



Fernbahntunnel Frankfurt

Vertiefungstermin Vorschläge und Ideen aus der Öffentlichkeit

21. Mai 2025

- 1. Begrüßung und Vorstellung**
2. Deutschlandtakt / Grundlagen
3. Kapazität und Resilienz
4. Rückblick: Röhrenkonzepte Dialogforum November 2024
5. Eingereichte Varianten
6. Eingereichte Alternativen
7. Fazit / weiteres Vorgehen

1. Begrüßung und Vorstellung
- 2. Deutschlandtakt / Grundlagen**
3. Kapazität und Resilienz
4. Rückblick: Röhrenkonzepte Dialogforum November 2024
5. Eingereichte Varianten
6. Eingereichte Alternativen
7. Fazit / weiteres Vorgehen

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) legt die langfristige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland fest



- Für Schienen, Straßen und Wasserstraßen des Bundes
- 2016 beschlossen
- Zielhorizont 2030

Prinzipien des BVWP 2030:

- „Investiert wird dort, wo für Menschen und Wirtschaft der **größte Nutzen** entsteht.“
- „Der neue BVWP **konzentriert die Investitionen** in Aus- und Neubau verkehrsträgerübergreifend darauf, **Engpässe aufzulösen** und dadurch den **Verkehrsfluss im Gesamtnetz zu optimieren.**“

Aussage des BVWP zum Fernbahntunnel:

„Ein Fernbahntunnel mit 4-gleisigem Tiefbahnhof unterhalb Frankfurt Hbf zwischen Offenbach-Kaiserlei und der 3. Niederräder Brücke.“

https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/K-001-V01/K-001-V01.html

Rückblick auf das 1. Dialogforum 2023 und den Deutschlandtakt (D-Takt)

Der Fernbahntunnel ist ein zentrales Projekt im Bundesverkehrswegeplan mit dem Deutschlandtakt

Ziele des Deutschlandtaktes auf einen Blick:

Qualität:

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

Kapazität:

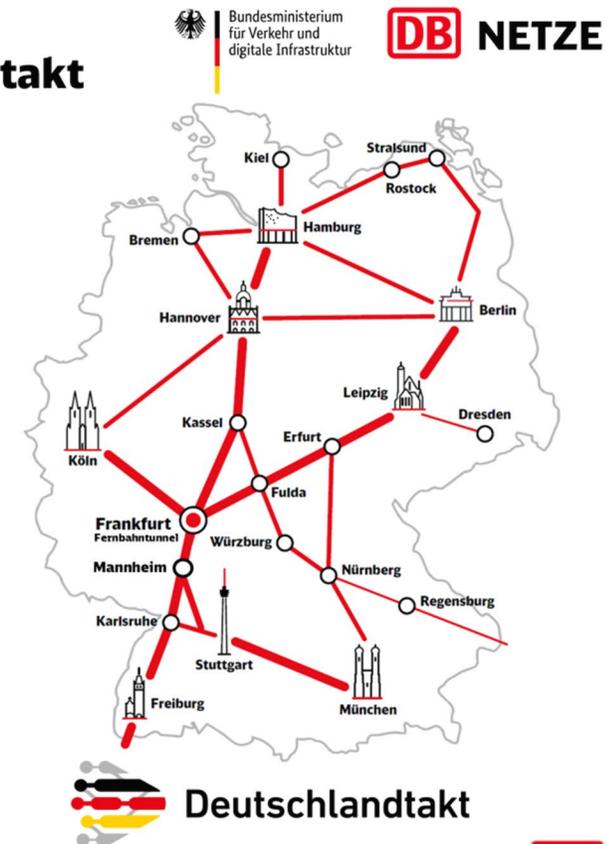
- Alle 30 Minuten ein Fernverkehrszug zur selben Zeit

Kundenfreundlicher Fahrplan:

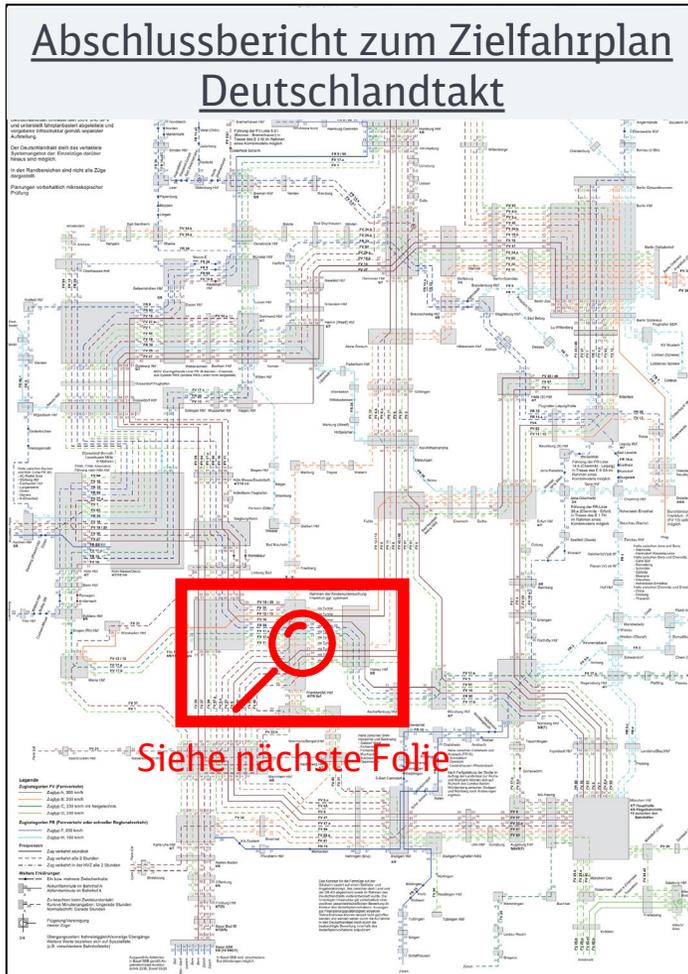
- Optimale Umstiege durch kürzere Umsteigezeiten
- Schnellere Verbindungen inkl. kürzere Fahrzeiten

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

DB Netz AG | Dialogforum Fernbahntunnel Frankfurt | 20. November 2023



Das Prinzip des Deutschlandtakt lautet „Erst der Fahrplan, dann der Aus- und Neubau des Schienennetzes“



➤ **Aus dem Zielfahrplan werden die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet und durch sukzessive Aus- und Neubaumaßnahmen umgesetzt.**

Aussagen zum Fernbahntunnel im Abschlussbericht zum Zielfahrplan Deutschlandtakt ... :

- „Nahezu getrennte Infrastruktur für den Fernverkehr“
- „Angebotsausweitungen im SPNV“
- Bestätigung Anbindung West:
3. Niederräder Brücke
- Bestätigung Anbindung Ost:
Doppelmainische Anbindung

Quelle: Zielfahrplan Fernverkehr - BMDV (2022)

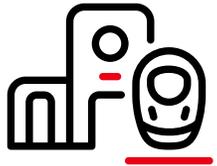
1. Begrüßung und Vorstellung
2. Deutschlandtakt / Grundlagen
- 3. Kapazität und Resilienz**
4. Rückblick: Röhrenkonzepte Dialogforum November 2024
5. Eingereichte Varianten
6. Eingereichte Alternativen
7. Fazit / weiteres Vorgehen

Die Kapazität des Fernbahntunnels Frankfurt wird nicht durch die Tunnelstrecke, sondern durch die Anzahl der Bahnsteigkanten bestimmt



Kapazität Streckenabschnitt Tunnel Ost:

- Planungsprämisse Fahrplanerische Zugfolgezeit (Anforderung D-Takt): 3 Minuten
- Somit **theoretisch 20 Züge je Stunde und Richtung** im isoliert betrachteten einröhriigen/zweigleisigen Tunnelbauwerk möglich



Kapazität Streckenabschnitt unterirdische Station:

- Planungsprämisse Bahnsteigbelegung je Fernverkehrszug: 7 Minuten (4 Minuten Haltezeit zzgl. Vor-/Nachbelegung und Prozesszeiten)
- Somit **theoretisch 16 Züge je Stunde und Richtung** in Summe beider Bahnsteigkanten möglich



Mehrröhrenkonzepte erhöhen nicht die Kapazität des Fernbahntunnels

Die Dimensionierung des Fernbahntunnels entspricht den Vorgaben des Bundes und bietet Kapazitätsreserven

Die **Ausgestaltung des Fahrplans** und die **Kapazität der Zulaufstrecken** spielen eine entscheidende Rolle, wie stark der Tunnel ausgelastet werden kann.



- Aktuell erforderliche Kapazität des Deutschlandtakts:

8,5 Züge
je Stunde / Richtung



- In Machbarkeitsstudie berücksichtigte Kapazität:

12 Züge
je Stunde / Richtung



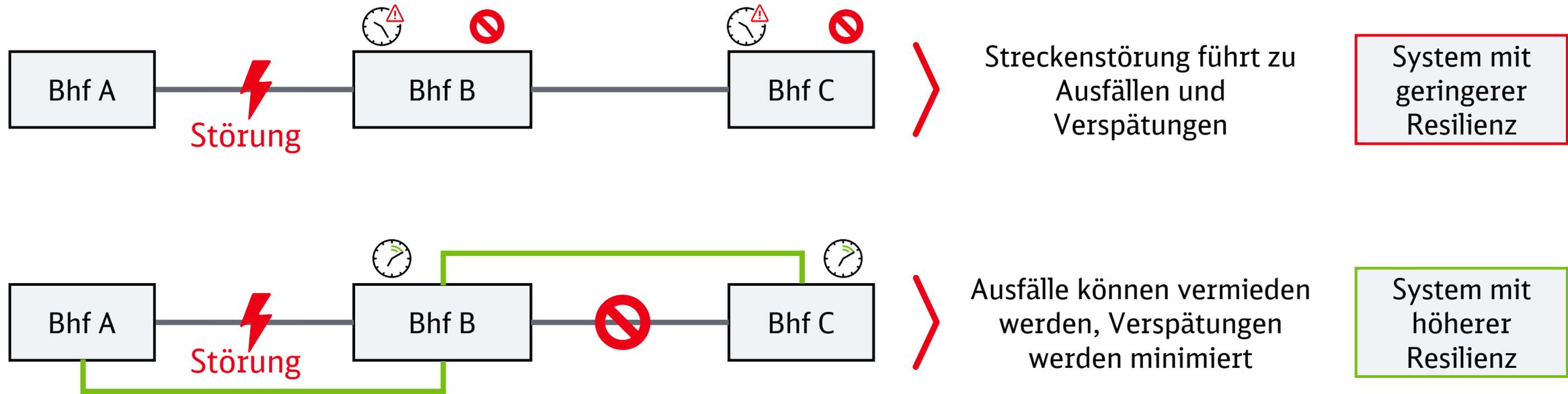
- Maximale rechnerische Kapazität:

Station: 16 Züge
je Stunde / Richtung

Strecke: 20 Züge
je Stunde / Richtung

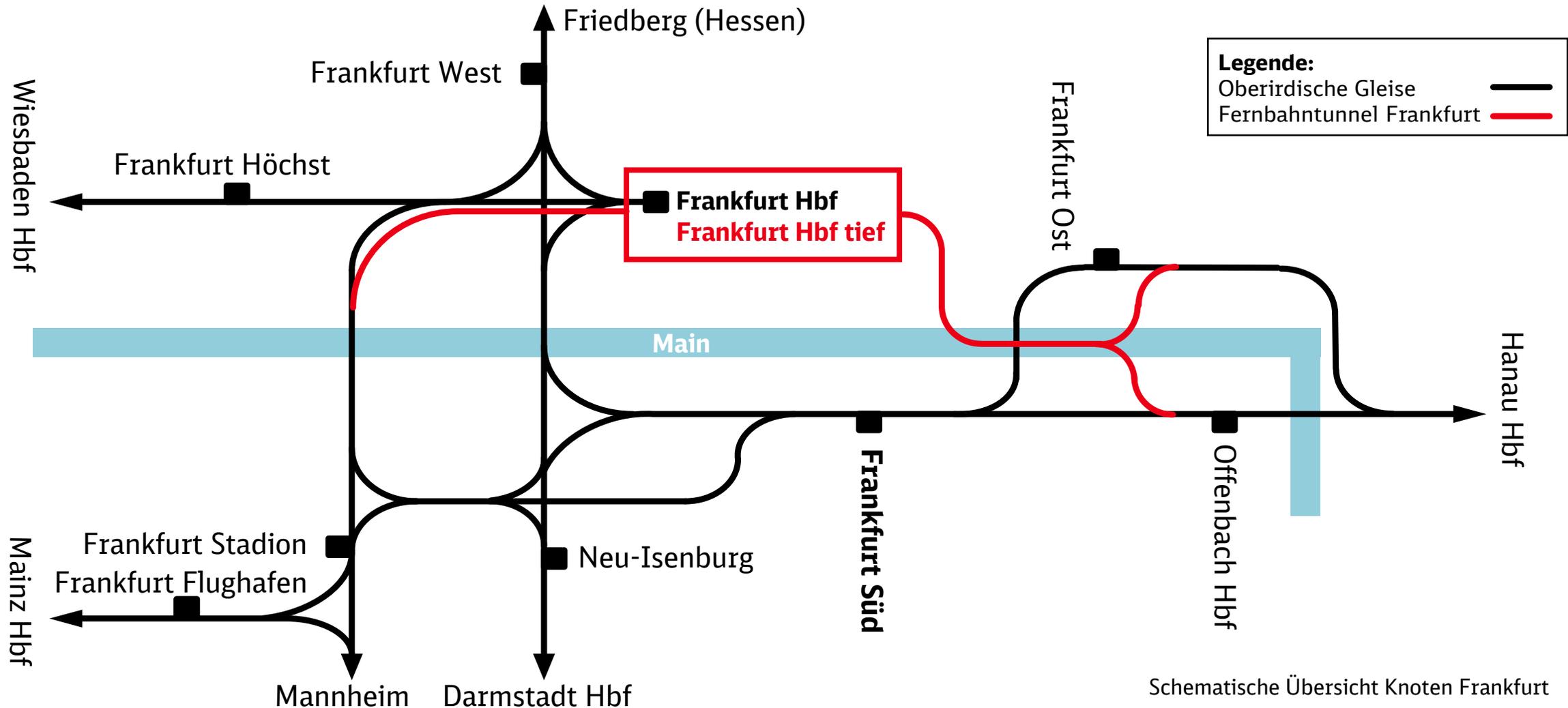
- Die Vorgaben aus dem **D-Takt Fahrplan** wurden geprüft und sind mit den vorgesehenen **4 Bahnsteigkanten** fahrbar
- **Kapazitätsreserven** sind vorhanden

Ein resilientes Bahnsystem verfügt über Ausweichmöglichkeiten, so dass Störungen kompensiert und betriebliche Konsequenzen minimiert werden



Resilienz bezieht sich immer auf ein Gesamtsystem, nicht auf eine einzelne Strecke

Der Fernbahntunnel erhöht die Resilienz des Knoten Frankfurt



Der Gesamtknoten Frankfurt ist in der Lage Störungen oder Baumaßnahmen im Fernbahntunnel durch das vorhandene Streckennetz zu kompensieren

Eingleisige Sperrung im Tunnel

- Gleiswechselbetrieb wird durch Überleitverbindungen im Tunnel und den Verbindungsbauwerken ermöglicht.

Störung eines Bahnsteigs

- Umfahrung und Erreichbarkeit anderer Bahnsteige durch Überleitverbindungen im Tunnel und Verbindungsbauwerken.

Störungs- szenario

Tunnel Vollsperrung

- Oberirdischer Hauptbahnhof & umliegende Bahnhöfe (Bestandsystem oberirdisch) können Rückfallebene bilden.

Störung auf den Zulaufstrecken

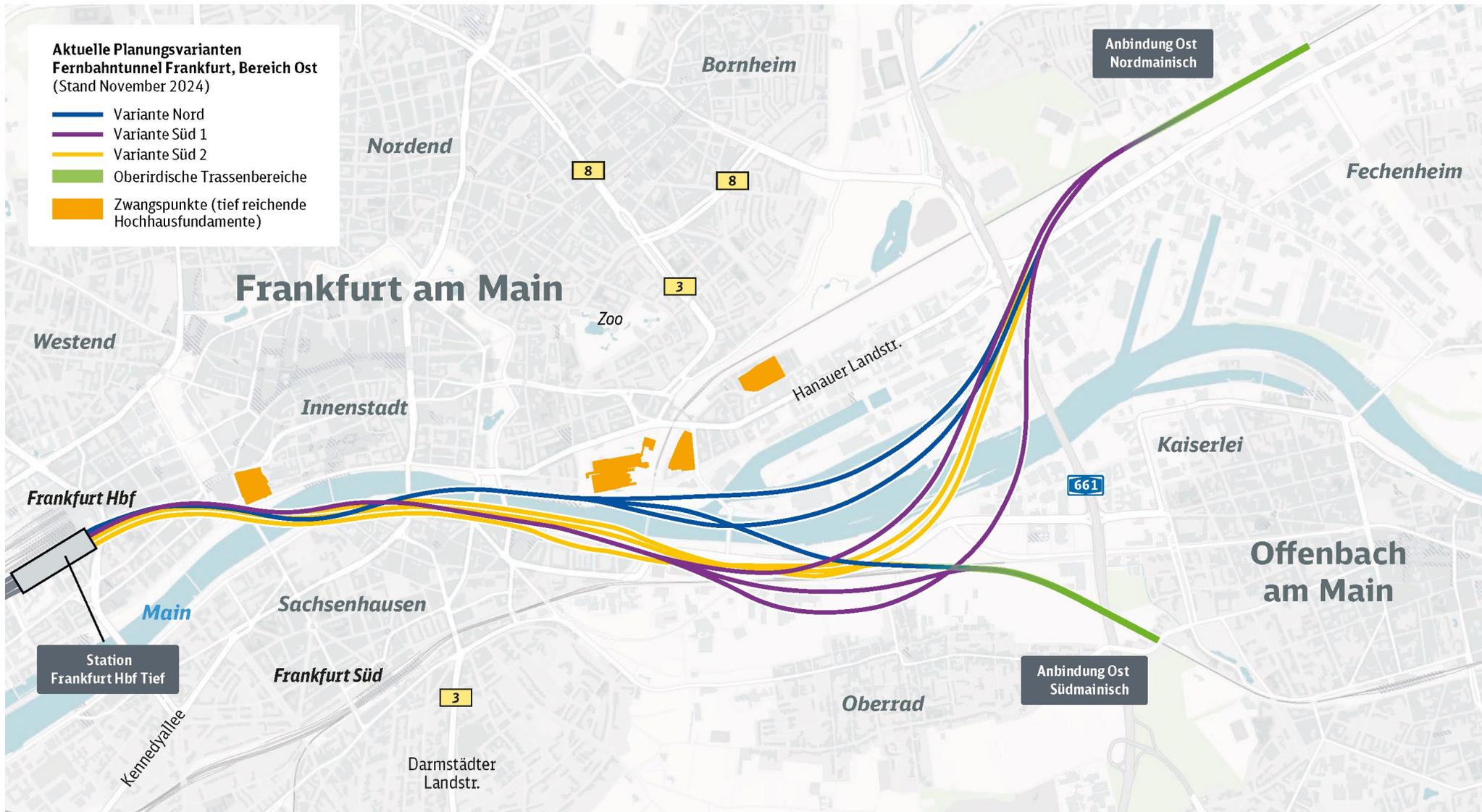
- Das Verbindungsbauwerk Bestandstrecken ermöglicht die Anfahrt des Fernbahntunnels bei Störung einer Zulaufstrecke.



Überleitverbindungen sind wichtig, um flexibel auf Störungen reagieren zu können

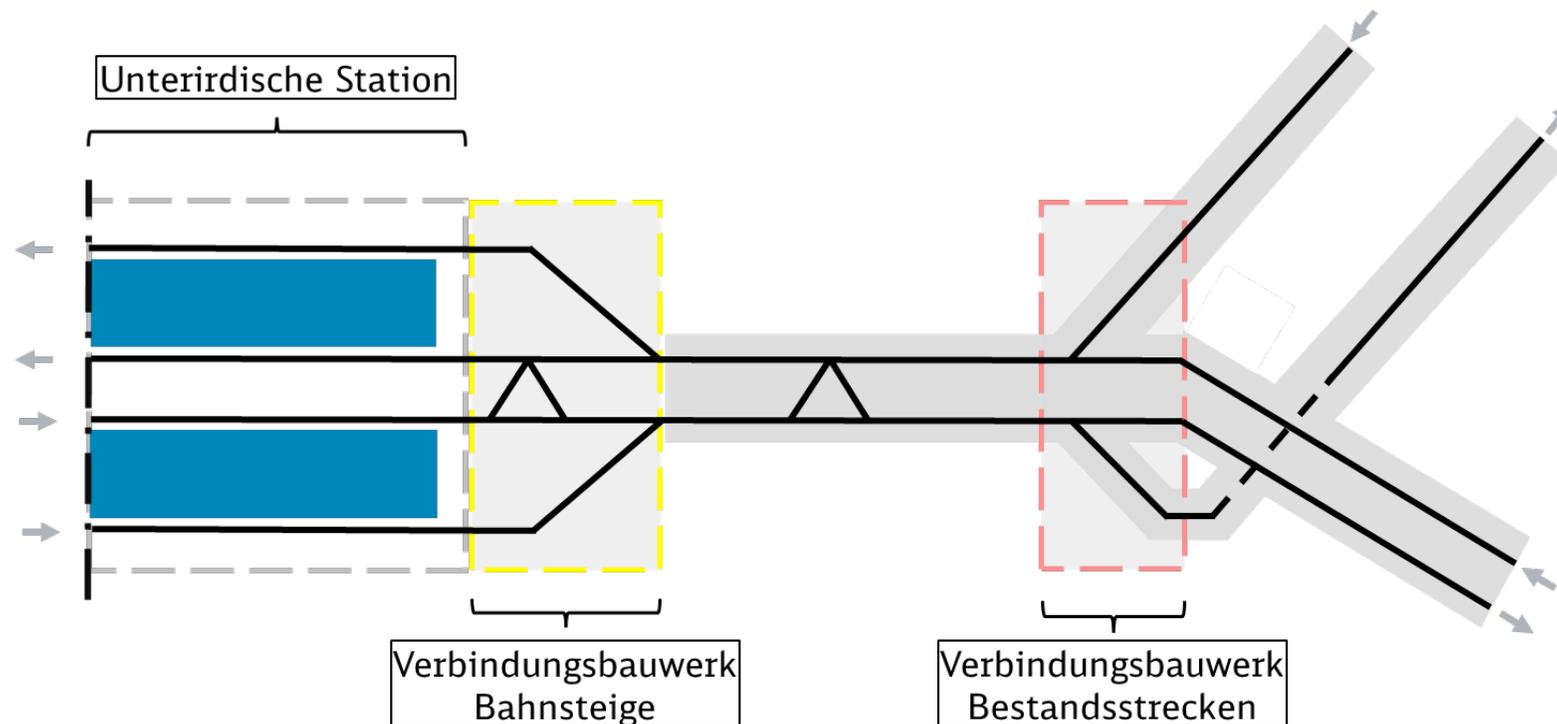
1. Begrüßung und Vorstellung
2. Deutschlandtakt / Grundlagen
3. Kapazität und Resilienz
- 4. Rückblick: Röhrenkonzepte Dialogforum November 2024**
5. Eingereichte Varianten
6. Eingereichte Alternativen
7. Fazit / weiteres Vorgehen

Im 3. Dialogforum wurden die drei weiterzuverfolgenden Varianten festgelegt



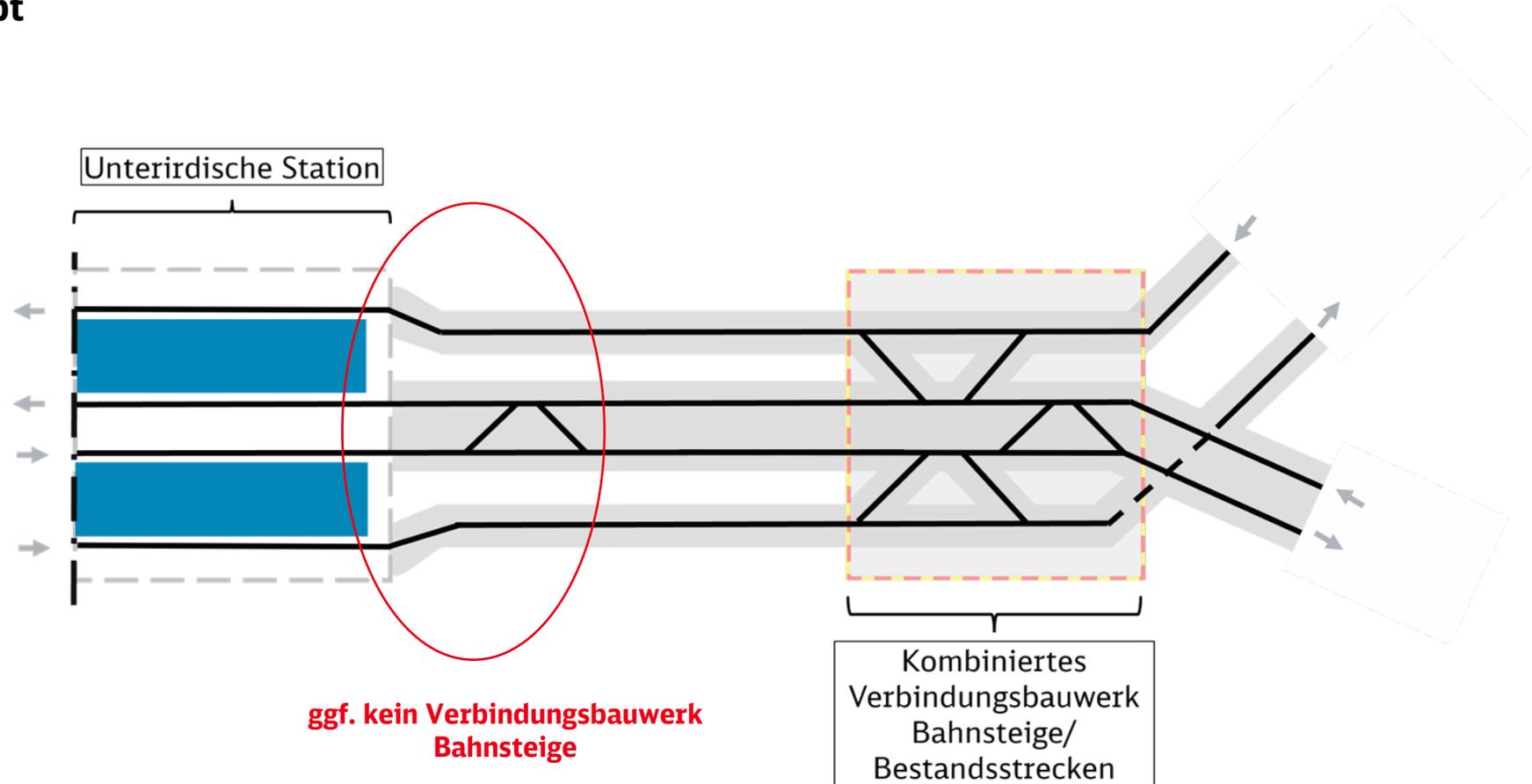
Rückblick 3. DF: Das Ein-Röhren-Konzept ist aufgrund von kurzen Verbindungsbauwerken eine weiterzuverfolgende Variante

Ein-Röhren-Konzept



Rückblick 3. DF: Beim Drei-Röhren-Konzept können die Betroffenheiten im Bahnhofsviertel reduziert werden

Drei-Röhren-Konzept



Rückblick 3. DF: Das Ein- und das Drei-Röhren-Konzept werden vertieft untersucht

Konzepte	Verbindungsbauwerk Bahnsteige			Tunnelröhren			Verbindungsbauwerk Bestandsstrecken		
	Flexibilität	Betroffenheit Bautechnik	Kosten	Flexibilität	Betroffenheit Bautechnik	Kosten	Flexibilität	Betroffenheit Bautechnik	Kosten
3 – Röhrig	-	++	++	+	--	--	0	-	-
1 – Röhrig	+	0	0	+	0	0	0	0	0

Das Ein-Röhren-Konzept ist **betrieblich ausreichend** und bietet den **besten Kompromiss** aus Flexibilität, Bautechnik und Kosten.

Das Drei-Röhren-Konzept wird aufgrund des **Verzichts* auf das Verbindungsbauwerke Bahnsteige** und den daraus wegfallenden Betroffenheiten während des Baus weiterverfolgt.

*Ob der Verzicht möglich ist, wird in der vertieften Planung betrieblich untersucht.

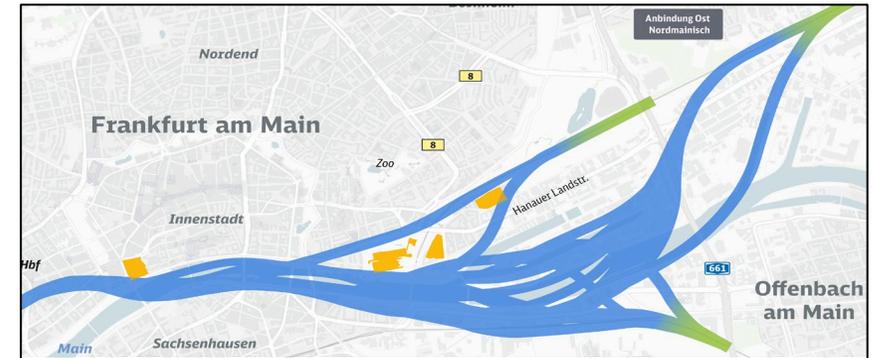
Im Projekt wird zwischen Alternativen und Varianten unterschieden

■ Variante

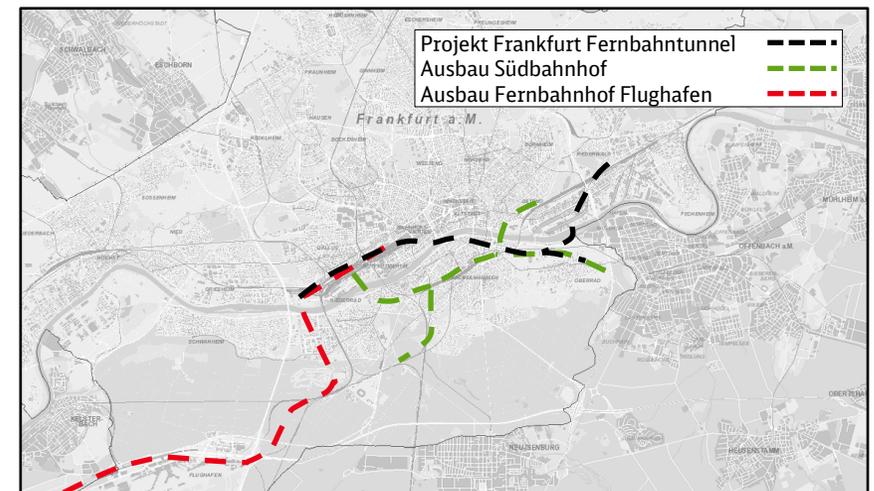
Varianten sind Vorschläge, die den Aussagen des BVWP zum Fernbahntunnel entsprechen:
„Ein Fernbahntunnel mit **4-gleisigem Tiefbahnhof unterhalb Frankfurt Hbf** zwischen Offenbach-Kaiserlei und der 3. Niederräder Brücke.“

■ Alternative

Alternativen sind Vorschläge, denen ein **grundlegend anderes Bahn- und Knotenkonzept** zugrunde liegt.



Beispiele für Varianten

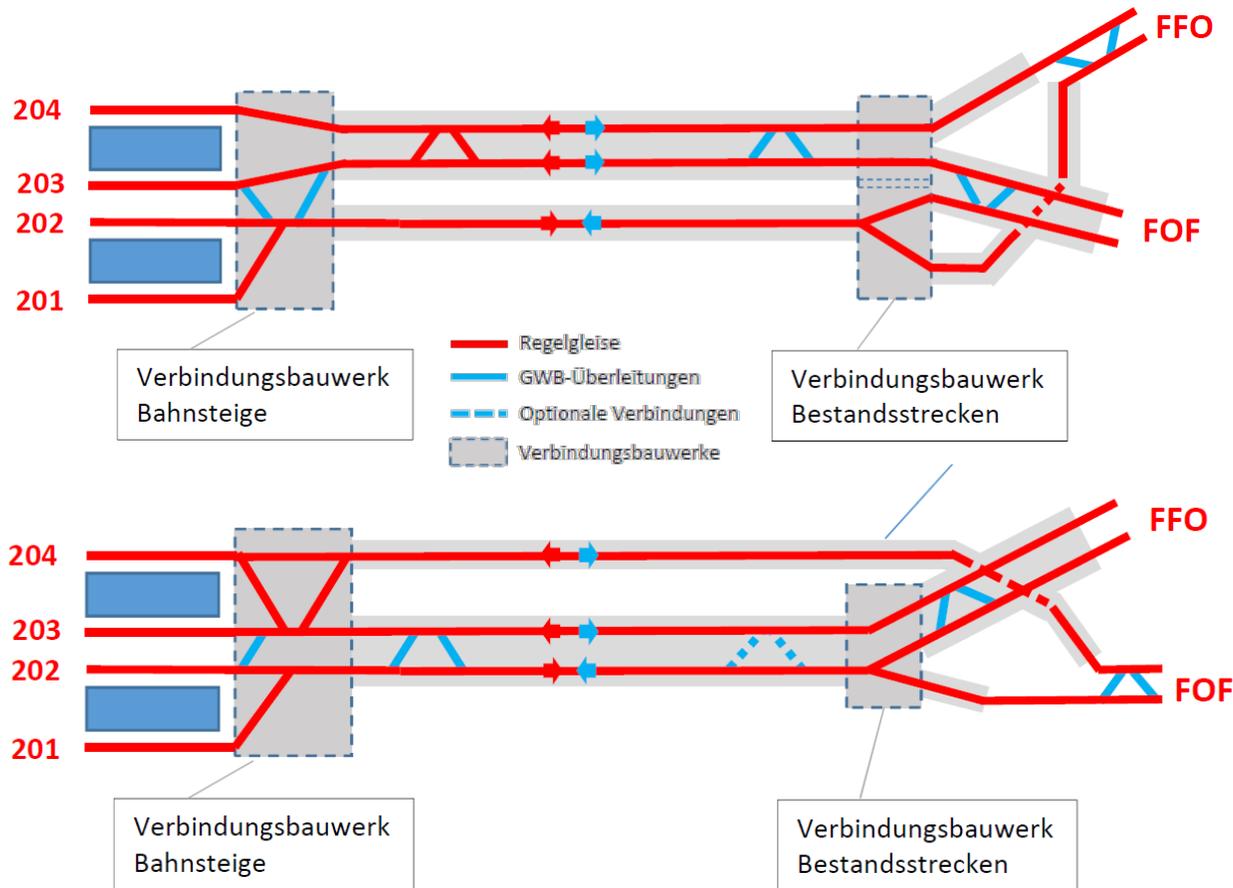


Beispiele für Alternativen

1. Begrüßung und Vorstellung
2. Deutschlandtakt / Grundlagen
3. Kapazität und Resilienz
4. Rückblick: Röhrenkonzepte Dialogforum November 2024
- 5. Eingereichte Varianten**
 - 5.1 Asymmetrisches 2-Röhrenkonzept
 - 5.2 Angepasstes 2-Röhrenkonzept
 - 5.3 Eingleisige Südmainische Röhre
6. Eingereichte Alternativen
7. Fazit / weiteres Vorgehen

1. Begrüßung und Vorstellung
2. Deutschlandtakt / Grundlagen
3. Kapazität und Resilienz
4. Rückblick: Röhrenkonzepte Dialogforum November 2024
5. Eingereichte Varianten
 - 5.1 Asymmetrisches 2-Röhrenkonzept**
 - 5.2 Angepasstes 2-Röhrenkonzept
 - 5.3 Eingleisige Südmainische Röhre
6. Eingereichte Alternativen
7. Fazit / weiteres Vorgehen

Vorschlag 1: Asymmetrisches Zwei-Röhren-Konzept anstelle des Drei-Röhren-Konzepts



Argumente des Ideengebers:

- „Die beiden Zwei-Röhren-Konzepte sind wegen der unabhängigen Anbindung an die Bahnsteige des Tiefbahnhofs dem Ein-Röhren-Konzept **betrieblich deutlich** überlegen.“
- „Nur das Drei-Röhren-Konzept bietet ansonsten eine behinderungsfreie Zufahrt aus Osten an die Bahnsteige, ist aber wegen der **dritten Röhre teurer**.“
- „Variante 2 dürfte wegen der einfacheren Bauverfahren die **kostengünstigere** Maßnahme darstellen.“

Der Ideengeber sieht durch die parallele Einfahrmöglichkeit aus Osten große **betriebliche Vorteile** gegenüber dem Ein-Röhren-Konzept bei **geringeren Kosten** gegenüber des Drei-Röhren-Konzepts.

Prüfung des asymmetrischen Zwei-Röhren-Konzepts: Grundlegende Anforderungen sind erfüllt, aber größerer Eingriff durch das Verbindungsbauwerk Bahnsteige notwendig

Ergebnis der Prüfung:

Grundlegende Anforderungen sind erfüllt:

- Anfahrbarkeit von mindestens drei Bahnsteigkanten je Richtung ✓
- Vier Bahnsteigkanten in der Station ✓
- Doppelmainische Anbindung ✓
- Überleitverbindungen ✓

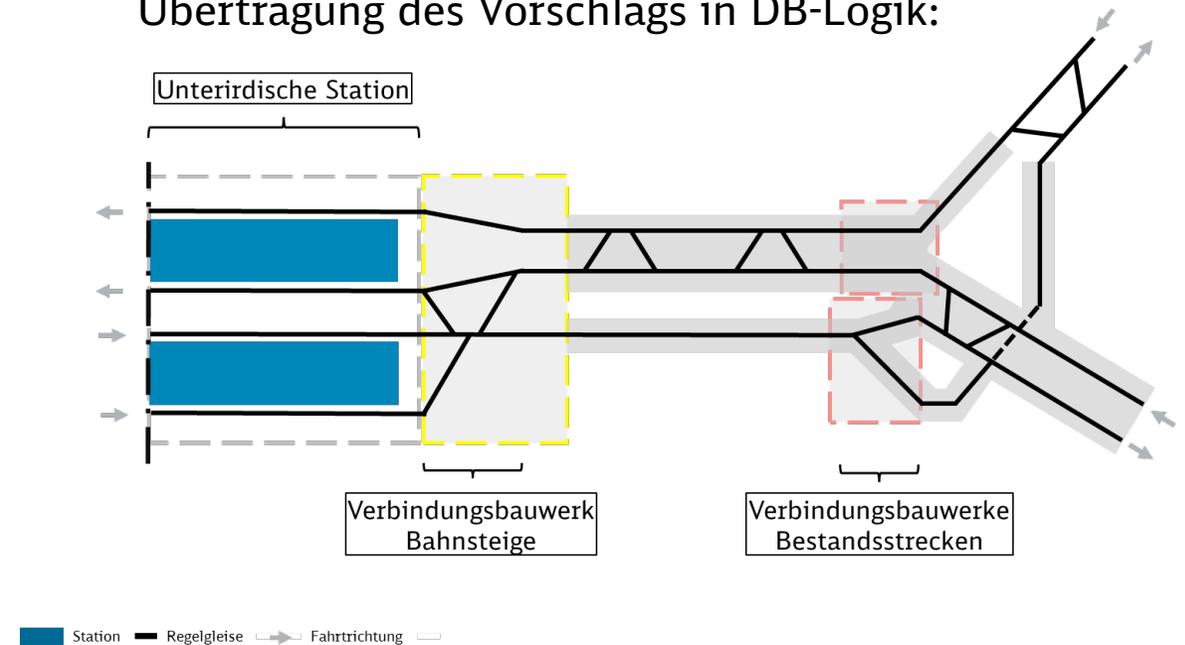
Vergleich zum Ein-Röhren-Konzept:

- Höhere **Kosten** durch eine zusätzliche Röhre und eines größeren Verbindungsbauwerkes Bahnsteige
- Parallele Einfahrten im Regelbetrieb möglich, aber gute **Betriebsqualität** auch im Ein-Röhren-Konzept nachgewiesen

Vergleich zum Drei-Röhren-Konzept:

- **Kostenannahme** zum Drei-Röhren-Konzept vergleichbar: Eine Tunnelröhre weniger, aber dafür ein Verbindungsbauwerk Bahnsteige notwendig
- Verzicht auf das Verbindungsbauwerk Bahnsteige nicht möglich, d.h. große **Betroffenheiten** durch das Bauwerk

Übertragung des Vorschlags in DB-Logik:



Prüfergebnis der asymmetrischen Zwei-Röhrenvariante: Keine Vorteile gegenüber den bestehenden Konzepten → Variante wird nicht weiterverfolgt

Konzepte	Verbindungsbauwerk Bahnsteige			Tunnelröhren			Verbindungsbauwerk Bestandsstrecken		
	Flexibilität	Betroffenheit Bautechnik	Kosten	Flexibilität	Betroffenheit Bautechnik	Kosten	Flexibilität	Betroffenheit Bautechnik	Kosten
3 – Röhrig	-	++	++	+	--	--	0	-	-
1 – Röhrig	+	0	0	+	0	0	0	0	0
Asym. Zwei-Röhren-Konzept	+	-	-	+	-	-	0	0	0

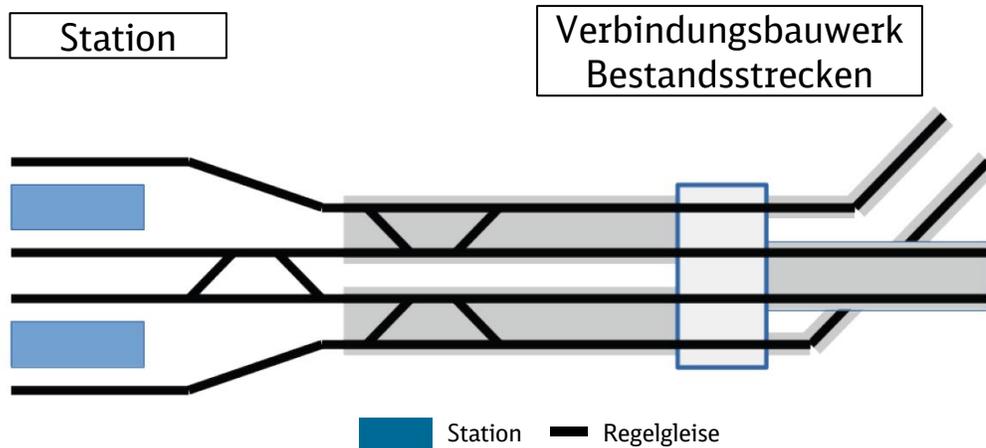
Das **Ein-Röhren-Konzept** ist in allen Kategorien **besser** als oder gleich dem asymmetrischen Zwei-Röhren-Konzept bewertet.

Bei dem asymmetrische Zwei-Röhren-Konzept kann **nicht** auf das **Verbindungsbauwerk Bahnsteige verzichtet werden**. Ansonsten sind die Bewertungen ähnlich wie beim Drei-Röhren-Konzept.

Variante wird nicht weiterverfolgt

1. Begrüßung und Vorstellung
2. Deutschlandtakt / Grundlagen
3. Kapazität und Resilienz
4. Rückblick: Röhrenkonzepte Dialogforum November 2024
5. Eingereichte Varianten
 - 5.1 Asymmetrisches 2-Röhrenkonzept
 - 5.2 Angepasstes 2-Röhrenkonzept**
 - 5.3 Eingleisige Südmainische Röhre
6. Eingereichte Alternativen
7. Fazit / weiteres Vorgehen

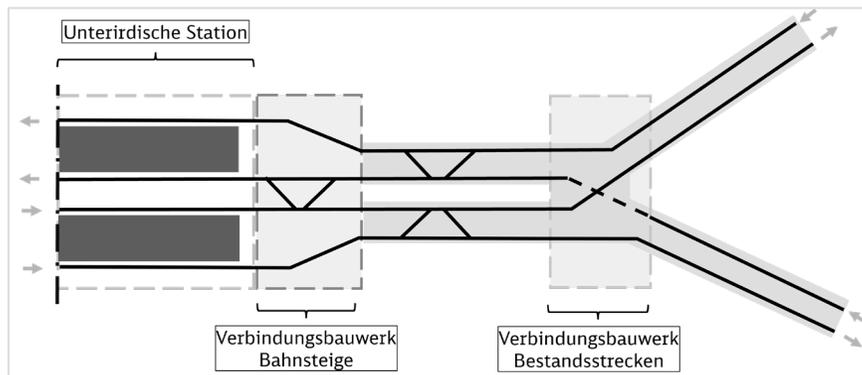
Vorschlag 2: Angepasstes Zwei-Röhren-Konzept mit kürzerem Verbindungsbauwerk Bestandsstrecken



Argumente des Ideengebers:

- „Das Verbindungsbauwerk Ost würde nur die Zuordnung der Gleise zu den Tunnelröhren neu ordnen, es gibt keine Verbindungen zwischen den Gleisen.“
- „Da keine Gleise im Bauwerk gekreuzt werden müssen ist die Höhenlage unkritisch.“

Ursprüngliches Zwei-Röhren-Konzept:



Der Ideengeber sieht durch eine **Anpassung der Röhrenkonfiguration** östlich des Verbindungsbauwerks Bestandsstrecken die Möglichkeit das Verbindungsbauwerk Bestandsstrecken mit einer deutlich kürzeren Baugrube zu **optimieren**.

Prüfung des angepassten Zwei-Röhren-Konzepts: Vorteile im Verbindungsbauwerk Bestandsstrecken im Vergleich zu dem ursprünglichen Zwei-Röhren-Konzept

Ergebnis der Prüfung:

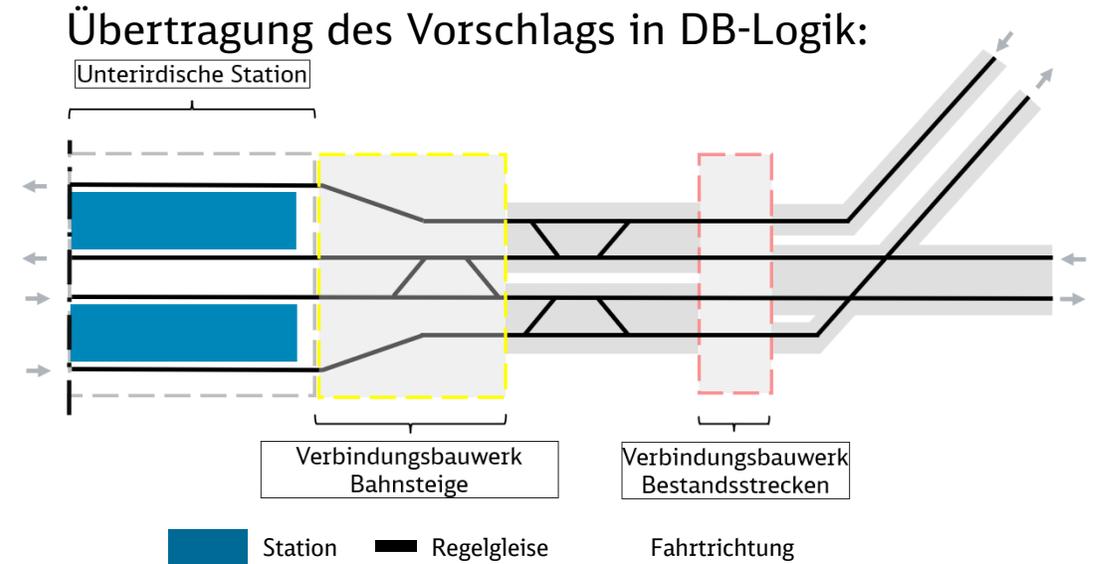
Grundlegende Anforderungen sind erfüllt:

- Anfahrbarkeit von mindestens drei Bahnsteigkanten je Richtung ✓
- Vier Bahnsteigkanten in der Station ✓
- Doppelmainische Anbindung ✓
- Überleitverbindungen (ergänzzbar) ✓

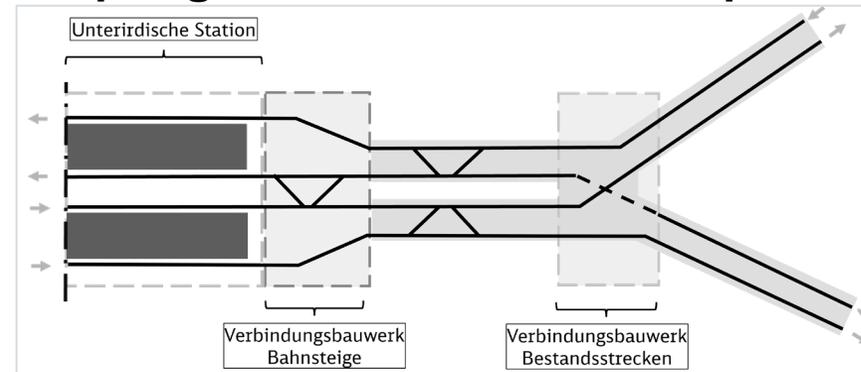
Vergleich zum ursprünglichen Zwei-Röhren-Konzept:

- Geringere Komplexität des Verbindungsbauwerks Bestandsstrecken im angepassten Vorschlag:
 - Kürzeres Bauwerk
 - Flacheres Bauwerk

Das vorgeschlagene angepasste Zwei-Röhren-Konzept bietet gegenüber dem ursprünglichen Zwei-Röhren-Konzept **Vorteile** durch ein **optimiertes Verbindungsbauwerk Bestandsstrecken**.



Ursprüngliches Zwei-Röhren-Konzept:



Prüfergebnis des angepassten Zwei-Röhren-Konzept : Trotz Vorteilen gegenüber dem ursprünglichen Zwei-Röhren-Konzept, insgesamt nicht besser als das Ein- und Drei-Röhren-Konzept

Konzepte	Verbindungsbauwerk Bahnsteige			Tunnelröhren			Verbindungsbauwerk Bestandsstrecken		
	Flexibilität	Betroffenheit Bautechnik	Kosten	Flexibilität	Betroffenheit Bautechnik	Kosten	Flexibilität	Betroffenheit Bautechnik	Kosten
3 – Röhrig	-	++	++	+	--	--	0	-	-
1 – Röhrig	+	0	0	+	0	0	0	0	0
2 – Röhrig	0	-	-	++	-	-	0	--	--
Angepasstes Zwei- Röhren- Konzept	0	-	-	++	-	-	0	0	0

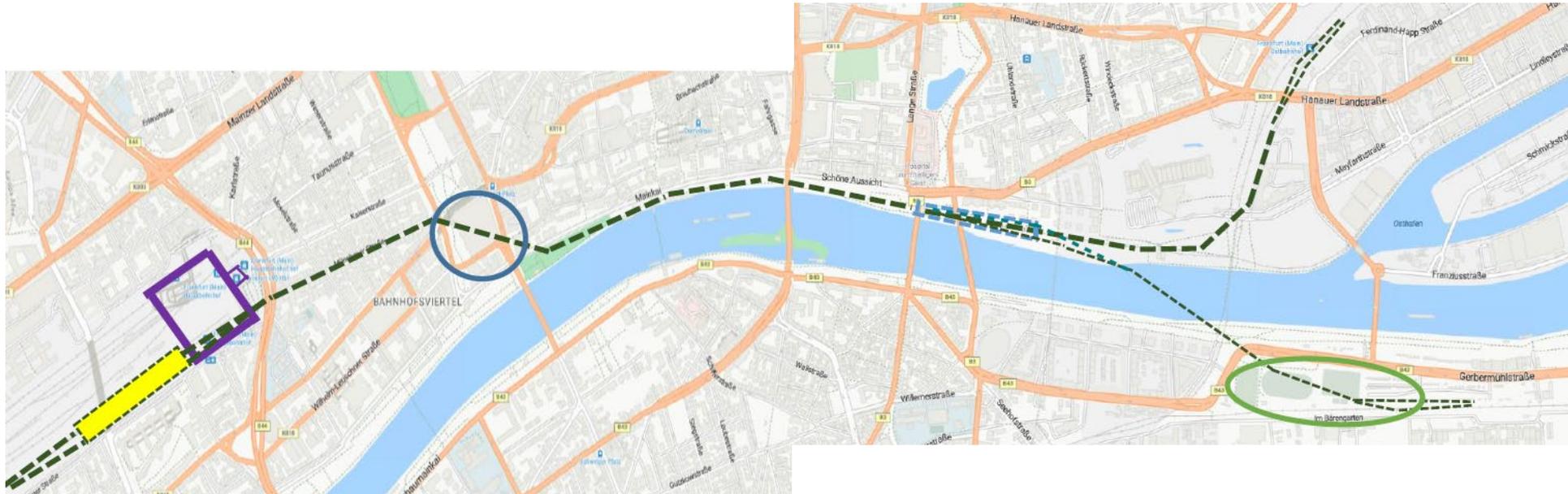
Das **Ein-Röhren-Konzept** ist in fast allen Kategorien **besser** als oder gleich dem angepassten Zwei-Röhren-Konzept bewertet.

Bei dem angepassten Zwei-Röhren-Konzept kann **nicht** auf das **Verbindungsbauwerk Bahnsteige** **verzichtet werden**. Es gibt keine Vorteile, die eine vertiefte Betrachtung rechtfertigen.

Variante wird nicht weiterverfolgt

1. Begrüßung und Vorstellung
2. Deutschlandtakt / Grundlagen
3. Kapazität und Resilienz
4. Rückblick: Röhrenkonzepte Dialogforum November 2024
5. Eingereichte Varianten
 - 5.1 Asymmetrisches 2-Röhrenkonzept
 - 5.2 Angepasstes 2-Röhrenkonzept
 - 5.3 Eingleisige Südmainische Röhre**
6. Eingereichte Alternativen
7. Fazit / weiteres Vorgehen

Vorschlag 3: Doppelanbindung mit einer eingleisigen südmainischen Röhre



Argumente des Ideengebers:

- „Fernverkehr überwiegend nordmainisch, Nah-/ Regionalverkehr (außer S-Bahn) ausschließlich südmainisch, Güterverkehr nur nordmainisch (und dann überwiegend nachts, wenn zum/vom Güterverkehrszentrum)“

Der Ideengeber sieht durch die **eingleisige südmainische Röhre** und eine **Anbindung weiter westlich** an den Bestand eine Möglichkeit die Eingriffe und damit die **Kosten** zu **optimieren**.

Prüfung der Doppelanbindung mit einer eingleisigen südmainischen Röhre: Bautechnisch sehr aufwendig, Zukunftsverkehre nicht fahrbar

Ergebnis der Prüfung:

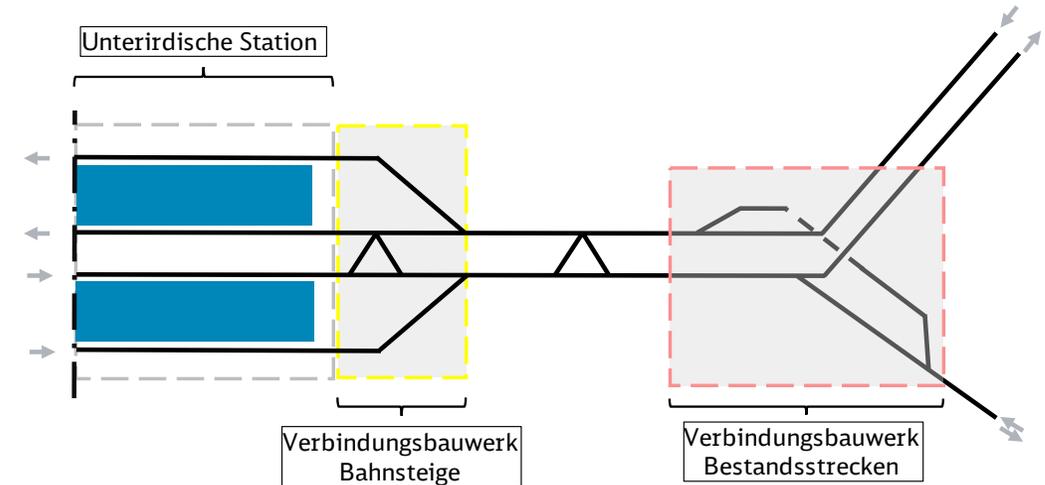
Grundlegende Anforderungen sind erfüllt:

- Anfahrbarkeit von mindestens drei Bahnsteigkanten je Richtung
- Vier Bahnsteigkanten in der Station
- Doppelmainische Anbindung
- Überleitverbindungen

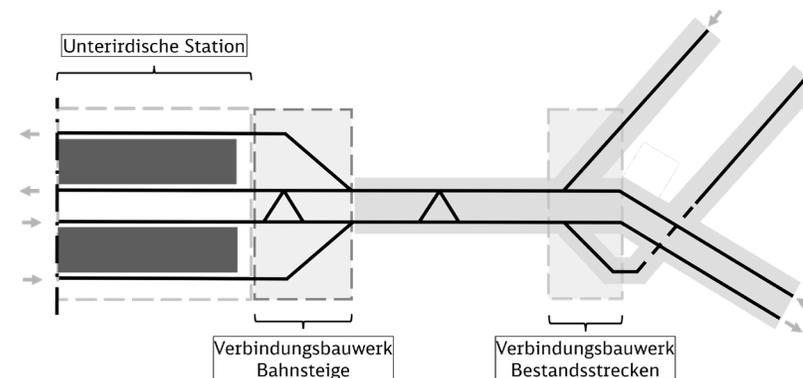


Vergleich zum Ein-Röhren-Konzept:

- Deutlich **größeres Verbindungsbauwerk Bestandsgleise** durch die Erweiterung der eingleisigen Röhre vor dem Verbindungsbauwerk.
- Bei oberflächennaher Trassierung **Abriss / Neubau der Mainbrücken** (Ignatz-Bubis- und Flößerbrücke) notwendig.
- Trassenführung nahe dem Ostbahnhof durch das Projekt Deutschherrnbrücke unmöglich.
- Vorgegebener **Zielfahrplan des Deutschlandtakts** durch den eingleisigen Abschnitt **nicht fahrbar**.



Ursprüngliches Ein-Röhren-Konzept:



Prüfergebnis der Doppelanbindung mit einer eingleisigen südmainischen Röhre: Große Nachteile gegenüber den bestehenden Konzepten → Variante wird nicht weiterverfolgt

Konzepte	Verbindungsbauwerk Bahnsteige			Tunnelröhren			Verbindungsbauwerk Bestandsstrecken		
	Flexibilität	Betroffenheit Bautechnik	Kosten	Flexibilität	Betroffenheit Bautechnik	Kosten	Flexibilität	Betroffenheit Bautechnik	Kosten
3 – Röhrig	-	++	++	+	--	--	0	-	-
1 – Röhrig	+	0	0	+	0	0	0	0	0
Eingleisige südmainische Anbindung	+	0	0	--	0	+	0	--	--

Das **Ein-Röhren-Konzept** ist in fast allen Kategorien **besser** als die oder gleich der Doppelanbindung mit einer eingleisigen südmainischen Röhre bewertet.

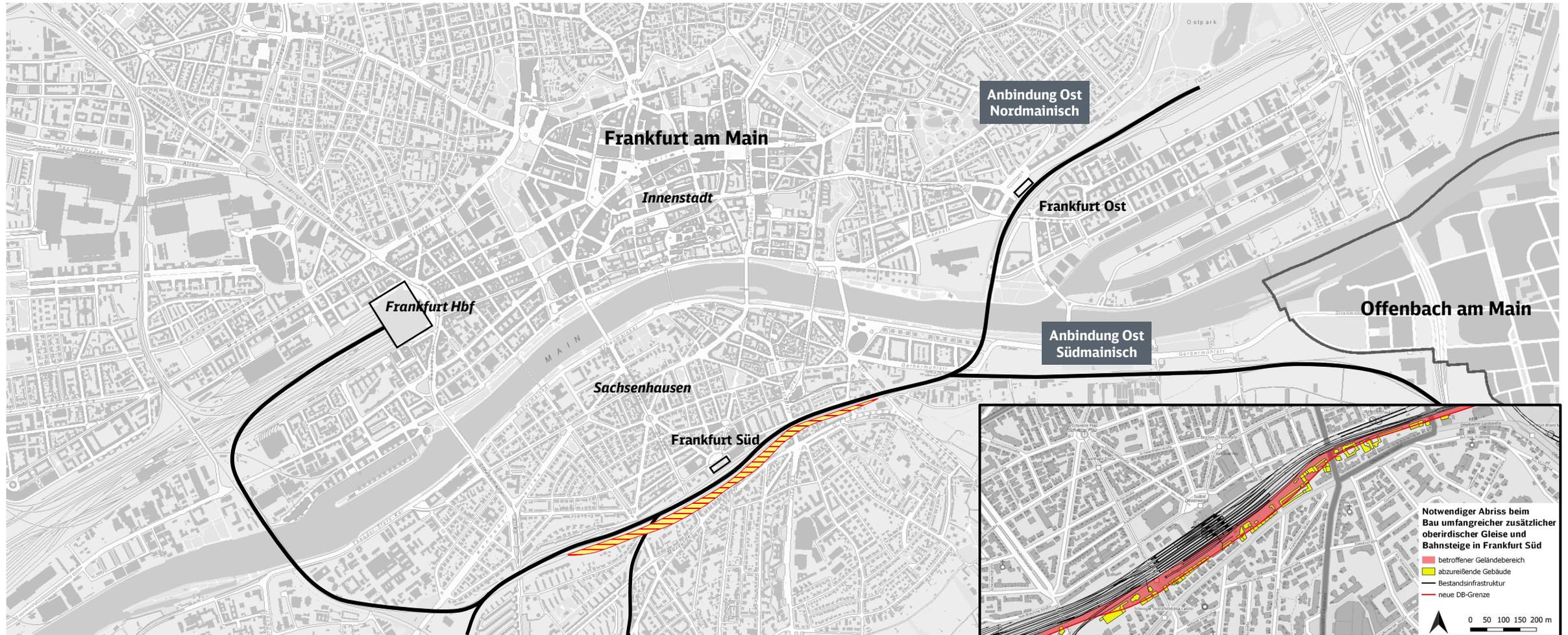
Die Kostenvorteile durch den Verzicht auf das zweite Gleis zur südmainischen Anbindung wiegen die **Nachteile des größeren Verbindungsbauwerkes** und der **eingeschränkten Betriebsqualität nicht auf**.

Variante wird nicht weiterverfolgt

1. Begrüßung und Vorstellung
2. Deutschlandtakt / Grundlagen
3. Kapazität und Resilienz
4. Rückblick: Röhrenkonzepte Dialogforum November 2024
5. Eingereichte Varianten
- 6. Eingereichte Alternativen**
 - 6.1 Ausbau Frankfurt Südbahnhof
 - 6.2 Ausbau Frankfurt Flughafen Fernbahnhof
7. Fazit / weiteres Vorgehen

1. Begrüßung und Vorstellung
2. Deutschlandtakt / Grundlagen
3. Kapazität und Resilienz
4. Rückblick: Röhrenkonzepte Dialogforum November 2024
5. Eingereichte Varianten
6. Eingereichte Alternativen
 - 6.1 Ausbau Frankfurt Südbahnhof**
 - 6.2 Ausbau Frankfurt Flughafen Fernbahnhof
7. Fazit / weiteres Vorgehen

Alternative 1: Könnte durch einen Ausbau von Frankfurt Süd auf den Fernbahntunnel verzichtet werden?



Station

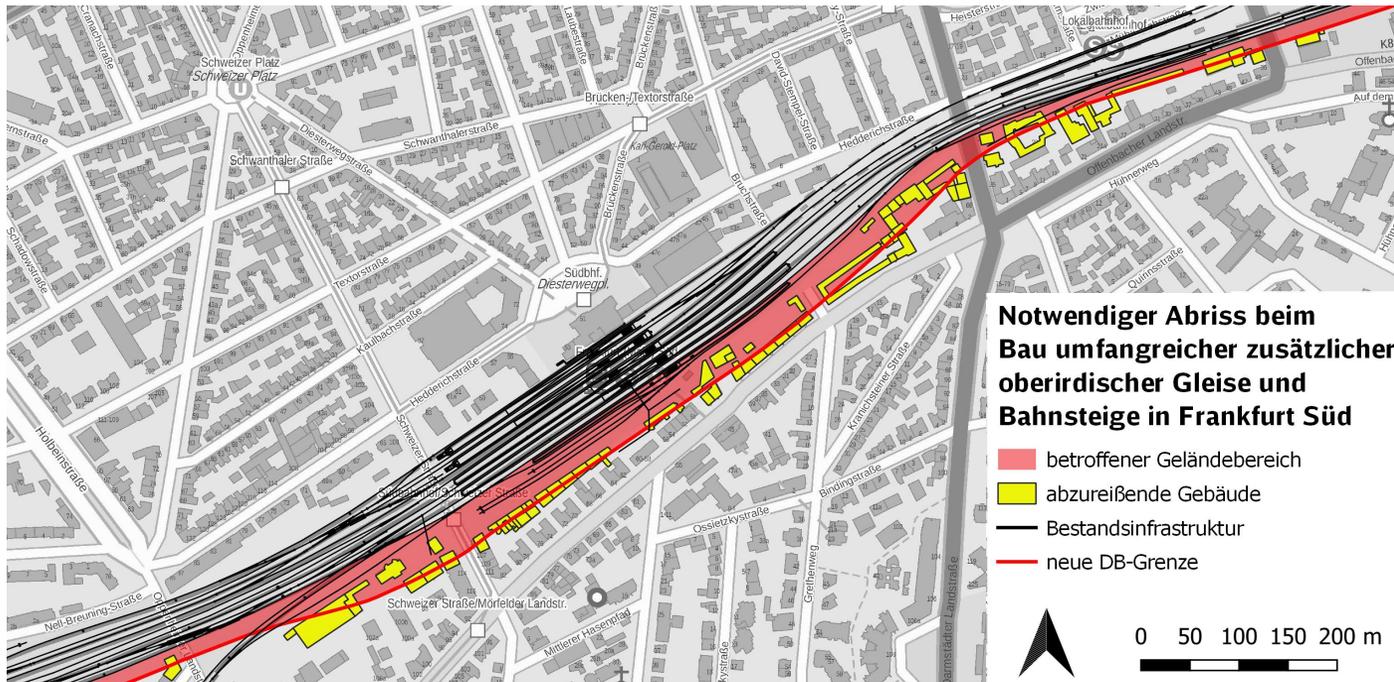
 Regelgleise

 Betroffener Bereich

Quelle: <https://geoportal.frankfurt.de/karte/>

Prüfung der Alternative Frankfurt Süd: Für den Ausbau müssten viele Bestandsgebäude abgerissen werden

Ausbau Südbahnhof



Prüfergebnis:

- **Kein Platz für 4 zusätzliche Bahnsteige / Verlust von mind. 50 Häusern**
- **Bahnsteigbreiten** am Südbahnhof sind nicht auf Reisende des Deutschlandtaktes (FV) ausgelegt
- **Transferzeit** (→ Doppelumstieg) vom / zum Hauptbahnhof mindestens 20-30 Minuten
- Zusätzliche **Regionaltangenten nicht realisierbar**
- **Fehlender Platz** für intermodale Verkehrskonzepte (Bus, Taxi, Mietwagen, Fahrräder...)

Das Projekt Frankfurt Süd löst durch einen **neuen Bahnsteig**, den **Bypass** zur nordmainischen Strecke und neue **Überleitverbindungen** bestehende und zukünftige Konflikte (siehe Vertiefungstermin Oberirdische Maßnahmen).

→ **Nicht ausreichend** als Alternative zum Fernbahntunnel

Süd wird ausgebaut, stellt keine Alternative für den FBT dar

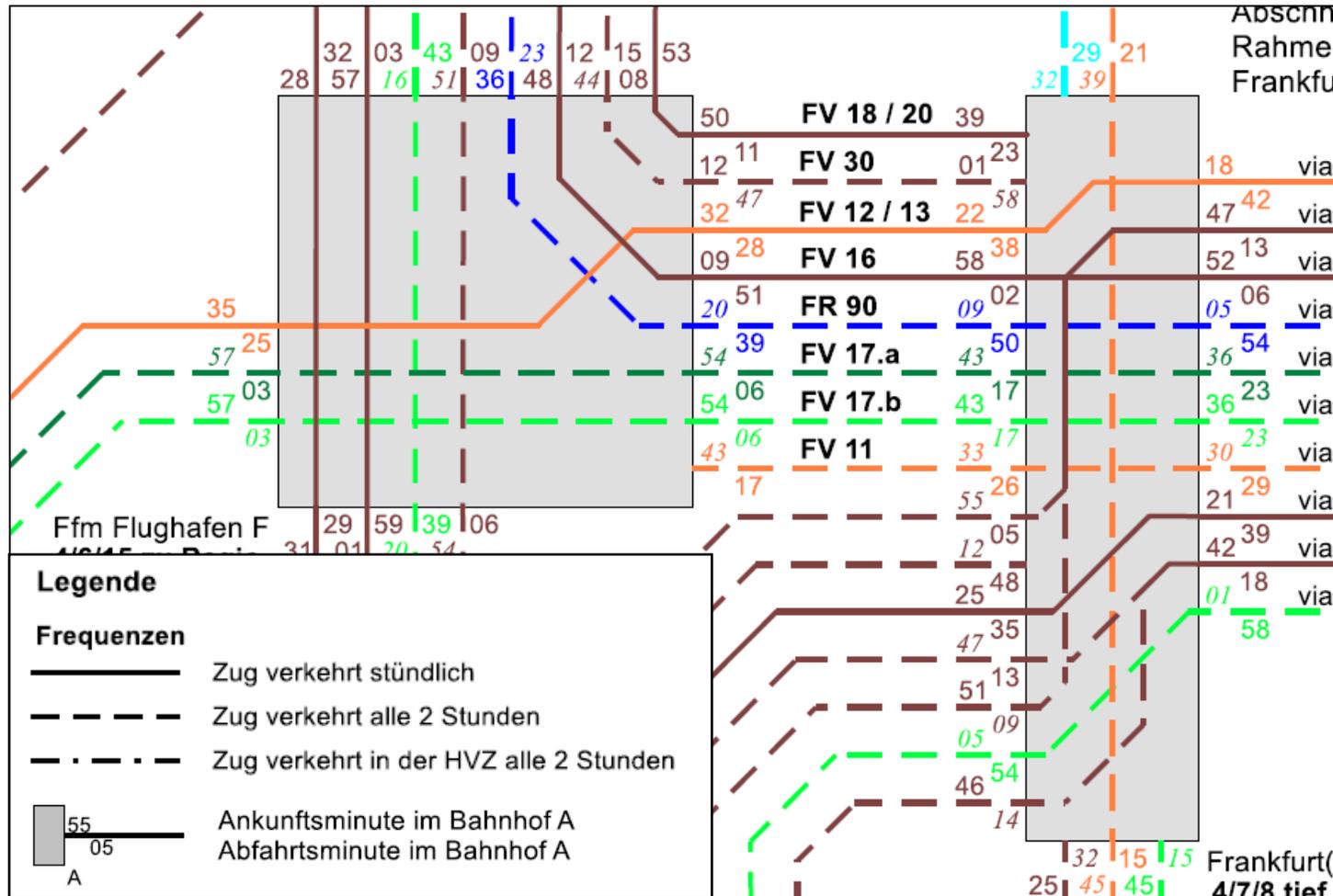
1. Begrüßung und Vorstellung
2. Deutschlandtakt / Grundlagen
3. Kapazität und Resilienz
4. Rückblick: Röhrenkonzepte Dialogforum November 2024
5. Eingereichte Varianten
6. Eingereichte Alternativen
 - 6.1 Ausbau Frankfurt Südbahnhof
 - 6.2 Ausbau Frankfurt Flughafen Fernbahnhof**
7. Fazit / weiteres Vorgehen

Alternative 2: Wäre der Flughafen mit seinen zwei Bahnhöfen (Fernbahnhof und Regionalbahnhof) eine Alternative zum Fernbahntunnel?



Quelle: <https://geoportal.frankfurt.de/>

Prüfung der Alternative Flughafen: Der Fernbahnhof hat keine Möglichkeit die geplanten Mehrverkehre des Zielfahrplans aufzunehmen



Prüfergebnis:

- **Transferzeit** (→ Doppelumstieg) vom / zum Hauptbahnhof mindestens 30 Minuten
- Kein ausreichender **Anschluss an den Nahverkehr**
- **Fahrzeitgewinne** für den **Deutschlandtakt** fehlen
- Hohe **Auslastung der Zulaufstrecken**
- Liegt für viele Linien „nicht auf dem Weg“ → **Kopfmachen wäre notwendig**

Diese Alternative wird nicht weiterverfolgt

Quelle: Zielfahrplan Fernverkehr - BMDV (2022)

1. Begrüßung und Vorstellung
2. Deutschlandtakt / Grundlagen
3. Kapazität und Resilienz
4. Rückblick: Röhrenkonzepte Dialogforum November 2024
5. Eingereichte Varianten
6. Eingereichte Alternativen
- 7. Fazit / weiteres Vorgehen**

Ausblick: Das nächste Dialogforum findet am 3. November statt

Folgende Themen sind für das 5. Dialogforum vorgesehen:

- Vorstellung Anschluss West
- Abschichtung Varianten Ost
- Abschichtung Stationsvarianten und weitere Vorgehensweise



Vielen Dank