

---

# Dialogforum zum Fernbahntunnel Frankfurt

## 3. Sitzung

Frankfurt am Main

04.11.2024

---

Ort: NETZwerk – DB InfraGO AG Zentrale, Adam-Riese-Straße 11-13, 60327 Frankfurt  
Dauer: 13:00 Uhr – 16:00 Uhr  
Moderation: Ralf Eggert, ifok  
Protokoll: Tobias Gruhn, ifok

## **Tagesordnung**

TOP 0 Begrüßung und Tagesordnung

TOP 1 Rückblick auf das 2. Dialogforum

TOP 2 Variantenabschichtung

TOP 3 Fazit zu den Bauwerken

TOP 4 Standortfindung

TOP 5 Fazit & Ausblick

TOP 6 Abschluss im Plenum

## **Anlagen zum Protokoll**

Anlage 1 Präsentation DB InfraGO AG  
Anlage 2 Presseinformation des Dialogforums

## **TOP 0      Begrüßung und Tagesordnung**

### **Begrüßung Moderation**

Der Moderator Ralf Eggert, ifok GmbH, begrüßt die Teilnehmenden zum dritten Dialogforum des Fernbahntunnels Frankfurt. Er erläutert, dass die im letzten Dialogforum vorgestellten Tunnelröhrenkonzepte nun vertieft betrachtet und bewertet werden. Anschließend übergibt er das Wort an Gerd-Dietrich Bolte.

### **Begrüßung Deutsche Bahn**

Gerd-Dietrich Bolte, Leiter Infrastrukturprojekte Region Mitte, begrüßt die Teilnehmenden des Dialogforums im Namen der DB InfraGO AG. Ziel der Veranstaltung sei es, den Teilnehmenden den Variantenabschichtungsprozess vorzustellen. Daher habe man versucht, den Bewertungsprozess möglichst umfassend auf Grundlage des aktuellen Planungsstandes darzustellen. Er freue sich auf einen konstruktiven Austausch mit den Forumsteilnehmenden.

### **Begrüßung Stadt Frankfurt**

Wolfgang Siefert, Mobilitätsdezernent der Stadt Frankfurt, begrüßt die Teilnehmenden im Namen der Stadt Frankfurt. Er betont, dass die Stadt Frankfurt das Projekt im engen Austausch mit der Deutschen Bahn begleite. Er freue sich auf den heutigen Austausch.

### **Tagesordnungspunkte**

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

- (1) Rückblick auf das 2. Dialogforum
- (2) Variantenabschichtung
- (3) Fazit zu den Bauwerken
- (4) Standortfindung
- (5) Fazit & Ausblick
- (6) Abschluss im Plenum

Die Präsentation sowie ein Ergebnisprotokollentwurf werden den Teilnehmenden im Nachgang des Termins zur Verfügung gestellt. Herr Eggert stellt die Änderungsvorschläge des letzten Dialogforums und der zwei Vertiefungstermine vor (Anlage 1, **Folie 2-4**). Die Vorschläge werden ohne Anmerkungen aus dem Plenum angenommen. Die Protokolle des 2. Dialogforums sowie die der ersten und zweiten Vertiefungstermine gelten somit als formell verabschiedet und werden als solche auf der Projektwebsite veröffentlicht.

Anschließend erläutert der Moderator, dass die Deutsche Bahn drei Anfragen für neue Forumsmitglieder erreicht habe. Von Seiten der aktuellen Teilnehmer des Dialogforums gibt es keine Einwände. Daher begrüßt er die neuen Mitglieder des Dialogforums.

## TOP 1 Rückblick auf das 2. Dialogforum

Dr. Alexander Nolte, Gesamtprojektleiter des Projekts Fernbahntunnel Frankfurt, gibt den Teilnehmenden einen kurzen Rückblick auf die Themen des zweiten Dialogforums (Anlage 1, **Folie 5-10**). Diese bilden die Grundlage für den Variantenvergleich, der auf der heutigen Sitzung präsentiert werde. Er betont, dass es sich derzeit noch um Konzepte handele, die im darauffolgenden Planungsprozess noch detaillierter auszuarbeiten seien.

## TOP 2 Variantenabschichtung

Herr Nolte erläutert den Abschichtungsprozess der Tunnelkonzepte bei den unterschiedlichen Bauwerksabschnitten (Anlage 1, **Folie 11-37**). Zunächst geht er auf die angelegten Kriterien des qualitativen Bewertungsprozesses (Anlage 1, **Folie 12**) ein. Anschließend stellt er die Bewertungen der Röhrenkonzepte für die Verbindungsbauwerke Bahnsteige vor (Anlage 1, **Folie 13-20**). Er macht deutlich, dass es sich bei den blau markierten Flächen in den Verbindungsbauwerksdarstellungen um Eingriffe in die Straßeninfrastruktur des Bahnhofsviertels handeln würde. Er weist darauf hin, dass das Verbindungsbauwerk beim 3-Röhrenkonzept gegebenenfalls entfallen könnte. Dies müsse allerdings noch betrieblich vertiefend untersucht werden. Anschließend stellt Herr Nolte die unterschiedlichen Röhrenkonzepte zwischen den Verbindungsbauwerken vor (Anlage 1, **Folie 21-29**). Diese unterscheiden sich in der Anzahl der Röhren und der Zahl der Gleise. Zum Abschluss erläutert er die Bewertung der Varianten des Verbindungsbauwerks Bestandsstrecken (Anlage 1, **Folie 30-37**).

## TOP 3 Fazit zu den Bauwerken

Herr Nolte stellt den Teilnehmenden das Zwischenergebnis für jedes Röhrenkonzept vor (Anlage 1, **Folie 38-39**).

## Anmerkungen/Diskussion

### Verbindungsbauwerk Bahnsteige

*Ein Mitglied bittet darum, die örtliche Lage der Eingriffe im Bahnhofsviertel genauer zu definieren. Es befürchtet, dass die Flächen der ehemaligen Wallanlage beeinträchtigt werden könnten.*

Herr Nolte antwortet, dass die Eingriffe vornehmlich im Bereich der Straßen erfolgen würden. Dafür werde in enger Abstimmung mit der Stadt Frankfurt ein Verkehrskonzept erarbeitet. Derzeit befindet sich die Planung in der Konzeptphase und werde noch ausgearbeitet. Die alten Wallanlagen werden jedoch berücksichtigt.

### **Tunnelröhrenkonzept**

*Ein Mitglied merkt an, dass es nach seiner Ansicht zusätzlich zu den vorgestellten Tunnelkonzepten noch eine weitere Option (ein Einfahren in paralleler Lage und eine eingleisige Ausfahrt) geben würde.* Herr Nolte antwortet, dass diese Variante gerne im bilateralen Gespräch in der Pause besprochen werden könne.

*Ein Mitglied möchte wissen, ob im Falle von belegten Bahnsteigen die wartenden Züge im Tunnel halten müssten.*

Herr Nolte bestätigt dies. Er betont, dass es für alle Röhrenkonzepte verschiedene Vor- und Nachteile geben würde, welche in einer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) nochmal betrachtet werden.

*Ein Mitglied möchte wissen, ob bei einer Sperrung einer Tunnelröhre im vierröhrigen Konzept ein Wechsel in eine andere Tunnelröhre möglich sei.*

Herr Nolte verneint dies.

### **Verbindungsbauwerk Bestandsstrecken**

*Ein Mitglied sagt, dass die möglichen Eingriffe auch aus naturschutzfachlicher Sicht bewertet werden sollten. Durch die offene Bauweise des Verbindungsbauwerks Bestandsstrecken befürchtet es Auswirkungen auf Natur und Umwelt.*

Herr Nolte antwortet, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werde, sobald die vertieft zu untersuchenden Varianten vorliegen.

### **Kriterium Kapazität**

*Ein Mitglied möchte wissen, ob die Varianten auch im Hinblick auf ihre kapazitive Leistungsfähigkeit bewertet wurden.*

Herr Nolte antwortet, dass diese Betrachtung in den kommenden Planungsschritten vorgenommen werde.

*Ein Mitglied fragt kritisch, inwiefern eine Abschichtung der Varianten ohne Kapazitätsbetrachtung sinnvoll sei.*

Herr Nolte erklärt, dass die Grundvariante der Machbarkeitsstudie bereits mit einem 1-Röhrenkonzept über ausreichende Kapazitäten verfüge. Dies gelte für jede der nun weiterverfolgten Varianten. Daher lag in der Konzeptionsphase zunächst der Fokus auf der Auswahl der sinnvollsten Varianten anhand der vorgestellten Kriterien. Ergänzend komme hinzu, dass die möglichen Standorte für den Bau des Verbindungsbauwerks Bestandsstrecken ebenfalls deutliche Auswirkungen auf die Umsetzbarkeit der unterschiedlichen Varianten haben.

## **Resilienz**

*Ein Mitglied möchte wissen, ob die Resilienz der Röhrenkonzepte bewertet wurde oder ob diese Betrachtung erst in den kommenden Planungsschritten erfolge.*

Herr Nolte antwortet, dass die Resilienz des Schienennetzes grundsätzlich wichtig für die Deutsche Bahn sei. Zu dieser Fragestellung liefen bereits Untersuchungen, die zu einem späteren Zeitpunkt auch dem Dialogforum vorgestellt werden könnten.

## **TOP 4 Standortfindung**

Herr Nolte erläutert den Teilnehmenden die potenziellen Standortflächen für das Verbindungsbauwerk Bestandsstrecken. Er stellt klar, dass alle Standorte Pro- und Contra-Argumente haben, die abgewogen werden müssten. Anschließend stellt er den Kriterienkatalog für die Bewertung der Flächen vor und präsentiert die entsprechenden Bewertungen (Anlage 1, **Folie 40-46**). Im Resümee erläutert Herr Nolte die Gründe der zurückgestellten Röhrenkonzepte und Standorte (Anlage 1, **Folie 47-48**). Im Anschluss stellt er den Teilnehmenden die sich daraus ergebenden Varianten Nord, Süd 1 und Süd 2 vor (Anlage 1, **Folie 47-51**). Diese werden im vertieften Planungsprozess weiterverfolgt. Er betont, dass in der anstehenden Planungsphase auch die betrieblichen und naturschutzrechtlichen Aspekte detaillierter betrachtet werden würden.

## **Anmerkungen/Diskussion**

### **Zahl der Mainunterquerungen**

*Ein Mitglied möchte wissen, ob der Main in Summe zweimal unterquert werden solle.*

Herr Nolte bestätigt dies.

### **Verbindungsbauwerk Bestandsstrecken**

*Ein Mitglied möchte wissen, ob es zu Betroffenheiten der Kleingartenanlage an dem Standort Mainwasen kommen wird.*

Herr Nolte antwortet, dass dies abhängig vom gewählten Röhrenkonzept sei. Eine Betroffenheit könne bei der Verwendung eines 1-Röhrenkonzeptes vermieden werden, während eine Betroffenheit bei einem 3-Röhrenkonzept nicht ausgeschlossen werden könne.

*Ein Mitglied nimmt Bezug auf die Aussage, dass der mögliche Entfall des Verbindungsbauwerk Bestandsstrecken beim Vier-Röhrenkonzept noch zu prüfen sei. Dies sei aber erheblich für den Variantenvergleich.*

Herr Nolte verneint dies. Unabhängig von der Frage, ob ein Verbindungsbauwerk Bestandsstrecken bei einem Vier-Röhren-Konzept notwendig sei, schneidet die Variante bei den Röhrenkonzepten und dem Verbindungsbauwerk Bahnsteige am schlechtesten ab. Für die weitere umfänglichere Ausarbeitung würden daher die anderen verbleibenden Varianten priorisiert werden. Diese Betrachtung würde dann auch Aspekte wie Umweltauswirkungen und Resilienz umfassen.

*Ein Mitglied möchte wissen, weshalb die bergmännische Bauweise für die Errichtung des Verbindungsbauwerks Bestandsstrecken ausgeschlossen wird.*

Herr Nolte antwortet, dass die Errichtung des Verbindungsbauwerks Bestandsstrecken in bergmännischer Bauweise nicht kategorisch ausgeschlossen werde. Allerdings gestalte sich die technische Umsetzung durch potenzielle Grundwasserabsenkungen als äußerst herausfordernd. Daher plane man derzeit mit einer offenen bzw. kombinierten Bauweise.

*Das Mitglied erwidert, dass diese Schwierigkeiten mittels Vereisung und Nutzung von Druckluft minimiert werden könnten.*

### **Bautechnik**

*Ein Mitglied möchte wissen, inwiefern Maßnahmen wie Vereisungsanlagen im Projekt angewandt werden.*

Herr Nolte antwortet, dass an Verzweigungsstellen mittels Vereisungsanlagen gearbeitet werden müsse.

*Ein Mitglied fragt, in welcher Tiefe die Bauwerke liegen werden.*

Herr Nolte antwortet, dass der Tunnel ähnlich tief liegen werde, wie dies beispielsweise bei den Tunneln der U5 der Fall sei. Die geplante unterirdische Station liege allerdings tiefer als die Stationen der U5.

*Ein Mitglied kritisiert, dass der Tunnel teilweise in bis zu 40 Metern Tiefe verlaufen solle. Es befürchtet, dass damit keine behindertengerechten Rettungswege möglich seien. Die vorgesehene Tiefe des Tunnels sei vergleichbar mit der dritten Stammstrecke in München, die aufgrund von Sicherheitsbedenken eine dritte Tunnelröhre benötige. Es fragt, ob eine dritte Rettungstunnelröhre notwendig sei.*

Herr Nolte erklärt, dass derzeit noch keine exakte Trassierungstiefe feststehe. Er betont, dass an einigen Zwangsstellen eine Tiefe von bis zu 40 Meter erforderlich sei. Es werde angestrebt, die gesetzlich festgelegten Notausstiege in einem Abstand von 500 Metern möglichst nah an der Oberfläche zu positionieren. Zudem betont Herr Nolte, dass in der Station eine große Anzahl an Rolltreppen installiert werden soll.

### **Resilienz**

*Ein Mitglied vermutet, dass das 1-Röhrenkonzept bei der kapazitiven Leistungsfähigkeit und bei der Resilienz im Störfall voraussichtlich am schlechtesten abschneiden würde. Es sieht es kritisch, dass diese Aspekte bei der vorliegenden Variantenabschichtung nicht eingeflossen seien.*

Herr Nolte antwortet, dass bei der Bemessung der notwendigen Streckenkapazität die aktuell geltenden Zugzahlprognosen zugrunde gelegt würden. Auch die 1-Röhren-Variante verfüge dabei noch über Restkapazitäten. Er kündigt an, dass auf einer der kommenden Sitzungen nochmals ergänzende Betrachtungen zur Kapazität und Resilienz aller Varianten vorgenommen werde.

Herr Bolte ergänzt, dass es sich bei den Themen Kapazität und Resilienz um zwei unterschiedliche Sachverhalte handle. Ersteres beziehe sich auf die Frage, ob das Vorhaben über ausreichende Kapazitäten für die vorgesehenen Zugmengen verfüge. Die Frage der Resilienz beziehe sich auf die Handhabung von Störungsfällen.

*Ein Mitglied appelliert daran, dass die Resilienz des Schienennetzes oberste Priorität des Projektes haben müsse, damit der Knoten Frankfurt und der überlastete Korridor Hanau-Frankfurt langfristig gestärkt werden.*

*Ein Mitglied bittet darum, dass im kommenden Vertiefungstermin Informationen über die Lage der Tunnelportale und der Anbindung an die südmainische Bestandstrecke bekannt gegeben werden.*

Herr Nolte antwortet, dass die genaue Lage der Portale derzeit noch nicht geplant sei und deshalb auch noch nicht im nächsten Vertiefungstermin vorgestellt werden könne. Er bittet um etwas Geduld für die laufenden Planungen.

## **TOP 5 Fazit & Ausblick**

Herr Nolte stellt den Teilnehmenden die Maßnahme des Neubauprojektes „Deutschherrn-/Schlachthofbrückenzug“ vor (Anlage 1, **Folie 52-55**). Die Fläche der Mainwasen diene vornehmlich der Zusammensetzung der 110 Meter langen Brückenteile. Um die Maßnahmen im Süden Frankfurts in angemessener Tiefe behandeln zu können, werde ein zusätzliches Dialogformat „Fachgruppe FFM Süd“ etabliert. Herr Eggert fasst die Diskussion zusammen und ermutigt die Mitglieder, Themenvorschläge für die Agenda beziehungsweise die Vertiefungstermine an die Moderation oder die Deutsche Bahn zu senden. Herr Nolte erklärt, dass das Grundkonzept mit zwei Dialogforen pro Jahr und ergänzenden Vertiefungsterminen beibehalten werde, da sich dieser Ablauf als effektiv erwiesen hat.

## **Anmerkungen/Diskussion**

*Ein Mitglied dankt Herr Nolte für die ausführliche Erläuterung der Planungseinblicke.*

*Ein Mitglied bittet darum, dass bei zukünftigen Präsentationen die Schriftgröße an die Raumgröße angepasst oder den Teilnehmenden ein Handout zur Verfügung gestellt werde. Alternativ könne die Präsentation auch zeitgleich online verfügbar gemacht werden. Diese werde in Dialogverfahren in anderen Bahnprojekten bereits praktiziert.*

## **TOP 6 Abstimmung der Pressebotschaften**

Die Mitglieder stimmen die Botschaften für die Pressemitteilung zur 3. Sitzung des Dialogforums ab (Anlage 2).

## **TOP 7 Abschluss im Plenum**

Herr Nolte und Herr Bolte danken den Teilnehmenden für ihre Teilnahme und den konstruktiven und angeregten Austausch. Ralf Eggert verabschiedet die Teilnehmenden.