweltfachlichen Kriterien bewertet und verglichen.

✔ Funktions- und Gestaltungskonzept

Nach Abschluss der Machbarkeitsstudie wurde die Variante der Station im Südkorridor vertieft untersucht.

⚙ Ermittlung potentieller Varianten - Station

Verschiedene potenzielle Stationsvarianten wurden erarbeitet, die sich hauptsächlich in den Stationsgeometrien, -lagen und -tiefen unterscheiden. Die technische Realisierbarkeit und die funktionalen, sowie gestalterischen Aspekte einer Variante bestimmen, ob diese weiter verfolgt wird.

○ Vorplanungsvariante

Das Ergebnis des Variantenvergleichs, sowie bei Bedarf einer anschließenden verbal-argumentativen Betrachtung, ist die Vorplanungsvariante. Diese Variante wird in einer Detailtiefe ausgearbeitet, die für die auf die Vorplanungsphase folgende parlamentarische Befassung benötigt wird.

In der konzeptionellen Phase der Vorplanung sind zahlreiche betriebliche und technische Randbedingungen zu berücksichtigen

Geschwindigkeit

- Durchschnittsgeschwindigkeit --> Durchfahrtszeit
- Spitzengeschwindigkeit -> Anschluss an gegebene Trassengeschwindigkeiten

Zugfolgezeiten

- Leistungsfähigkeit des Tunnels
- Anvisierte Haltezeiten – Welche Regelhaltezeit kann erreicht werden

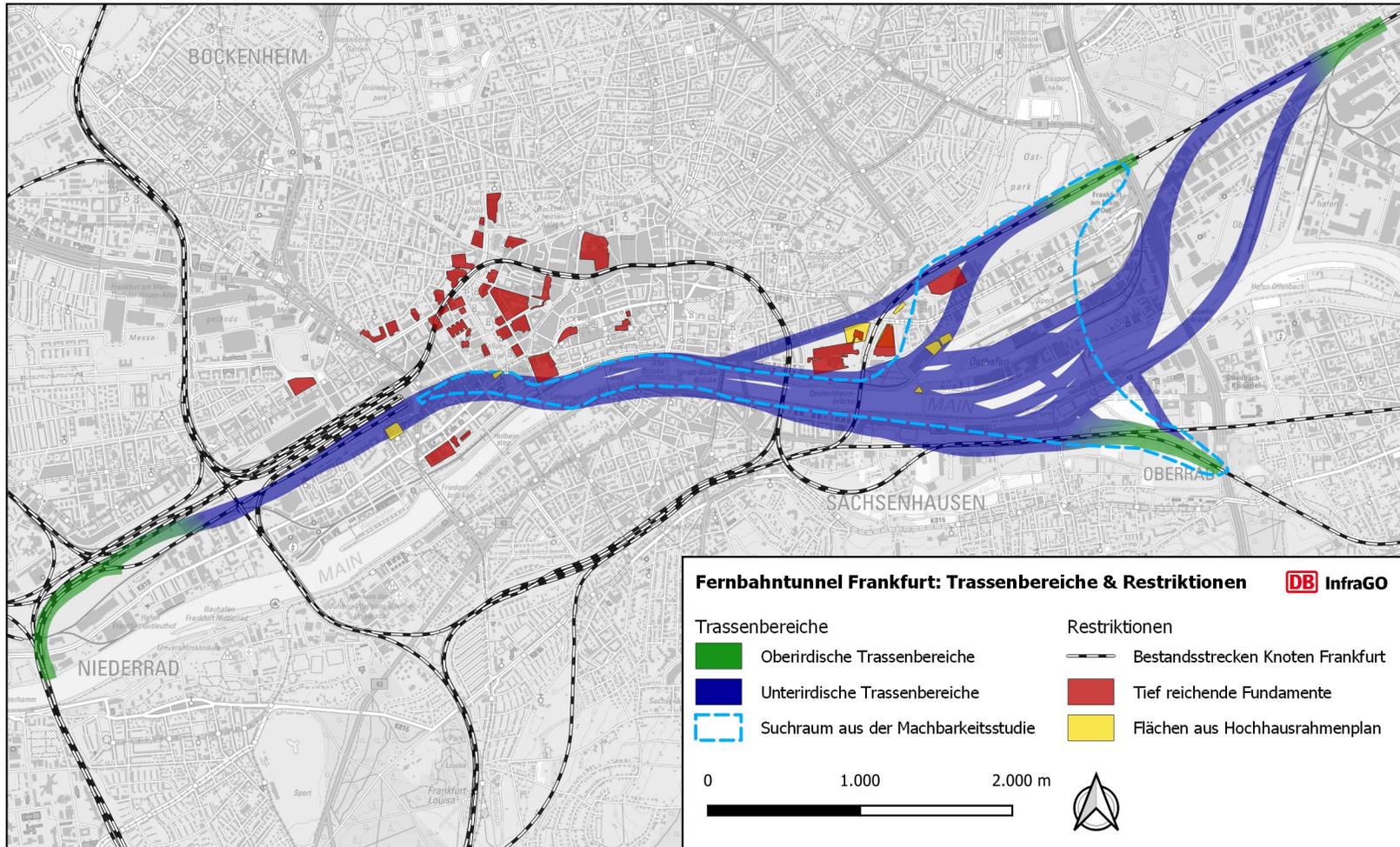
Fahrdynamische Aspekte

- Zulässige Kurvenradien
- Überhöhung
- Bremswege

Betriebliche Flexibilität im Störfall

- Wie viele Bahnsteigkanten können pro Streckengleis angefahren werden
- Können im Störfall Züge umfahren werden

Der Variantenbereich wurde gegenüber dem Suchraum der Machbarkeitsstudie konkretisiert und nach Osten erweitert



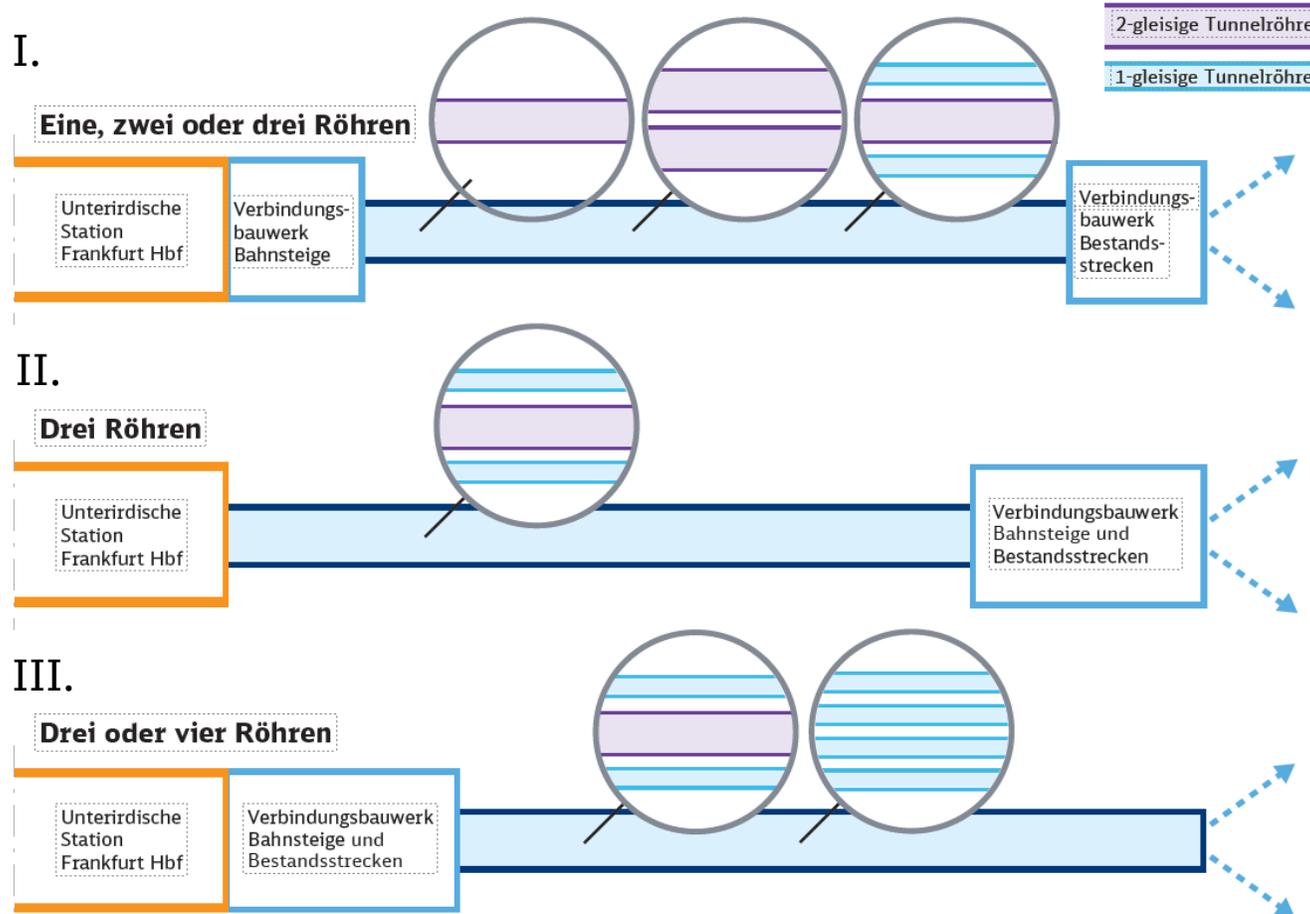
Auf der Basis z.B. der **zulässigen Radien** in **Abhängigkeit der Geschwindigkeiten** und der **erforderlichen Gleisverbindungen** konnte der Variantenbereich konkretisiert werden.

Aufgrund **unterschiedlicher Röhrenkonzepte** haben sich in der **vertieften Planung** weitere Möglichkeiten zur **Anbindung des Fernbahntunnels an die nordmainische Strecke** ergeben.

Der **erweiterte Anbindungsbereich** wird in der **Bewertung der Varianten** berücksichtigt.

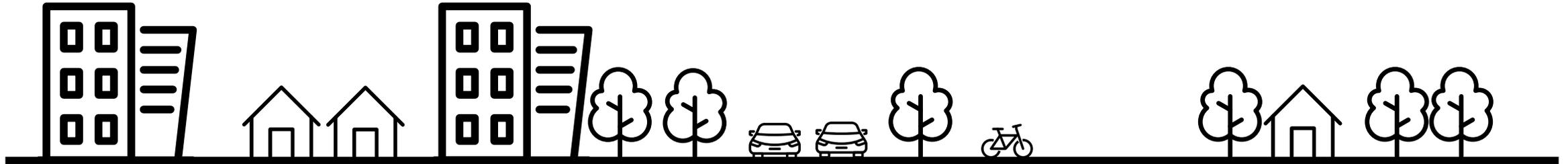
1. Vorstellungsrunde
2. Der Weg zum Fernbahntunnel
 - 2.1 Historie zum Gesamtkonzept Knoten Frankfurt
 - 2.2 Weiterentwicklung des Variantenbereichs
 - 2.3 Röhrenkonzepte und Trassierung**
 - 2.4 Die neue unterirdische Station
3. Abstimmung gemeinsamer Botschaften und Ausblick
4. Offene Gespräche an den Marktständen

In der Konzeptionsphase werden verschiedene Röhrenkonzepte und Kombinationen von Verbindungsbauwerken untersucht

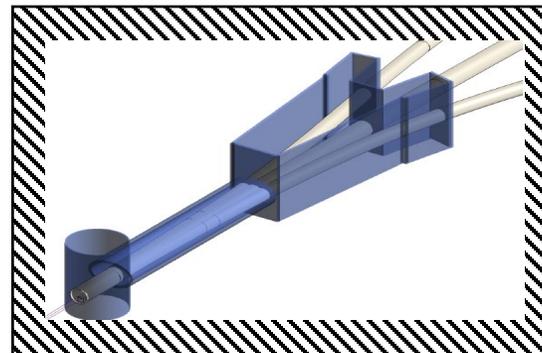


- Das **Verbindungsbauwerk Bestandsstrecken** verbindet die beiden Bestandsstrecken nordmainisch und südmainisch.
- Das **Verbindungsbauwerk Bahnsteige** verbindet die Tunnelgleise mit den Bahnsteiggleisen und ermöglicht die Einfahrt in die unterirdische Station auf mindestens 3 Bahnsteiggleise.
- Das **Verbindungsbauwerk Bestandsstrecke und Bahnsteige** führt beide Funktionen in einem Bauwerk zusammen.
- Z.B. beim **3-Röhren-** und **4-Röhrenkonzept** lassen sich die Bauwerke in „ein“ **großes Verbindungsbauwerk Bestandsstrecken und Bahnsteige** integrieren.

In den unterirdischen Verbindungsbauwerken können die notwendigen Gleisverbindungen hergestellt werden



Verbindungsbauwerk
Bahnsteige

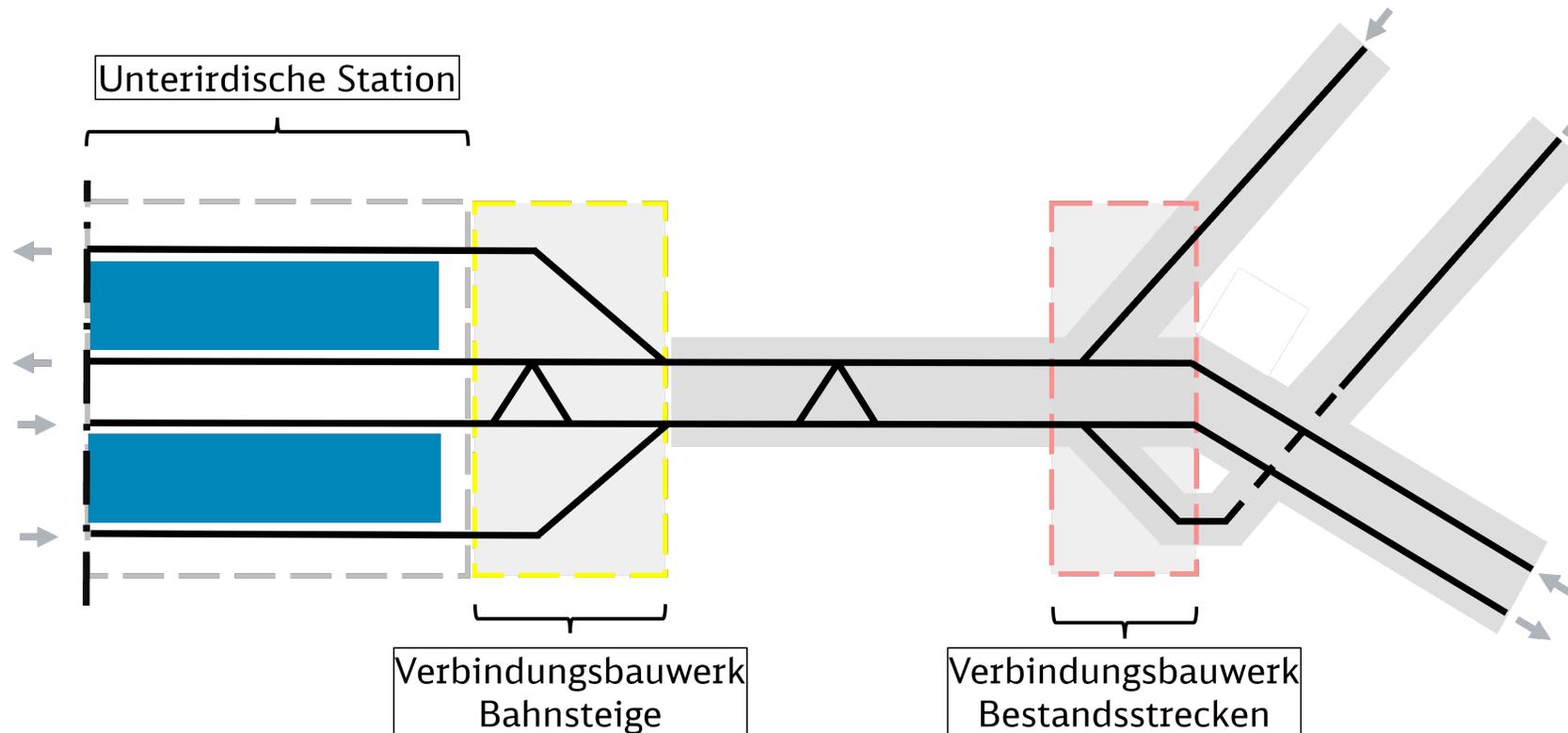


Verbindungsbauwerk
Bestandsstrecken

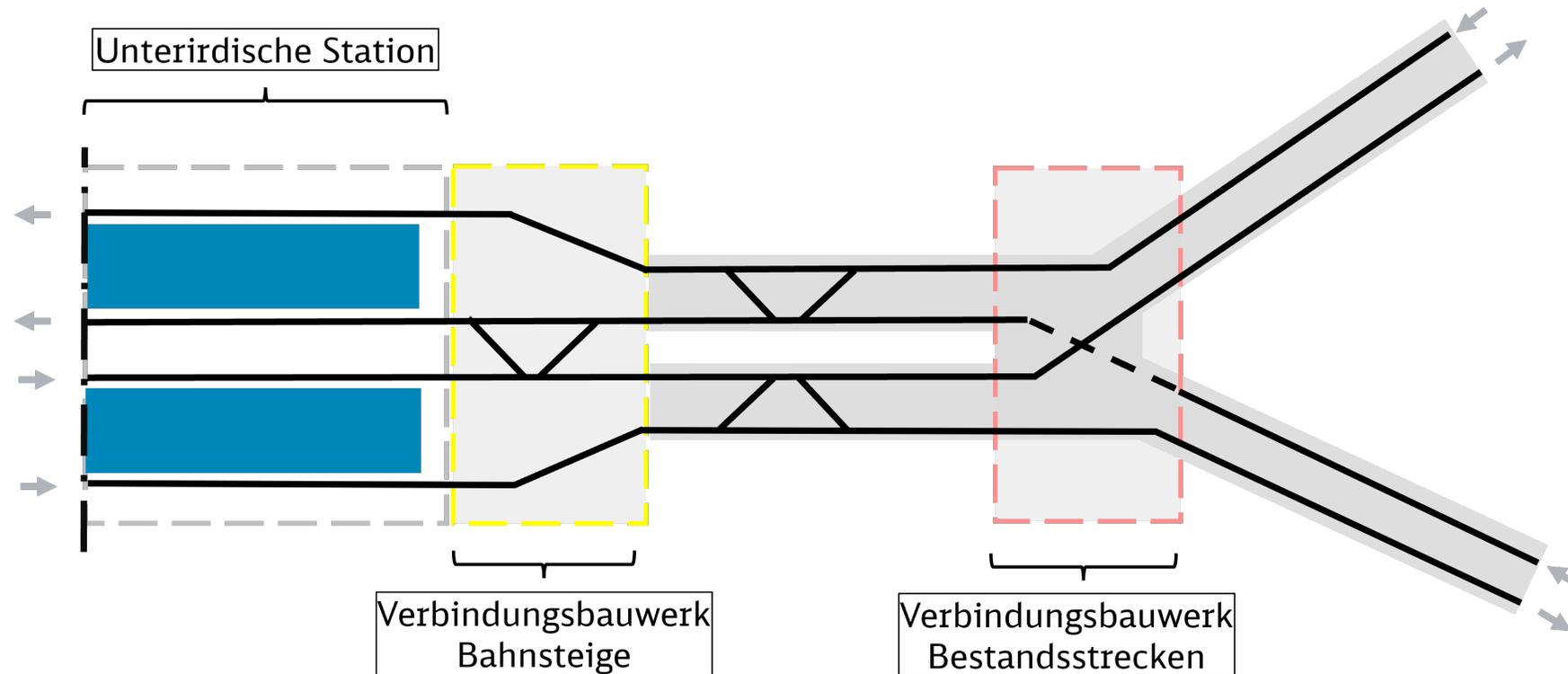


Kombiniertes Verbindungsbauwerk
Bahnsteige/Bestandsstrecken

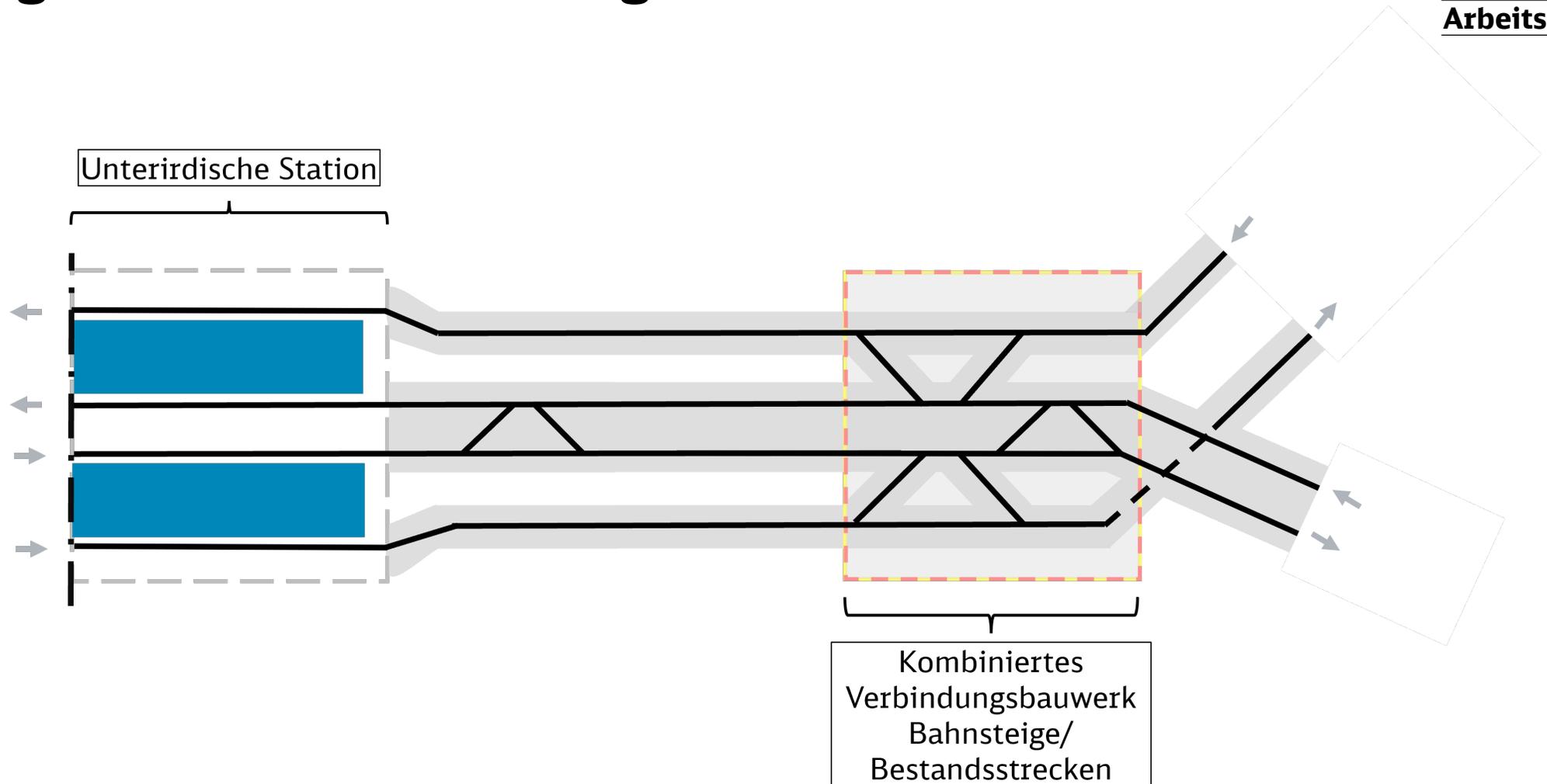
Das 1-Röhrenkonzept entspricht den meisten Varianten der Machbarkeitsstudie



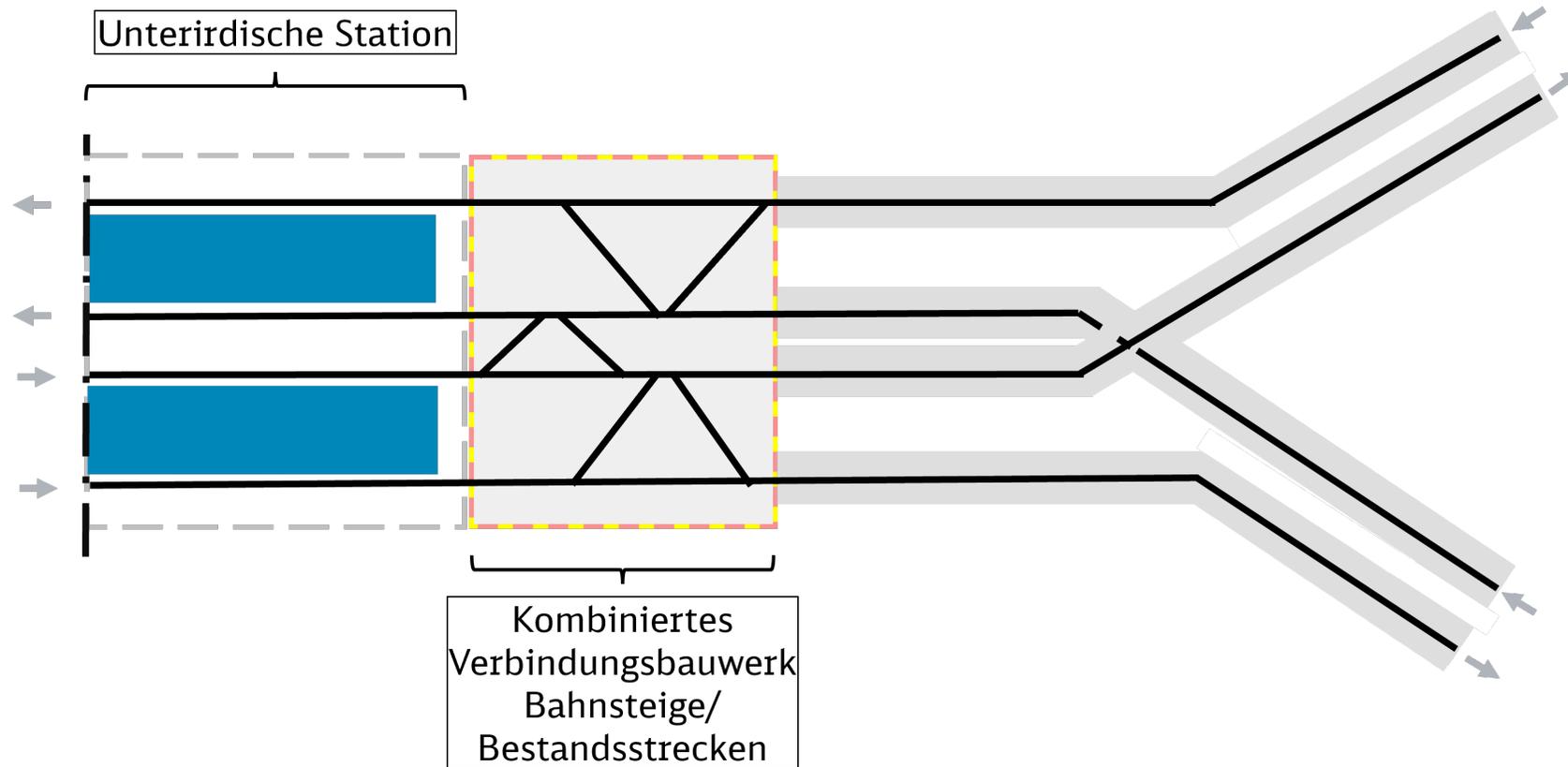
Das 2-Röhrenkonzept ermöglicht 4 Gleise zwischen der unterirdischen Station und den östlichen Anbindungen



Mit dem 3-Röhrenkonzept ist eine Kombination der beiden Verbindungsbauwerke im Osten möglich



Im 4-Röhrenkonzept erfolgt die höhenfreie Kreuzung in separaten eingleisigen Tunneln



1. Vorstellungsrunde
2. Der Weg zum Fernbahntunnel
 - 2.1 Historie zum Gesamtkonzept Knoten Frankfurt
 - 2.2 Weiterentwicklung des Variantenbereichs
 - 2.3 Röhrenkonzepte und Trassierung
 - 2.4 Die neue unterirdische Station**
3. Abstimmung gemeinsamer Botschaften und Ausblick
4. Offene Gespräche an den Marktständen

✔ Machbarkeitsphase

⚙️ Konzeptionsphase

○ Vorplanungsphase

✔ Machbarkeitsstudie

Drei Tunnelkorridore Nord, Mittel und Süd wurden erarbeitet. Aufgrund des Frankfurter Hochhausriegels und beträchtlicher Eingriffe in den Bahnhof erweist sich nur der Südkorridor als erschließbar.

⚙️ Ermittlung potentieller Varianten - Trassen

Innerhalb des Südkorridors wurden prinzipiell machbare Trassen identifiziert, die sich in ihren Lagen, ihrer Leistungsfähigkeit und technischen Details unterscheiden. Insbesondere bautechnische Aspekte und der betriebliche Nutzen bestimmen, ob eine Variante einer vertieften Betrachtung unterzogen wird.

○ Variantenvergleich

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Kriterium 1			
Kriterium 2			
Kriterium 3			
Kriterium 4			

Aus der Kombination von Trassen- und Stationsvarianten ergeben sich Vorzugsvarianten. Diese werden detailliert ausgearbeitet und anhand von technischen, betrieblichen, sozialen, wirtschaftlichen und umweltfachlichen Kriterien bewertet und verglichen.

✔ Funktions- und Gestaltungskonzept

Nach Abschluss der Machbarkeitsstudie wurde die Variante der Station im Südkorridor vertieft untersucht.

⚙️ Ermittlung potentieller Varianten - Station

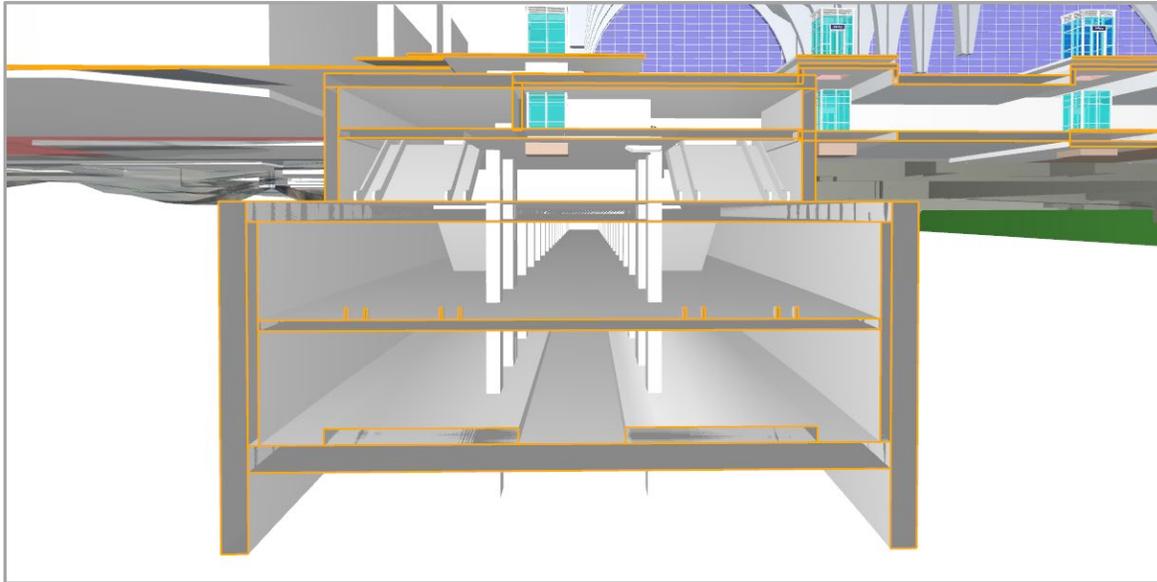
Verschiedene potenzielle Stationsvarianten wurden erarbeitet, die sich hauptsächlich in den Stationsgeometrien, -lagen und -tiefen unterscheiden. Die technische Realisierbarkeit und die funktionalen, sowie gestalterischen Aspekte einer Variante bestimmen, ob diese weiter verfolgt wird.

○ Vorplanungsvariante

Das Ergebnis des Variantenvergleichs, sowie bei Bedarf einer anschließenden verbal-argumentativen Betrachtung, ist die Vorplanungsvariante. Diese Variante wird in einer Detailtiefe ausgearbeitet, die für die auf die Vorplanungsphase folgende parlamentarische Befassung benötigt wird.

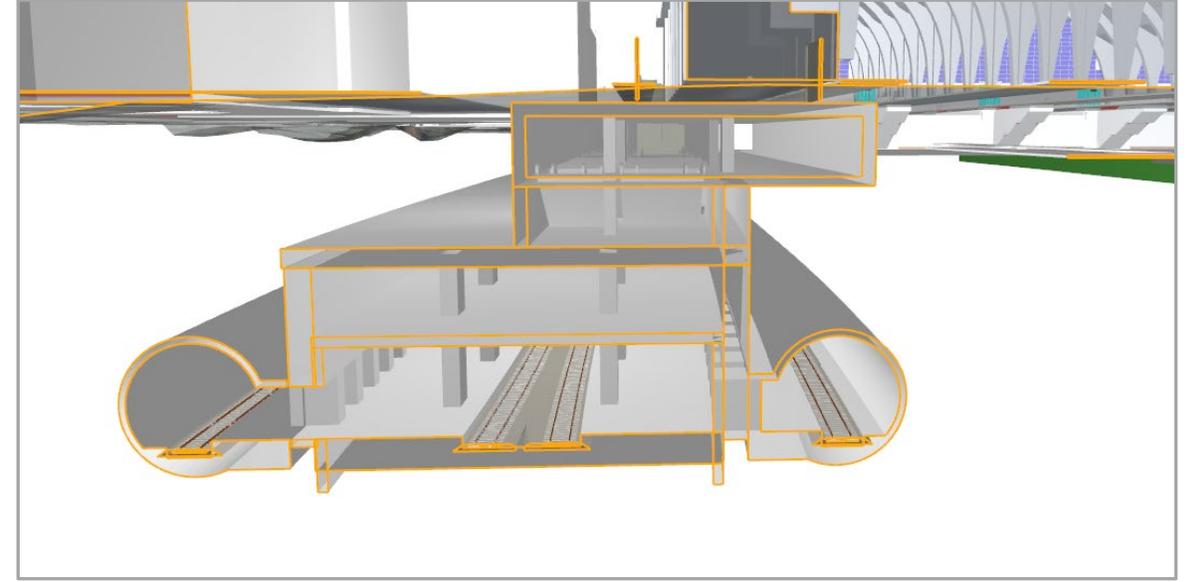
In der Variantenmatrix werden verschiedene Stationsquerschnitte betrachtet

Stationstyp A



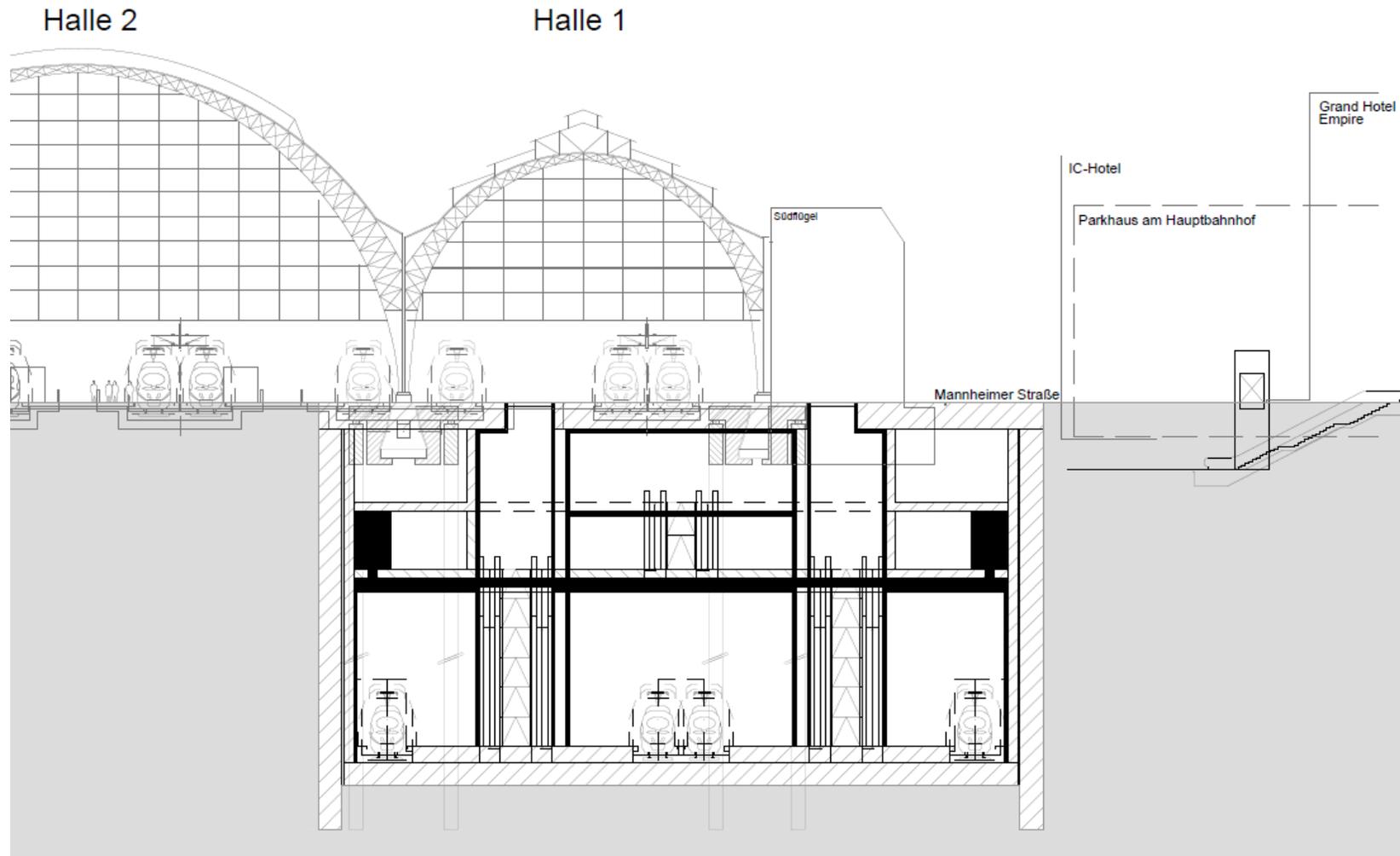
- Gute Raumwirkung und Wegebeziehung
- Klare Baukonstruktion
- Breitere offene Baugrube

Stationstyp B

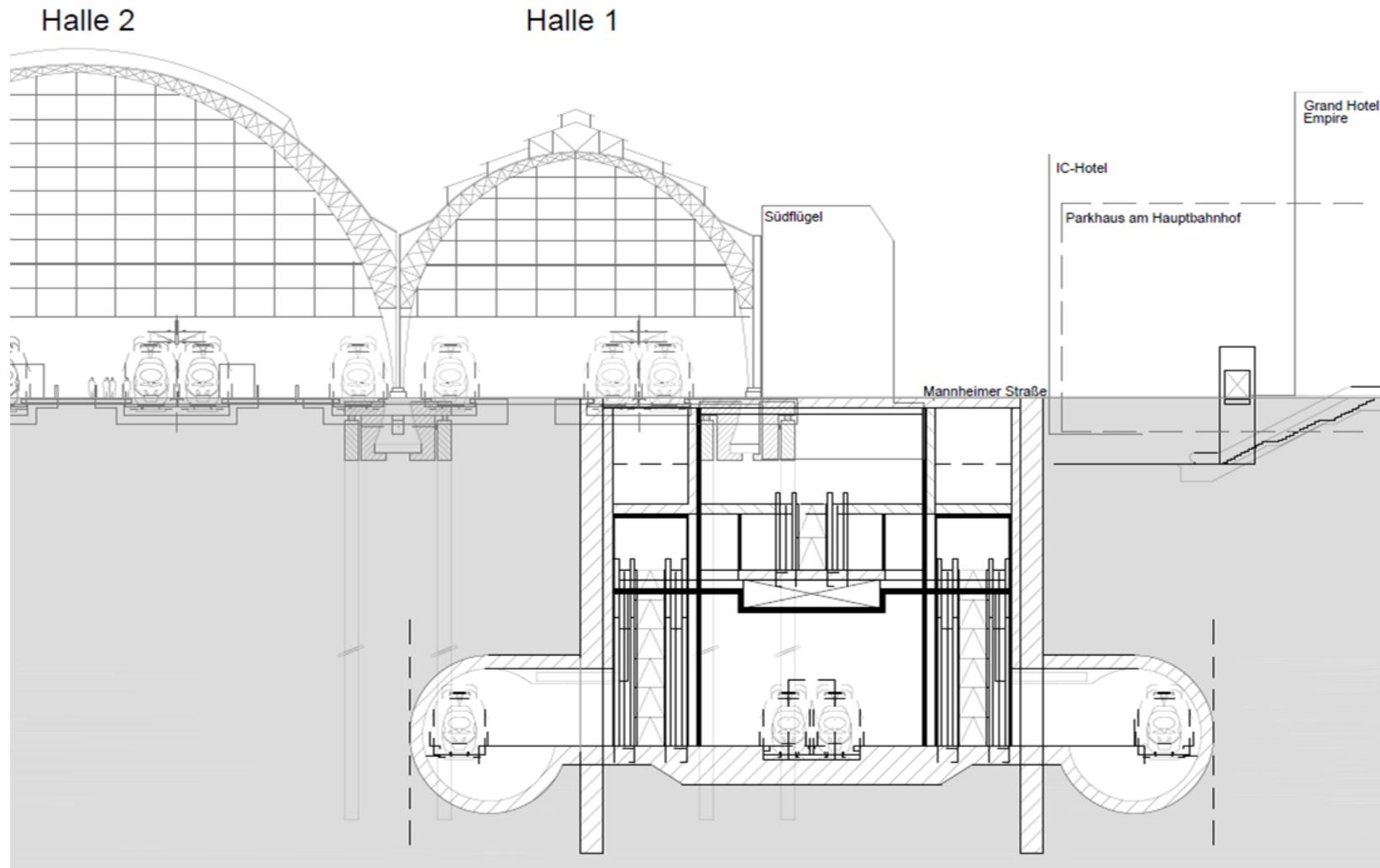


- Schlechtere Raumwirkung
- Aufwändige Baukonstruktion
- Schmalere offene Baugrube
- Komplexe Wegebeziehungen

Bei der nördlichen Lage der unterirdischen Station sind die Hallen 1 und 2 des Hauptbahnhofs bauzeitlich betroffen



Beim Stationstyp B können die außen liegenden Röhren unterirdisch hergestellt werden



Bei der Dimensionierung der unterirdischen Station werden Doppelstockfahrzeuge mit hohen Fahrgastzahlen berücksichtigt



z.B. IC 2 Twindexx

Zuglänge:	395 m
Sitzplätze:	1888 (1340+4*137)
Stehplätze:	1400 (14*100)
Personenanzahl insgesamt:	3.288

Die Ermittlung der größtmöglichen Personenzahl auf Bahnsteigen basiert auf

- der Zahl der Gleise am Bahnsteig,
- den zulässigen Sitzplätzen der längsten gleichzeitig am Bahnsteig haltenden Zuginheit/en,
- den zulässigen Stehplätzen der längsten gleichzeitig am Bahnsteig haltenden Zuginheit/en,
- zuzüglich 30 % aus der Summe der Sitz- und Stehplätze

und bemisst Breite der Bahnsteige sowie die Zuwegungen und Treppen.

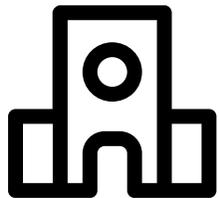
Folgende Planungsprämissen wirken sich auf das Stationsbauwerk sowie dessen Funktion und Gestaltung aus



Bis zu 12 Züge halten pro Bahnsteig / Stunde
= Ø alle 5 Minuten

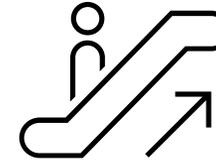


Berücksichtigung zukünftiger Doppelstockzüge mit bis zu 400 m Länge



Angestrebte Umsteigezeit von 8-10 Minuten auch zur oberirdischen Gleishalle

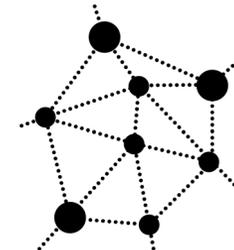
Planungsprämissen resultierend aus Kapazitätserhöhung



hohe Anzahl an leistungsfähigen Erschließungselementen auch für die Räumung



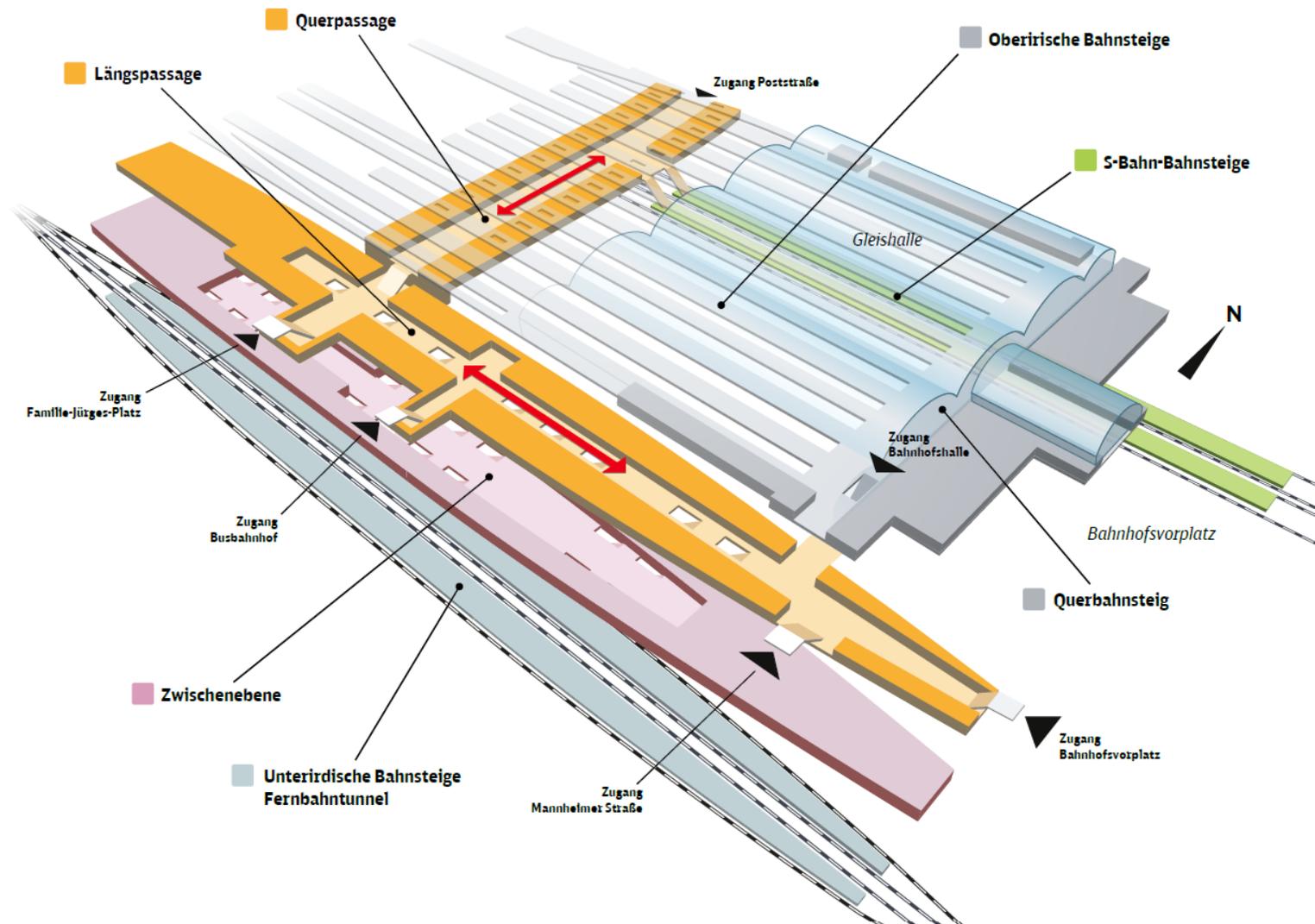
Zukunftssichere Dimensionierung der Bahnsteigbreite



Neues Wegenetz durch Längs- und Querpassage

Auswirkungen auf den Bahnhof

Erste Konzepte für neue und kürzere Wegebeziehungen wurden erarbeitet



Die neuen Wegeverbindungen im Hauptbahnhof ermöglichen **kurze Umsteigezeiten.**

Die **neue Querpassage verbindet** die angrenzenden Stadtteile **Gallus- und Gutleut miteinander.**

Durch ein zielgerichtetes **Wegekonzept** werden die **Personenströme** effektiv zwischen den **Ebenen** gelenkt



- A** Bahnsteige Gleishalle / EG Erdgeschoss / Straßenebene
- B** Verteilerebene
- C** Zwischenebene
- D** Bahnsteigebene Fernbahntunnel

Durch ein zielgerichtetes Wegekonzept werden die Personenströme auf der Bahnsteigebene gelenkt



D Bahnsteigebene Fernbahntunnel

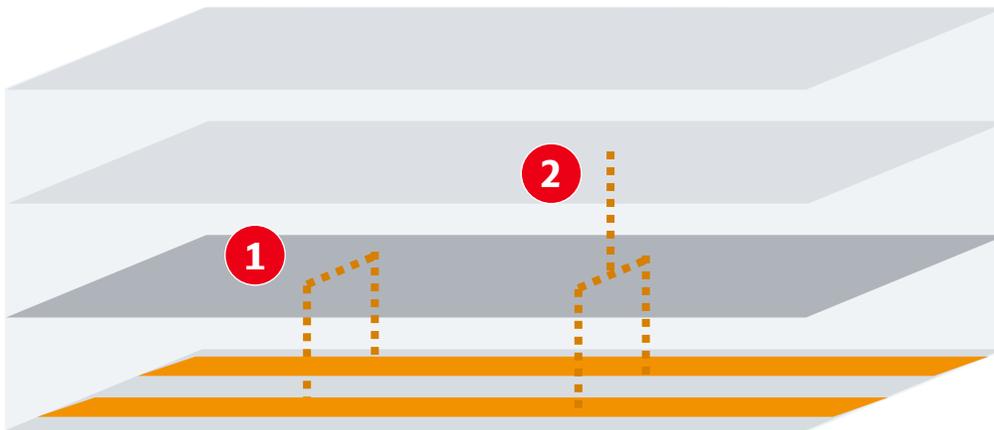
- 1 4 Gleise gem. Trassierung**
- 2 2 Mittelbahnsteige / 4 Bahnsteigkanten**
420 m Nutzlänge
- 3 Umsteigen auf dem Bahnsteig**
Fokus Übereckverbindungen
- 4 Vorgaben Bahnsteig**
Unterbringung erforderlicher Elemente unter Berücksichtigung max. Fluchtweglängen und dem Gefahrenbereich gem. Ril 813

Durch ein zielgerichtetes Wegekonzept werden die Personenströme effektiv gelenkt

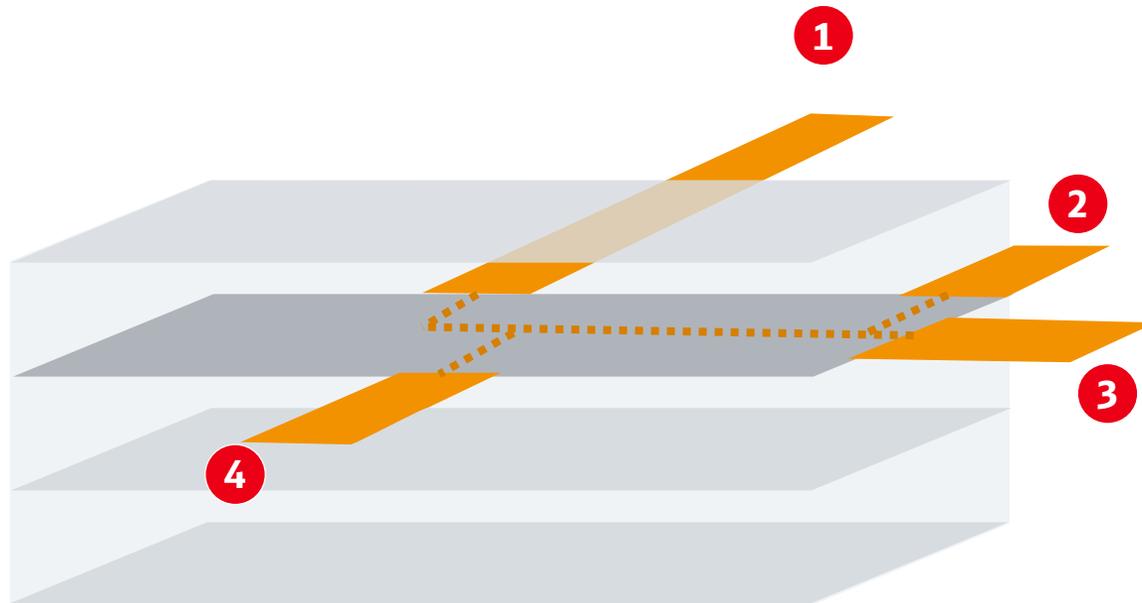
C Zwischenebene

Unterteilt die Höhendifferenz zwischen Bahnsteigebene und Verteilerebene

- 1 Umsteigen zwischen Tiefbahnsteigen**
Kurze Wegeverbindung bei Bahnsteigwechsel
- 2 Zugang von der Bahnsteigebene zur Verteilerebene über Zwischenebene**
Effizientere Erschließung



Durch ein zielgerichtetes Wegekonzept werden die Personenströme effektiv gelenkt

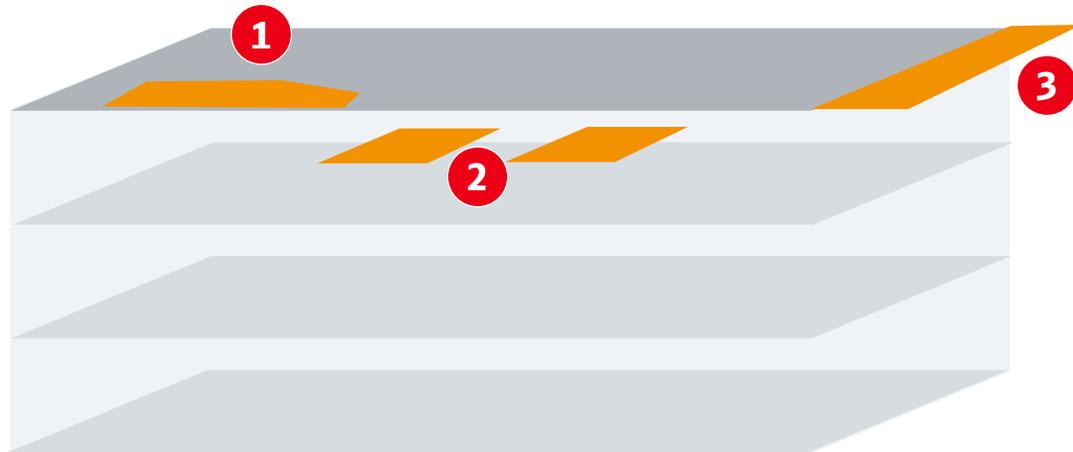


B Verteilerebene

*Hauptebene des Wegenetzes:
Alle Verbindungen laufen über diese Ebene!*

- 1 Neuer Nordzugang und neue Querpassage auf der Verteilerebene**
Umsteigen Gleishalle / S-Bahn / Stadtteilverbindung
- 2 Verbindung zum Querbahnsteig**
Umsteigen Gleishalle / S-Bahn
- 3 Verbindung zur B-Ebene**
Ausgänge Stadt / U-Bahn
- 4 Verbindung zur Stadt**
Ausgang Stadt / Busbahnhof

Durch ein zielgerichtetes Wegekonzept werden die Personenströme effektiv gelenkt



A Bahnsteige Gleishalle / EG Erdgeschoss / Straßenebene

Wenige freie Flächen, daher hier nur zwingend notwendige Funktionen!

- 2 Zwei neue Südzugänge zum Bahnhof (Tief) Familie-Jürges-Platz und Parkhaus „Am Hauptbahnhof“ / Hochhausfläche : Ausgang Stadt / Fluchtweg**
- 3 Ein neuer Ostzugang vom Bahnhofsvorplatz**
Ausgang Stadt / Fluchtweg
- 1 Technischer Zugang:**
Zugang FBT (Logistik / Betrieb / Wartung)
ggf. Feuerwehrrangriff

Das neue Wegenetz wird fahrgastfreundlich und intuitiv gestaltet

Wegenetz



Die Wege bilden das Wegenetz und verbinden alle relevanten Ziele.

Komfort



Die Wege im Metropolbahnhof sind komfortabel.

Kapazität



Die Wege sind leistungsfähig und nehmen die zukünftigen Personenströme auf.

Orientierung



Die Wege sind gut sichtbar und intuitiv zu finden.

Umsteigezeit



Die Wege ermöglichen die Umsteigezeit gemäß Deutschlandtakt (8-10 Minuten von der neuen Station zur Gleishalle).

Großzügige Raumfiguren



Die Wege sind klar strukturiert mit breiter Raumwirkung.

Barrierefrei



Die Wege sind barrierefrei.

Aufenthaltsqualität



Die Wege sind angenehm zu nutzen und bieten soziale Kontrolle.

1. Vorstellungsrunde
2. Der Weg zum Fernbahntunnel
- 3. Abstimmung gemeinsamer Botschaften und Ausblick**
4. Offene Gespräche an den Marktständen

Pressebotschaften (1/3)

Deutsche Bahn stellt aktuellen Planungsstand des Fernbahntunnels vor

- › Auf der zweiten Sitzung des Dialogforums zum Fernbahntunnel Frankfurt hat die Bahn den Hintergrund zum geplanten Vorhaben erläutert sowie über den aktuellen Planungsstand zu den möglichen Trassierungsvarianten und der Ausgestaltung der zukünftigen Station informiert.
- › Auf der Sitzung erläuterte die Bahn, dass Frankfurt zu einem der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte deutschlandweit und darüber hinaus zählt. Bereits heute fahren täglich 1.400 Züge die Mainmetropole an. Zukünftig sollen es laut Prognosen des Bundes 1.800 Züge sein.
- › Angesichts der Bedeutung des Knotens Frankfurt für das Schienennetz gingen der Planung zum Fernbahntunnel bereits in den vergangenen Jahrzehnten umfangreiche Untersuchungen zu möglichen oberirdischen Alternativen voraus. Dazu zählte insbesondere der viergleisige Ausbau zwischen Frankfurt Süd bis zum Hbf. Ebenso wurde der Zulaufbereich von Louisa zum Hauptbahnhof sowie der Bau einer zusätzlichen Mainbrücke geprüft.
- › Die Untersuchungen der Bahn ergaben, dass die oberirdischen Maßnahmen lediglich zu einem Kapazitätswachst von 5% auf 1.470 Züge führen würden und damit für die geplanten Zugzahlen von 1.800 nicht ausreichend sind.

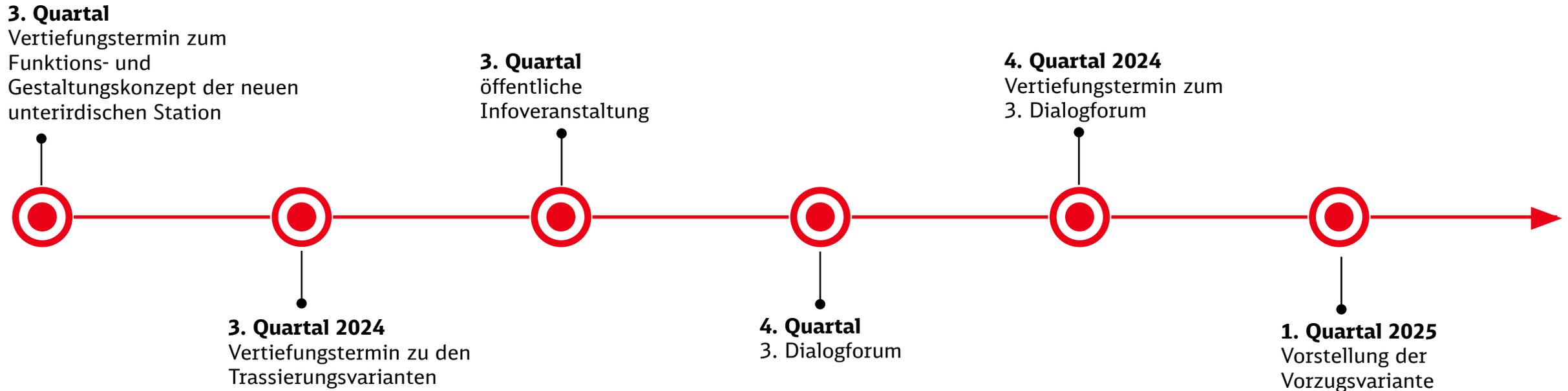
Pressebotschaften (2/3)

- › Zudem würden die Bauarbeiten deutlich mehr als 10 Jahre benötigen und den Betrieb des Hauptbahnhofs in dieser Zeit deutlich einschränken.
- › Ergebnis ist somit: die beschriebenen oberirdischen Maßnahmen reichen allein nicht aus. Es braucht den Fernbahntunnel in Kombination mit weiteren oberirdischen Maßnahmen (Nordmainische S-Bahn, Gleis 25, Stadion 2. & 3. Baustufe, Frankfurt Süd und die oberirdischen Maßnahmen am Frankfurter Hbf) für eine zukunftsfähige Schieneninfrastruktur mit 1800 Zügen.
- › Die Bahn berichtete, dass die Planung zum Fernbahntunnel gut vorangeht. Ein zentraler Punkt der Planung wird die Frage sein, wie man die vier Gleise (zwei nordmainisch, zwei südmainisch) mit den vier Bahnhofsgleisen verbindet, sodass vom jeweiligen Gleis mehrere Bahnsteige angefahren werden können (betriebliche Flexibilität). Dies erfordert eine unterirdische Verbindung der Gleise, die aus Platzgründen nicht in den Tunnelröhren erfolgen kann. Hierfür benötigt es daher unterirdische Verbindungsbauwerke, deren Lage im weiteren Planungsprozess ermittelt wird.
- › Derzeit erarbeitet die Bahn unter Berücksichtigung zahlreicher betrieblicher und technischer Randbedingungen, wie z.B. Leistungsfähigkeit, Kurvenradien, betriebliche Flexibilität die potenziellen Trassenvarianten. Diese sollen im Laufe der zweiten Jahreshälfte 2024 vorliegen. Mitglieder des Dialogforums weisen darauf hin, dass auch in den angrenzenden Kommunen ein qualitativ leistungsfähigeres Schienennetz und attraktives Personenverkehrsangebot wichtig ist und relevante Auswirkungen des Fernbahntunnels auf diese Städte bei den Planungen Berücksichtigung finden sollen.

Pressebotschaften (3/3)

- › Für die neue unterirdische Station werden mehrere Stationstypen untersucht. Ziel ist es, den Fahrgästen eine möglichst kurze Umsteigezeit von 8-10 Minuten zur oberirdischen Gleishalle zu ermöglichen. Darüber hinaus werden bei der Dimensionierung der Station 400m lange Doppelstockzüge mit hohen Fahrgastzahlen berücksichtigt, um zukunftsfähig zu bleiben. Diese Doppelstockzüge benötigen breite und lange Bahnsteige.
- › Zudem stellte die DB die angedachte unterirdische Querpassage zwischen dem Gallus- und dem Gutleutviertel sowie das neue Wegekonzept für die Fahrgäste auf dem Dialogforum vor. Für Fahrradfahrer soll es zudem auch neue Fahrradparkhäuser geben.
- › Mitglieder des Dialogforums betonen dabei die Bedeutung des Fernbahntunnels und der Querpassage für die Stadtentwicklung Frankfurts und unterstreichen, dass hierzu grundsätzlich eine enge Abstimmung mit den weiteren städtischen Vorhaben wichtig ist. Die Bedeutung des Frankfurter Hauptbahnhofs als multimodale Verkehrsplattform soll weiter gestärkt werden. Dazu gehört sowohl die Gestaltung der unterirdischen Station als auch des Bahnhofsumfeldes.
- › Im vierten Quartal ist die nächste Sitzung des Dialogforums vorgesehen.

Meilensteine der Kommunikation bis zur Vorzugsvariante



1. Vorstellungsrunde
2. Der Weg zum Fernbahntunnel
3. Abstimmung gemeinsamer Botschaften und Ausblick
- 4. Offene Gespräche an den Marktständen**

Vielen Dank