
Dialogforum zum Fernbahntunnel Frankfurt

2. Sitzung

Frankfurt

07.03.2024

Ort: SAALBAU Titus Forum, Walter-Möller-Platz 2, 60439 Frankfurt am Main
Dauer: 15:00 Uhr – 18:00 Uhr
Moderation: Ralf Eggert, ifok
Protokoll: Tobias Gruhn, ifok

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

TOP 2 Vorstellungsrunde

TOP 3 Der Weg zum Fernbahntunnel

TOP 4 Abstimmung gemeinsamer Botschaften und Ausblick

TOP 5 Ausblick und Verabschiedung

TOP 6 Offene Gespräche an den Marktständen

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Präsentation DB InfraGO AG
Anlage 2 Presseinformation des Dialogforums

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Moderation

Moderator, Ralf Eggert, ifok GmbH, begrüßt die Teilnehmenden zur 2. Sitzung des Dialogforums. Er freue sich, dass man wieder im Dialogforum zusammenkomme. Er bittet um Entschuldigung für die parlamentarische Bestuhlung und betont, dass in zukünftigen Sitzungen eine U-Bestuhlung für einen verbesserten Dialog angestrebt werde sofern es die Räumlichkeiten zulassen. Er erklärt, dass heute zahlreiche relevante Informationen zum Fernbahntunnel vorgestellt würden. Zudem sei beim vergangenen Termin der Wunsch geäußert worden, eine Vorstellungsrunde durchzuführen. Diesen Punkt habe man daher auch in die Agenda integriert. Anschließend übergibt er das Wort an Herrn Gerd-Dietrich Bolte.

Begrüßung Deutsche Bahn

Herr Gerd-Dietrich Bolte, Leiter Infrastrukturprojekte Region Mitte, begrüßt die Teilnehmenden des Dialogforums im Namen der Bahn. Er weist darauf hin, dass in den vergangenen Wochen nochmals Fragen zur Entwicklungsgeschichte des Fernbahntunnels aufgekommen und diskutiert worden seien. Daher habe man die Agenda um einen Blick in die Vergangenheit, insbesondere zu den geprüften Alternativen wie dem viergleisigen Ausbau in Frankfurt Süd, ergänzt. Er freue sich auf eine gute Veranstaltung mit einem konstruktiven Dialog.

Abnahme des Protokolls der 15. Sitzung des Beteiligungsforums am 09.03.2022

Der Moderator erklärt, dass zum Protokollentwurf der vergangenen Sitzung ein Änderungswunsch eingegangen sei (Anlage 1, **Folie 4**). Der Vorschlag wird ohne Gegenstimmen angenommen. Es werden keine weiteren Änderungswünsche vorgetragen. Das Protokoll gilt somit als formell verabschiedet und wird als solches auf der Projektwebsite veröffentlicht. Anschließend begrüßt er die neuen Mitglieder des Dialogforums. Er weist darauf hin, dass man sich offen für neue Mitglieder zeige, wenn gute Gründe dafürsprechen. Zugleich sei es wichtig, die Arbeitsfähigkeit des Gremiums zu gewährleisten. Sollte hier zukünftig bei der möglichen Aufnahme weiterer Mitglieder bei den Teilnehmenden ein Störgefühl entstehen, bittet er darum, sich dazu zu melden.

Anmerkungen/Diskussion

Umgang mit eingereichten Vorschlägen für die Agenda

Ein Mitglied weist darauf hin, dass es Vorschläge zur Agenda im Vorfeld der Sitzung eingereicht habe, die allerdings keine Berücksichtigung in der Tagesordnung gefunden hätten. Es möchte wissen, wie zukünftig mit solchen Vorschlägen umgegangen werde. Das Mitglied betont den großen Einfluss des Vorhabens auf die Stadtentwicklung und seine Wechselwirkungen mit städtischen Projekten. Dazu zählten etwa die Themenkomplexe rund um die Deutschherrnbrücke, die Frage der Verknüpfung des Fernbahntunnels mit der S-Bahn und der möglichen Regionaltangente Ost, der Umgang mit dem Bahnbetriebswerk 1 sowie die Verkehrs- und Fahrgastströme in den Ausgangsbereichen der Querpassage. Es bittet darum, dass diese Aspekte ebenfalls Eingang in das Dialogforum finden und äußert den Wunsch einer größeren Präsenz der Stadt Frankfurt in diesem Rahmen.

Ralf Eggert antwortet, dass die Agenda sich danach richte, für welche Fragen zum derzeitigen Planungsstand schon hinreichend Informationen für einen Austausch gegeben seien. Eingereichte Agendavorschläge würden bei der entsprechenden Planungstiefe des Projektes im Dialogforum oder in kleineren Gesprächsrahmen diskutiert.

Herr Bolte äußert Verständnis für den Informationsbedarf des Mitglieds. Die Fragen seien berechtigt, könnten aber erst zu einem späteren Zeitpunkt sinnvoll besprochen werden. So müsse die Bahn die Planung zunächst vorantreiben, bis eine belastbare Tiefe erlangt wird, um auf dieser Basis die Anschlussfähigkeit anderer Vorhaben besprechen zu können. Er weist darauf hin, dass es dabei viele Einzelthemen gebe, die gegebenenfalls für einzelne Mitglieder, aber nicht für die gesamte Gruppe relevant seien. Je nach Interessenslage in der Gruppe könne man daher zukünftig auch flexibel entscheiden, ob die Fragestellungen im Dialogforum behandelt oder eher in Einzelgesprächen ausgelagert werden sollten, um den Dialogprozess nicht durch zu viele Einzelthemen zu verlangsamen.

Ein Mitglied antwortet, dass die Stadt Frankfurt die angesprochenen Themen ebenfalls als wichtig erachte und diese entsprechend in den Blick nehme. Es betont die gute Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn. Es gebe eine Arbeitsgruppenstruktur, in der die Fragen entsprechend der jeweiligen Planungsniveaus behandelt werden würden.

Herr Dr. Alexander Nolte, Leiter Technik Knoten Frankfurt / Fernbahntunnel und Gesamtprojektleiter Fernbahntunnel, ergänzt, dass abhängig von der Positionierung der Tunnelportale, das Areal des Bahnbetriebswerks 1 nach Abschluss der Bauarbeiten eine signifikante Rolle im Bahnbetrieb (z.B. Zugbildung) einnehmen werde. Das Gremium einigt sich darauf, die Themenvorschläge einzubringen, sobald die notwendige Planungstiefe erreicht ist.

Versand des Protokolls

Das Mitglied begrüßt, dass das Protokoll an die Mitglieder des Dialogforums versandt und online gestellt werde. Es kritisiert allerdings den langen Zeitraum, der zwischen der Sitzung und dem Versand des Protokolls gelegen habe. Es bittet dies in Zukunft in einem Zeitraum von 2-4 Wochen und damit schneller durchzuführen.

Ralf Eggert entschuldigt sich für die verspätete Versendung des Protokolls und sagt zu, dass die Protokollentwürfe zukünftig zügiger versendet werden.

Meilensteinplan

Ein Mitglied schlägt vor, dass in der nächsten Sitzung ein Ablaufplan mit den zeitlichen Meilensteinen der planerischen Schritte vorgestellt werden sollte, aus dem die logische Reihenfolge der aufeinander aufbauenden Bearbeitungsschritte hervorgeht. Es fragt zudem, ob es möglich sei, bei der zukünftigen Nennung von Projekten der Deutschen Bahn in den Vorträgen einen gewissen Zeithorizont der Realisierung der Projekte aufzuführen.

Dr. Alexander Nolte stimmt dem Vorschlag zu und erklärt, dass dieser Plan im nächsten Dialogforum vorgestellt werde. Man könne ebenfalls die anvisierte Zeitschiene ergänzen. Dabei weist er darauf hin, dass es sich dabei voraussichtlich eher um Zieljahre oder -jahrzehnte handele.

TOP 2 Vorstellungsrunde

Herr Eggert erläutert das Vorgehen der Kennenlernmethode. Die Mitglieder stellen sich in einen inneren und einen äußeren Kreis auf und stellen sich gegenüber auf. Die Anwesenden stellen sich anhand von der Moderation vorgegebenen Beispielsfragen vor.

TOP 3 Fahrplan „Der Weg zum Projekt“

Vorstellung der Tagesordnung

Herr Dr. Alexander Nolte stellt sich den Mitgliedern des Dialogforums vor. Anschließend stellt Herr Dr. Nolte die Tagesordnung vor. Themen der Sitzung sind:

- Der Weg zum Fernbahntunnel
 - Historie zum Gesamtkonzept Knoten Frankfurt
 - Weiterentwicklung des Variantenbereichs
 - Röhrenkonzepte und Trassierung
 - Die neue unterirdische Station
- Abstimmung gemeinsamer Botschaften und Ausblick
- Offene Gespräche an den Marktständen

Zur Tagesordnung werden keine Einwände erhoben.

Historie zum Gesamtkonzept Knoten Frankfurt

Herr Dr. Nolte stellt die historische Entwicklung des Knotens Frankfurt vor (Anlage 1, **Folie 5-13**). In umfangreichen und langjährigen Untersuchungen hätten Gutachter des Bundes und die DB festgestellt, dass ein oberirdischer Ausbau des Frankfurter Knoten dem gesteigerten Verkehrsaufkommen der aktuellen Wachstumsprognose des Bundes 2030 inkl. Deutschlandtakt nicht gerecht werden würde. Der Bund hat den Fernbahntunnel daher in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2023 aufgenommen und die DB mit der Planung beauftragt.

Weiterentwicklung des Variantenbereichs

Herr Dr. Nolte erläutert die in der Konzeptionsphase durchzuführende Ermittlung zu potenziellen Varianten im Bereich der Trassen und der Station. Er merkt an, dass die vorgestellten Informationen den aktuellen Stand abbilden und kündigt an, dass voraussichtlich im nächsten Dialogforum konkrete Trassierungsvarianten vorgestellt werden würden. Er stellt zunächst die Weiterentwicklung des Variantenbereichs vor (Anlage 1, Folie **14-17**). Er bedankt sich für die kooperative Zusammenarbeit in der Planung mit der Stadt Frankfurt, im Zusammenhang mit dem Hochhausentwicklungsplan.

Röhrenkonzepte und Trassierung

Anschließend stellt er die verschiedenen möglichen Röhrenkonzepte und Trassierung für den Fernbahntunnel vor (Anlage 1, Seiten **18-24**).

Die neue unterirdische Station

Zum Abschluss präsentiert er die zwei verschiedenen Stationsvarianten mit einem ersten Konzept für neue und kürzere Wegebeziehungen (Anlage 1, **Seiten 25-38**). Er hebt hervor, dass die Zukunftsfähigkeit der Station bereits bei der Planung berücksichtigt werde. Es werde z.B. bei der Dimensionierung der unterirdischen Station bereits der potenzielle Einsatz von Doppelstockfahrzeugen beachtet.

Anmerkungen/Diskussion

Lage der Tunnelportale

Ein Mitglied möchte wissen, ob die Entscheidung über die Lage des östlichen Tunnelausgangs bereits festgelegt sei.

Herr Dr. Nolte antwortet, dass im aktuellen Planungsstadium die Lage eines östlichen Ausgangs des Tunnels noch untersucht werden würde. Herr Bolte ergänzt, dass im nordöstlichen Bereich derzeit zwei Alternativen bestünden, es jedoch nur eine von den beiden Varianten werden wird.

Ein Mitglied fragt, weshalb nur im nordöstlichen Bereich zwei unterschiedliche Bereiche zur oberirdischen Anbindung an die Bestandsstrecke untersucht würden und möchte wissen, ob durch eine Verlängerung des Fernbahntunnels Finanzmittel in Anspruch genommen werden, die für Infrastrukturprojekte in den umliegenden Kommunen fehlen würden. Das erklärte Ziel für die umliegenden Kommunen wie Offenbach sei die Verbesserung des Nah- und Regionalverkehrs.

Herr Dr. Nolte antwortet, dass der Deutschlandtakt in Form des Hessenexpresses neue Verbindungen vom Offenbacher Hauptbahnhof an den Frankfurter Fernbahntunnel und den Frankfurter Flughafen vorsehe. Zusätzlich gebe es Pläne einer Erweiterung dieses Konzeptes in Richtung Aschaffenburg. Er erklärt, dass die zwei Varianten im nordöstlichen Bereich aus den vorgegebenen Geschwindigkeiten und den Verknüpfungsstellen resultieren würden, welche im Südbereich im vorgesehenen Bereich oder erst hinter der Stadt Offenbach beziehungsweise in Offenbach Ost verfügbar wären. Herr Bolte ergänzt, dass noch keine Möglichkeiten ausgeschlossen sei, aber eine kürzere Variante, die den gleichen Nutzen hat, bevorzugt umgesetzt werden würde.

Ein Mitglied schlägt vor, die Planung des Südmainischen Korridors bis zum Hauptbahnhof Offenbach zu erweitern. Dies sei notwendig, um einen möglichen Engpass zu vermeiden, der durch den geringen Streckenabstand zwischen dem Offenbacher Hauptbahnhof und der Anschlussstelle der Südmainischen Anbindung entstehen könnte.

Herr Dr. Nolte antwortet, dass das Projekt in diesem Bereich integrativ gedacht werde. Er betont, dass bereits im Rahmen der Regionaltangente Süd ein drittes Gleis für den Streckenabschnitt vorgesehen sei. Dies sei allerdings nicht Bestandteil des Projekts Fernbahntunnel.

Ein Mitglied bittet darum, dass ein Ausbau des Knoten Hanau gemeinsam mit dem Projekt gedacht werde. Zudem stellt es die Frage, ob eine viergleisige Tunnelstrecke im Westen des Frankfurter Hauptbahnhofs zu einem Engpass an der Niederräder Brücke führen würde.

Herr Dr. Nolte antwortet, dass im West- und Ostbereich unterschiedliche Grundvoraussetzungen bestünden. Die diesbezügliche Planung befände sich aktuell in der Basiskonzeption und werde bei entsprechender Planungstiefe im Dialogforum präsentiert. In Bezug auf den Knoten Hanau merkt er an, dass das Projekt und der Knoten Hanau gesamthaft betrachtet wurden. So seien die Ausbauprojekte Hanau-Gelnhausen und Gelnhausen-Fulda, der Ausbau der Nordmainischen S-Bahn sowie die Entscheidung einer Doppelanbindung mit einem Verbindungsbauwerk des Fernbahntunnels Resultate der Achsenbetrachtung.

Ein Mitglied möchte wissen, ob geplant sei im westlichen Bereich eine oberirdische Anbindung nach Höchst zu bauen.

Herr Dr. Nolte bestätigt, dass diese Idee grundsätzlich geprüft werde. Er betont jedoch, dass diesbezüglich noch keine Entscheidung getroffen sei. Herr Bolte ergänzt, dass der Fernbahntunnel grundsätzlich aufwärtskompatibel geplant werde und daher diese Möglichkeiten planerisch untersucht werden.

Röhrenkonzept

Ein Mitglied möchte wissen, ob bereits festgelegt sei, welches der vorgestellten Röhrenkonzepte zwischen dem Ost- und Hauptbahnhof verwendet wird.

Herr Dr. Nolte antwortet, dass die vorgestellten Röhrenkonzepte den aktuellen Untersuchungsstand widerspiegeln. Das Ergebnis der Untersuchung werde erst im Rahmen der Abschichtung und des Variantenentscheids festgelegt. Herr Bolte ergänzt, dass alle theoretischen Möglichkeiten vorgestellt wurden und diese unter anderem unter Berücksichtigung der Kosten und des Betonverbrauchs betrachtet werden würden.

Ein Mitglied möchte wissen, wann die Entscheidung des Röhrenkonzepts getroffen werde.

Herr Dr. Nolte erklärt, dass es sich hierbei um eine komplexe Entscheidung mit vielen gegenseitigen Abhängigkeiten handle. Die geplante Ergebnisvorstellung im nächsten Dialogforum werde von der Planungstiefe und dem Planungsfortschritten abhängig sein. Im Idealfall sollen in der nächsten Sitzung Variantenlinien und keine -flächen mehr gezeigt werden. Herr Bolte ergänzt, dass der großgefasste Variantenbereich in den nächsten Planungsschritten immer konkreter werde. Im Oktober werde man zunächst nur die Varianten der Linienentscheidung präsentieren, jedoch noch keine Entscheidung zur Ausgestaltung der Stationen. Er erwarte eine Entscheidung zur Station vorrausichtlich erst 2025.

Auswirkung der Bauphase

Ein Mitglied erkundigt sich nach der geplanten Umsetzung der zusätzlichen prognostizierten Zugzahlen während der Bauarbeiten in der Südhalle für die Stationsvariante A.

Herr Dr. Nolte antwortet, dass der Fernbahntunnel die entsprechenden Kapazitäten für die aktuell prognostizierten Zugfahrten 2030 inkl. Deutschlandtakt bieten werde. Die Wachstumsprognose des Deutschlandtakts basiere auf den entsprechenden Aus- und Neubauprojekten in den Anschlussstrecken, wie Gelnhausen-Fulda, Hanau-Gelnhausen, Frankfurt-Mannheim, die nur in Verbindung mit dem

Fernbahntunnel realistisch ist. Zudem nutze der Fernverkehr die Gleise 6 bis 9, die nicht von den Baumaßnahmen betroffen seien.

Grundsätzlich richtig sei, dass die vorhandene Schieneninfrastruktur die Zahl der ein- und ausfahrenden Züge limitiere. Daher werde durch die Digitalisierung der Bahnwerkstechnik und den Ausbau des Bahnsteigs 25 am Hauptbahnhof Kapazitäten für die Bauphase vorbereitet. Im Laufe des Planungsfortschritts werde auch ein entsprechendes Konzept im Dialogforum präsentiert. In diesem würden die Ergebnisse der laufenden Fahrplanstudie zu den Auswirkungen des Entfalls der Gleise, dem Ausbaubedarf an anderen Bahnhöfen sowie die Machbarkeit eines kleinen, temporären Regionalbahnhof vor dem Hauptbahnhof vorgestellt. Herr Bolte ergänzt, dass derzeit keine Entscheidung über die Stationsvariante gefallen sei und diese, unter anderem, den Aspekt der Auswirkungen auf die Funktionalität des Hauptbahnhofs miteinbeziehe. Zudem führt er an, dass die Deutsche Bahn bereits Erfahrung mit Baumaßnahmen im Frankfurter Hauptbahnhof und dem damit verbundenen Entfall von Gleisen habe.

Mobilität und Barrierefreiheit

Ein Mitglied möchte wissen, wie realistisch 12 Züge pro Stunde an jedem Gleis mit Umsteigezeitverzögerungen durch Menschen mit eingeschränkter Mobilität oder Kinderwagen sei.

Herr Dr. Nolte stellt klar, dass die Zuganzahl pro Stunde auf einen Doppelbahnsteig bezogen sei. Es sei geplant, dass alle 5 Minuten an einem Doppelbahnsteig ein Fernzug halten soll. Im Vergleich zu einem Kopfbahnhof sei die Haltedauer eines Zuges kürzer.

Ein Mitglied möchte wissen, wie viele Aufzüge bei der unterirdischen Station und der Querpassage vorgesehen seien.

Herr Dr. Nolte erklärt, dass das Projekt den Bau einer neuen Station und einer Querpassage vorsehe, die allen aktuellen Erfordernissen und Ansprüchen entsprechen solle. Die Infrastruktur werde durch den Bau von Treppen, Rolltreppen und Aufzügen barrierefrei sein.

Quartiersentwicklung

Ein Mitglied möchte wissen, wie das Bahnhofsbauwerk im Kontext des Quartiers angebunden wird. Zudem äußert das Mitglied den Wunsch in der nächsten Sitzung eine detaillierte Vorstellung des Bahngebäudes mit der Quartiersanbindung in einem städtebaulichen Plan präsentiert zu bekommen. Es betont die Notwendigkeit die Thematik des Wegenetzes aufgrund der hohen Anzahl an Fahrgästen auch über das Bahngebäude hinaus intensiv zu diskutieren. In Bezug auf die vorgestellten Stationsvarianten äußert es die Erwartung, dass über die rein technisch-funktionale Planung der Station auch darüberhinausgehende emotionale und gestalterische Aspekte in der Architektur der Station Berücksichtigung finden müssen. Es plädiert daher für einen Gestaltungswettbewerb für Station und Querpassage.

Herr Dr. Nolte antwortet, dass in Bezug auf die Gestaltung der Station noch in Teilen unterschiedliche Sichtweisen bei der Stadt Frankfurt und der Bahn bestehen würden. Er unterstreicht jedoch die Relevanz, die Station sowohl ansprechend als auch funktional zu gestalten. Für die Innengestaltung der Bahnstation sei, von Seiten der Bahn, kein Architekturwettbewerb geplant. Ein renommiertes Architekturbüro, welches zahlreiche Planungswettbewerbe sowohl für unterirdische Personenverkehrsanlagen

als auch für städtebauliche Projekte gewonnen hat, sei bereits integrativ in den Planungsprozess involviert. Er betont jedoch, dass durch die architektonischen Rahmenbedingungen die Realisierung des Projektes nicht gebremst werden dürfe. Ein Mitglied erklärt im Namen der Stadt, dass die unterschiedlichen Auffassungen im weiteren Planungsprozess miteinander vereinbart werden können.

Das Mitglied merkt an, dass aus seiner Sicht eine Trennung der Innengestaltung von der Gesamtkonzeption nicht funktionieren werde und daher die Trennung nicht zielführend sei. Es führt zugleich an, dass kein Wille bestünde das Projekt zu verkomplizieren oder zu verteuern.

Ein Mitglied möchte wissen, ob es bereits Erkenntnisse bezüglich der Thematik Fahrradparken gebe.

Herr Dr. Nolte antwortet, dass konkrete Ideen untersucht werden. Derzeit würden z.B. Gespräche mit dem Investor des Campanile Hochhaus geführt, um gemeinsame Perspektiven zu erörtern. Zudem gebe es Gespräche über eine mögliche Nutzung des Bunkers im Vorderbereich des Hauptbahnhofs als Fahrradparkhaus.

Ralf Eggert fasst die Diskussion zusammen. Er dankt allen Teilnehmenden für den konstruktiven Dialog und die Anregungen für den Planungsprozess.

TOP 6: Abstimmung der Pressebotschaften

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

TOP 7 Abschluss im Plenum

Herr Dr. Nolte präsentiert die Meilensteine der Kommunikation bis zur Vorzugsvariante (Anlage 1, **Folie 44**) und verweist auf die Möglichkeit an den Informationsständen ins direkte Gespräch zu kommen.

Herr Eggert bittet die Teilnehmenden, sich in Zukunft im Vorfeld anzumelden, um eine bessere Planbarkeit der Sitzungen zu gewährleisten. Zudem ermutigt er die Mitglieder Themenvorschläge für die Agenda an die Deutsche Bahn zu senden.

Herr Bolte bedankt sich bei den Teilnehmenden für die konstruktive und angeregte Diskussion.

TOP 8 Austauschrunden an den Marktständen

Im Anschluss hatten die Forumsteilnehmenden die Möglichkeit an Themenständen mit Mitarbeitenden der Deutschen Bahn den Dialog fortzuführen.