

**Van:** Frank Menger

**Onderwerp:** MIRT + TEN-T Deltaplan leren van Duitsland; HSL Dresden - Praag (Lelylijn) + Frankfurt am Main (Groningen HS)

**Datum:** zondag 14 januari 2024 14:42:15

**Bijlagen:** Neubaustrecke Dresden–Prag\_Mit dem Zug im Tunnel durch das Erzgebirge.pdf  
088\_Praesentation\_zum\_PG-data.pdf  
088\_Grafik\_Streckenkarte-data.pdf  
Praesentation-data.pdf  
Wie der Fernbahntunnel unter Frankfurt aussehen könnte.pdf

---

Geachte leden van de Staten en gemeenteraden,

Eind vorig jaar publiceerde de Deutsche Bahn in twee verschillende regio's van het land delen van 2 projecten die tot het Europese TEN-T core network behoren. Duitsland werkt achter de schermen aan dit type projecten door. Waar in Nederland het al sinds 2006 de boel op stilstand staat. Dus al 18 jaar gebeurt er niets op het Ministerie noch bij Prorail of de NS. In Duitsland tellen wel alle regio's mee iets wat uit de Haagse documenten blijkt dat Noord-Nederland afgeserveerd wordt op een rangeerspoor, deze projecten wat gewoon kan als de politiek het gemeenschappelijk wil.

- <https://www.deutschebahn.com/de/presse/presse-regional/pr-leipzig-de/aktuell/presseinformationen/Neubaustrecke-Dresden-Prag-Mit-dem-Zug-im-Tunnel-durch-das-Erzgebirge--12492152#>
- <https://www.deutschebahn.com/de/presse/presse-regional/pr-frankfurt-de/presseinformationen-regional/Dialogforum-zum-Fernbahntunnel-Frankfurt-nimmt-Arbeit-auf--12504138#>

In de bijlagen de presentaties. Bij Dresden - Praag staat op de een na laatste sheet het beslissingsproces volgens de Berlijnse normen wat nuttig is om te weten. Zeker met projecten als de Wunderline, Lelylijn doorgetrokken naar Hamburg (3 2e Kamer Moties over). En Frankfurt am Main over hoe Groningen HS opgelost hoort te worden zonder conflicten in de dienstregelingen.

Hoop dat u deze informatie nuttig gaat gebruiken in het debat.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger



📅 20. November 2023, 16:30 Uhr

📍 Dresden

## Neubaustrecke Dresden–Prag: Mit dem Zug im Tunnel durch das Erzgebirge

Starke Schiene für Europa • Deutsche Bahn spricht sich für einen durchgängigen Tunnel bei der neuen Strecke durch das Erzgebirge aus • Vergleich objektiver Kriterien zeigt deutliches Ergebnis • Parlamentarische Befassung startet 2024 • Projekt schafft Voraussetzung für mehr europäischen Personen- und Güterverkehr auf der Schiene und bietet verkehrliche Alternative zum Elbtal

Die Deutsche Bahn hat in Heidenau bei Dresden ihre Vorzugsvariante für den Bau der neuen Strecke zwischen Dresden und Prag vorgestellt. Nach den Ergebnissen der Vorplanung liefert ein rund 30 Kilometer langer Tunnel durch das Erzgebirge zwischen Heidenau und dem tschechischen Verkehrsknoten Ústí nad Labem die für die Region bestmögliche Streckenführung. Um die geeignetste Trasse für den Bau von Deutschlands



# Deutsche Bahn

---

**Konzern**

**Newsroom**

**Investoren**

**Karriere**

**Digi**

---

# Deutsche Bahn

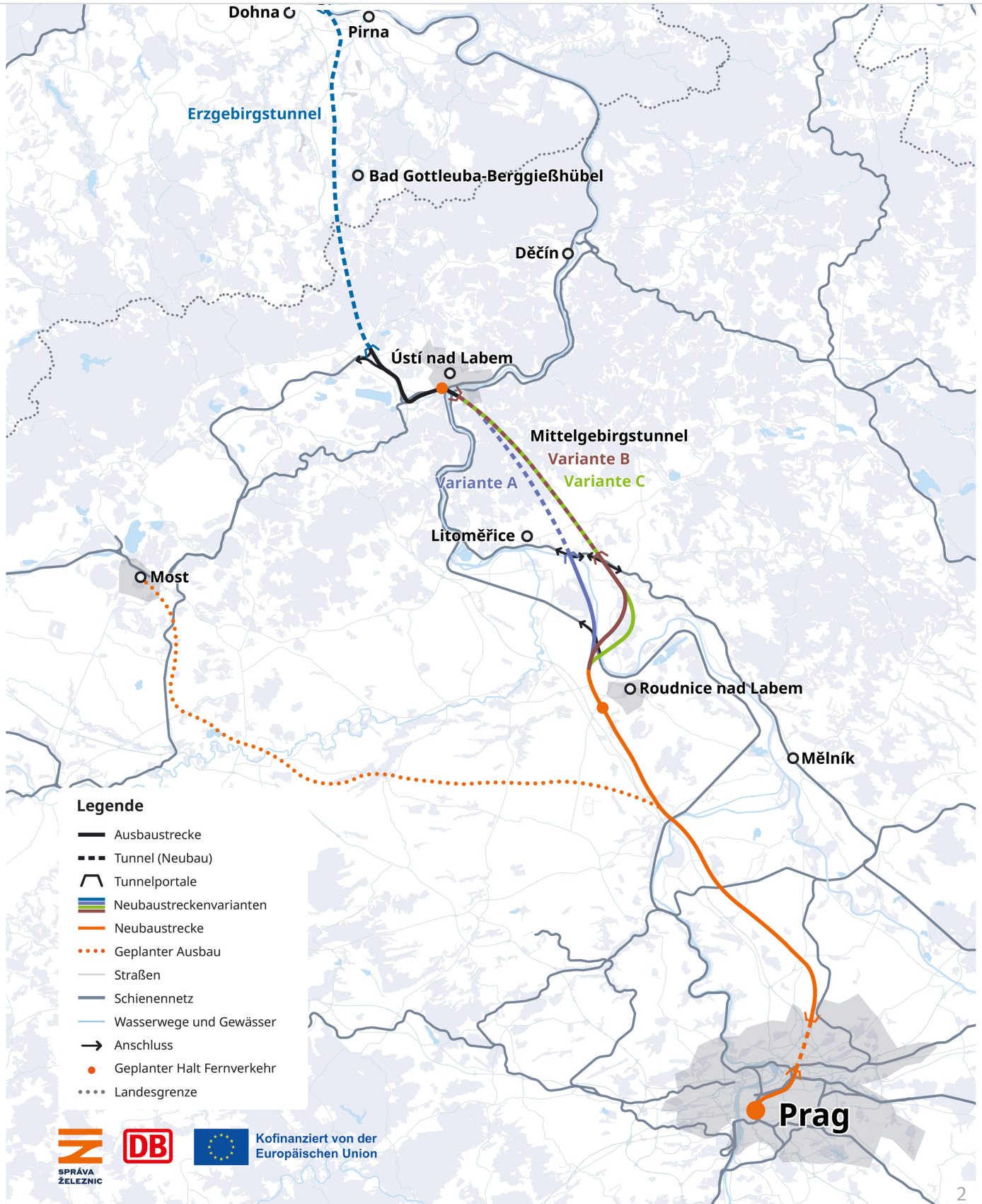
Konzern

Newsroom

Investoren

Karriere

Digi



# Deutsche Bahn

[Konzern](#)[Newsroom](#)[Investoren](#)[Karriere](#)[Digital](#)

wie Umwelt, Verkehr und Technik und auch der Wirtschaftlichkeit eindeutig vorne liegt. Die Neubaustrecke Dresden–Prag ist ein international bedeutendes Bauprojekt für die Starke Schiene in Europa. Es verbindet Nationen, schafft die Voraussetzung für mehr Personen- und Güterverkehr auf der Schiene und entlastet das Elbtal vom Bahnverkehr. Die Metropolen Dresden und Prag rücken zusammen und liegen dann nur noch etwa eine Stunde auseinander.“

## **Martin Dulig, Staatminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Freistaats Sachsen:**

„Die grenzüberschreitende Verbindung zwischen Dresden und Prag besitzt einen hohen Stellenwert für ganz Europa. Sie trägt dazu bei, bestehende Kapazitätsbeschränkungen im Güterverkehr zu beseitigen, die Handels- und Transportwege in Europa zu stärken und einen zukunftsgerichteten Reiseverkehr zu ermöglichen. Auch im Hinblick auf die Förderung durch die EU ist eine Beschleunigung des Vorhabens wünschenswert. Daher benötigt die Trasse absolute Priorität, und die wird ihr in beiden Ländern zuteil. Mit der heute veröffentlichten Trassenentscheidung ist ein weiterer Meilenstein erreicht. Im Vergleich aller relevanten Kriterien hat sich die Volltunnelvariante als die Bessere herausgestellt. Das freut mich, denn sie findet auch bei den Bürgerinnen und Bürgern in der Region größere Zustimmung.“

Zum Neubau des Tunnels gehört auch der Ausbau der Strecke zwischen Dresden und Heidenau. Damit der Zugverkehr reibungslos durch den neuen Tunnel fahren kann, müssen beispielsweise etwa 46 Kilometer neue Gleise, rund 90 neue Weichen, moderne Leit- und Sicherungstechnik sowie neue Abstellmöglichkeiten für Züge gebaut werden.

Die bisherige Strecke im Elbtal hat die Grenzen ihrer Kapazität erreicht. Die neue Verbindung bietet künftig eine hochwassersichere Alternative. Das Projekt wird die Reise- und Transportzeiten im nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehr deutlich verkürzen. Damit leistet die Neubaustrecke einen wichtigen Beitrag dazu, mehr Verkehr von der Straße auf die klimafreundliche Schiene zu verlagern. Außerdem wird die Tschechische Republik in das mitteleuropäische Hochgeschwindigkeitsnetz eingebunden.

Im Januar 2024 beginnen die Bürgerdialoge in den Gemeinden. Hier können sich die Bürger:innen über die Planung informieren. Gewichtige Hinweise können in die Planung einfließen. Mitte des kommenden Jahres soll die Vorzugsvariante endgültig feststehen. Die DB reicht die Unterlagen anschließend zur parlamentarischen Befassung im Deutschen Bundestag ein. Die Parlamentarier entscheiden voraussichtlich noch bis zum Ende der aktuellen Legislaturperiode über Umsetzung und Finanzierung der Vorzugsvariante.

beantwortet. Alle Interessierten sind herzlich eingeladen, diese Dialogmöglichkeit zu nutzen und mit dem Projekt in den Austausch zu treten.

[www.dresdenprag.de/vorzugsvariante](http://www.dresdenprag.de/vorzugsvariante)

# Dresden Praha



***Die Neubaustrecke  
verbindet***

3

## Weiterführende Informationen

---

**Kontakt**

**Martine Pfeifer**

# Deutsche Bahn

[Konzern](#)

**Newsroom**

[Investoren](#)

[Karriere](#)

[Digi](#)

 [149 171 107 1311](#)

---

Downloads

---

## AGBs

[AGB](#)

[AGBI](#)

## Datenschutz / Impressum

[Datenschutz](#)

[Impressum](#)

[Analyse verwalten](#)

## Folge uns



[Zur Reiseauskunft auf bahn.de](#)

[DB MOBIL](#)



> **Quellenangabe der Bilder**





**NETZE**

# Pressegespräch

## Neubaustrecke Dresden–Prag

20. November 2023 | Heidenau



Kofinanziert von der  
Europäischen Union



# Variantenvergleich Volltunnel- und Teiltunnelvariante

## Vom Untersuchungsraum zur Vorzugsvariante

1

### Untersuchungsraum



- Der bis zu 1,8 Kilometer breite Untersuchungsraum zwischen Dresden Hauptbahnhof und dem tschechischen Verkehrsknoten Ústí nad Labem bildet die Grundlage für die Variantensammlung.

2

### Variantensammlung

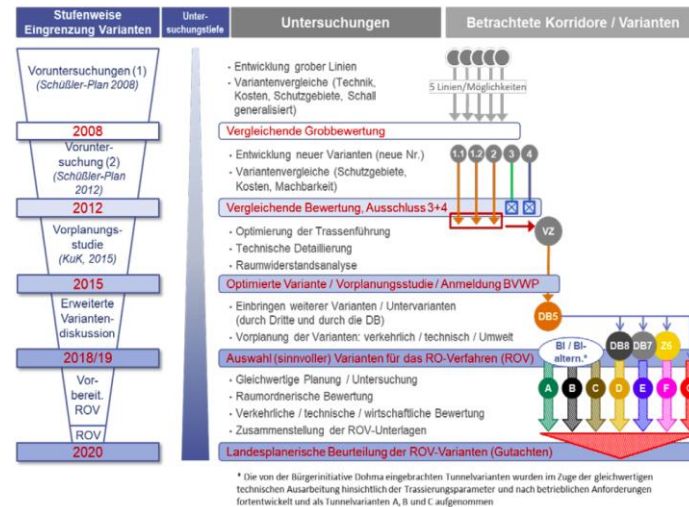
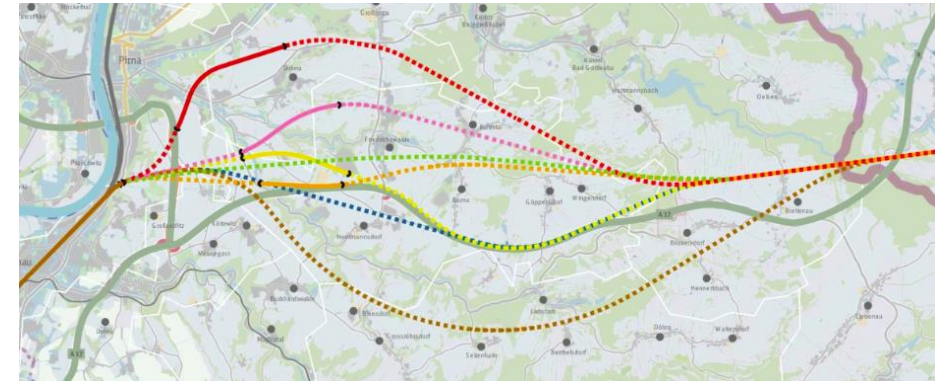


Abbildung 5: Bisheriger Prozess der Variantenfindung und Vorschau auf das Raumordnungsverfahren (Darstellung: IU, 2019)

- Die DB hat in einem mehrstufigen Verfahren verschiedenen Varianten im Untersuchungsraum ausgewertet.

3

### Ernsthaft in Betracht kommende Varianten im Untersuchungsraum



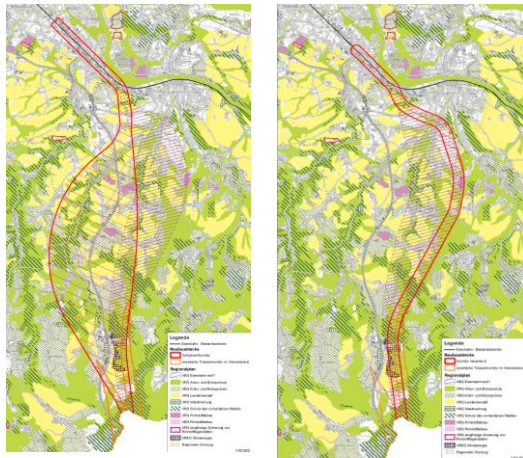
- Das Raumordnungsverfahren hat alle in Frage kommenden Varianten betrachtet: Die Volltunnelvarianten A, B und C sowie die Teiltunnelvarianten D, E, F und G.
- Die Varianten A und B wurden durch eine Bürgerinitiative eingebracht. Die Variante C ist ein optimierter Verlauf des Volltunnels.

# Variantenvergleich Volltunnel- und Teiltunnelvariante

## Vom Untersuchungsraum zur Vorzugsvariante

4

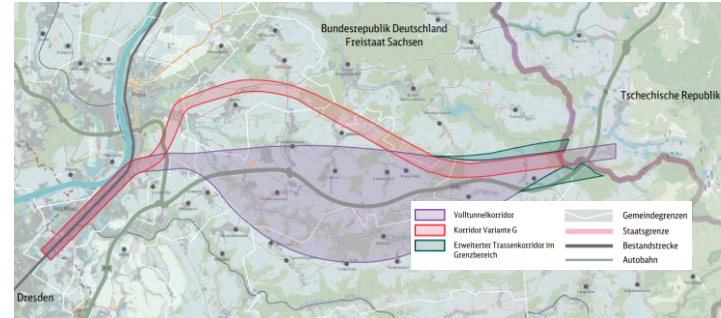
### Raumordnungsverfahren



- Die Landesdirektion Sachsen hat die Raumverträglichkeit für einen Volltunnelkorridor (Grafik links) und den Korridor für die Teiltunnelvariante G mit Maßgaben (Grafik rechts) bestätigt.

5

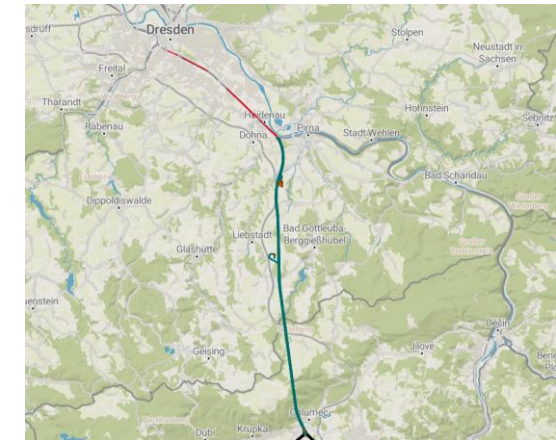
### Vorplanung und Variantenvergleich



- Die DB hat gleichberechtigt die Volltunnel- und Teiltunnelvariante weitergeplant.
- Fachexpert:innen haben die Varianten gegenübergestellt und sie anhand der im Dialogforum erarbeiteten Kriterien verglichen.

6

### Vorzugsvariante



- Eindeutiges Ergebnis innerhalb der Vorplanung: Die Volltunnelvariante liegt in allen drei Bereichen vorne – Umwelt, Verkehr und Technik, Wirtschaftlichkeit. Sie ist die Vorzugsvariante der DB und erfüllt auch die Kernforderung der Region.

# Variantenvergleich Volltunnel- und Teiltunnelvariante

## Kriterienkatalog: Variantenbewertung

1 besser    0 gleichwertig    -1 schlechter



Themenfeld Umwelt	Volltunnel	Teiltunnel
Raumwiderstände	1	-1
raumordnerischer Belang	1	-1
Landschaftsraum	1	-1
Bewertung Umwelt (Durchschnitt)	1	-1

**Bewertung Umwelt  
x Gewichtung (1/3)**

Volltunnel	Teiltunnel
0,33	-0,33



Themenfeld Technik und Verkehr	Volltunnel	Teiltunnel
Infrastruktur	1	-1
Betriebsführung und Leistungsfähigkeit	0	0
Bauausführung	1	-1
planrechtliche Aspekte	1	-1
Bewertung Verkehr und Technik (Durchschnitt)	0,75	-0,75

**Bewertung Technik und  
Verkehr x Gewichtung (1/3)**

Volltunnel	Teiltunnel
0,25	-0,25



Themenfeld Wirtschaftlichkeit	Volltunnel	Teiltunnel
Investitionskosten	1	-1
Bewertung Wirtschaftlichkeit (Durchschnitt)	1	-1

**Bewertung Wirtschaftlichkeit  
x Gewichtung (1/3)**

Volltunnel	Teiltunnel
0,33	-0,33

**Gesamtbewertung**

Volltunnel	Teiltunnel
0,92	-0,92

**favorisierte Variante:  
Volltunnelvariante**

# Variantenvergleich Volltunnel- und Teiltunnelvariante

## Vorteile der Volltunnelvariante

### Umwelt



- Landschaftsbild im Seidewitztal bleibt bestehen
- Zugbetrieb ist leiser
- Frischluftgebiete werden weniger beeinflusst
- Geschützte Arten sind weniger betroffen
- Natura2000-Gebiete und gesetzlich geschützte Biotope sind weniger betroffen
- Flächenverbrauch von Böden mit bedeutsamer Bodenfunktion ist geringer

### Infrastruktur

- Zugbetrieb funktioniert genauso gut wie bei Teiltunnelvariante
- Bestehende Infrastruktur muss nicht so stark verändert werden
- Bauausführung ist schonender
- Grunderwerb geringer
- Baukosten geringer



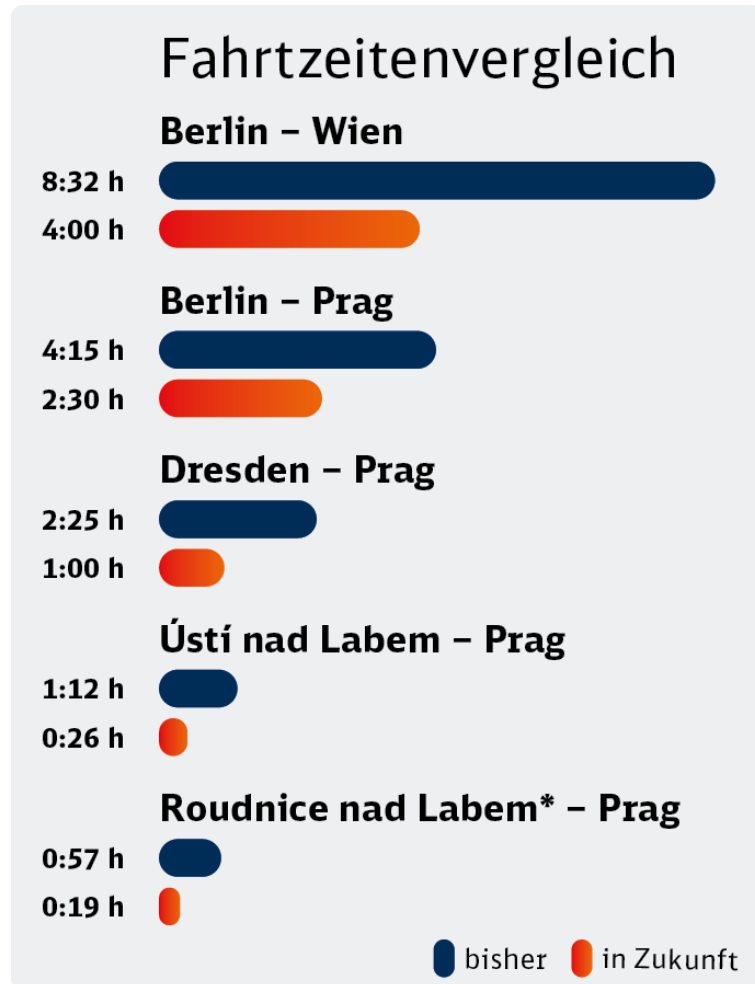
- Beeinträchtigungen im Seidewitztal während des Baus durch den sogenannten Zwischenangriff, mit einer Baueinrichtungsfläche und dem Bau eines Zugangsstollens

- Betriebsqualität ist im optimalen Bereich, jedoch geringfügig schlechter als bei der Teiltunnelvariante



# Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau

Warum der Ausbau zwischen Dresden Hbf und Heidenau?



## Kapazitätserhöhung

### – Personenverkehr

- Stundentakt statt Zweistundentakt des EC Dresden – Prag
- Deutschlandtakt: mögliche Steigerung im Fernverkehr, Abstellmöglichkeiten in Dresden-Reick

### – Güterverkehr

- Neubaustrecke bewirkt eine Zunahme des Güterverkehrs im Abschnitt Dresden – Heidenau um ca. 1/3



- die Auslastung der Strecke 6240 (Fernbahnstrecke) zwischen Dresden Hbf und Heidenau steigt insbesondere tagsüber erheblich an
- Zugzahl S-Bahn nimmt nicht zu

# Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau

## Überblick Maßnahmen zwischen Dresden Hbf und Heidenau



### Neu- und Umbau zwischen Dresden und Heidenau

- rund 90 Weichen
- etwa 46 km Gleise

- **Mehr Kapazität** durch moderne Leit- und Sicherungstechnik mit dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System). **Mehr Leistungsfähigkeit** durch Blockverdichtung, so dass Züge in engerem Abstand fahren können.

- 1** Umbau Dresden-Friedrichstadt zum Grenzbahnhof
- 2** Zwei neue Gleise ab Dresden Hauptbahnhof – Ende Südhalle bis ca. Gerhart-Hauptmann-Straße, Güterzüge können von und nach Heidenau 80 statt 60 km/h fahren.
- 3** Zusätzliches Überholgleis zwischen Dresden-Reick und Dresden-Strehlen
- 4** Dresden-Niedersedlitz: Neubau von vier Gleisen
- 5** Umbau Bahnhof Heidenau zum Überholbahnhof und Ein- und Ausfahrt in den Tunnel



# Maßnahmen zwischen Heidenau und Chabařovice

## Überblick Maßnahmen zwischen Heidenau und Chabařovice



- Neubau Erzgebirgstunnel: rund 30 km
  - Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h
  - Ausrüstung: ETCS (Level 2)
  - Neigungsverhältnisse: 4,0 ‰ – 4,0 ‰ – 6,0 ‰
- 1 Zweigleisige Einbindung in die bestehende Strecke in Heidenau
  - 2 Errichtung eines Zwischenangriffs im Bereich des Seidewitztals
  - 3 Evakuierungs- und Rettungspunkt auf Höhe Göppersdorf
  - 4 Portal auf tschechischer Seite in Chabařovice

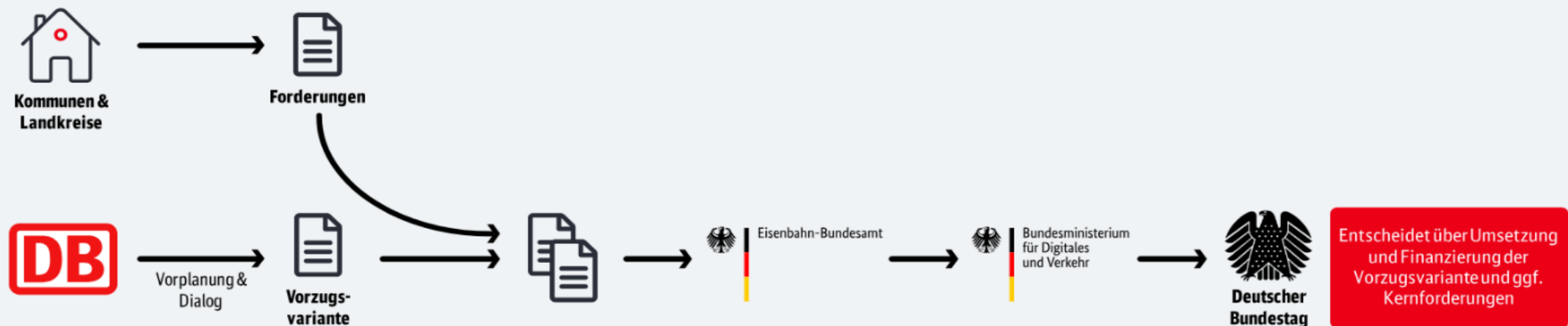
**Alles einsehbar auf: [www.dresdenprag.de/vorzugsvariante](http://www.dresdenprag.de/vorzugsvariante)  
online ab 20. November, 16.30 Uhr**

# Ausblick Parlamentarische Befassung

## Wie geht es weiter?

1. Nach Abschluss der Vorplanung überreicht die DB die Planungsunterlagen an das Eisenbahnbundesamt (EBA). Die Behörde prüft die Unterlagen und übergibt sie an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Das erstellt einen Bericht für die Bundestagsausschüsse. Die Parlamentarier entscheiden über Umsetzung und Finanzierung der Vorzugsvariante.
2. Ziel der Parlamentarischen Befassung ist Transparenz zum Stand der Planung, den Kosten, den Terminen und den Ergebnissen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung.
3. Der Deutsche Bundestag nimmt den Bericht zur Kenntnis. Die Abgeordneten können Entschließungsanträge stellen, um z. B. weitere Forderungen aus der Region finanzieren zu können. Falls es Hinweise gibt, werden diese eingearbeitet.

### Von der Vorplanung ins Parlament



# Ausblick Parlamentarische Befassung

## Zeitlicher Ablauf Projekt Dresden – Prag

### 10. Dialogforum

DB verkündet ihre Vorzugsvariante und führt die Beteiligung der Öffentlichkeit fort.



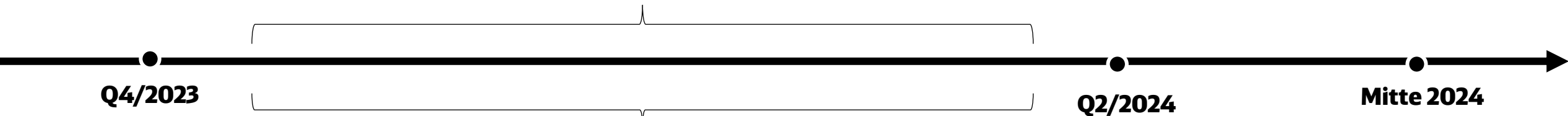
Die Region betrachtet die Variante und kann dem Projekt-Team Fragen stellen.  
DB fertigt den Bericht für die Parlamentarische Befassung an.



### 11. Dialogforum

DB stellt Bericht zur Parlamentarischen Befassung zur Vorzugsvariante und der weiteren Beteiligung der Öffentlichkeit vor.

Übergabe des Berichts zur Parlamentarischen Befassung an das BMDV.



Information der Öffentlichkeit zur Vorzugsvariante



Dialogplattform  
Website  
dresdenprag.de



Bürgerdialoge  
Januar 2024



bilaterale Gespräche



Bei Bedarf:  
Projektsprechstunden

# Ausblick Projekt NBS Dresden – Prag

## Die Phasen des Großprojekts







**NETZE**

**DB NETZE**

# Danke Děkujeme

**Mail: [dresden-prag@deutschebahn.com](mailto:dresden-prag@deutschebahn.com)**

**Website: [www.neubaustrecke-dresden-prag.de](http://www.neubaustrecke-dresden-prag.de)**

**Newsletter: [www.neubaustrecke-dresden-prag.de/newsletter](http://www.neubaustrecke-dresden-prag.de/newsletter)  
[www.spravazeleznic.cz](http://www.spravazeleznic.cz)**



**Kofinanziert von der  
Europäischen Union**



Dresden

Heidenau

Dohna

Pirna

Erzgebirgstunnel

Voll-tunnel

Teil-tunnel

Bad Gottleuba-Berggießhübel

Děčín

Ústí nad Labem

Mittelgebirgstunnel

Variante B

Variante A

Variante C

Litoměřice

Most

Roudnice nad Labem

Mělník

Prag

Legende

- Ausbaustrecke
- - - Tunnel (Neubau)
- ∧ Tunnelportale
- ▬ Neubaustreckenvarianten
- Neubaustrecke
- Geplanter Ausbau
- Straßen
- Schienennetz
- Wasserwege und Gewässer
- Anschluss
- geplanter Halt Fernverkehr
- Landesgrenze



Kofinanziert von der Europäischen Union





# Fernbahntunnel Frankfurt

Konstituierende Sitzung des Dialogforums

---

20. November 2023

- 1. Leitlinien des Dialogforums Fernbahntunnel Frankfurt**
2. Bedeutung des Knoten Frankfurt für Deutschland, die Region und Frankfurt
3. Vorstellung des Projektes "Fernbahntunnel Frankfurt"
4. Austausch an den Marktständen
5. Abschluss im Plenum
6. Get Together

## Das Dialogforum zum Fernbahntunnel Frankfurt:

- › ist Teil der von der DB und des Bundeslandes Hessen initiierten **frühen Öffentlichkeitbeteiligung** zum Projekt „Fernbahntunnel Frankfurt“.
- › Ersetzt nicht die formellen Verfahren, in denen entschieden wird, sondern ist ein **Beratungsgremium**, das im Vorfeld und als **Ergänzung zu den formellen Verfahren** (z.B. Planfeststellung) durchgeführt wird.
- › ist ein Gremium, in dem **Vertreter:innen der betroffenen oder beteiligten Gruppen, Personenkreise oder Institutionen** **zusammenkommen** und sich einbringen können, indem sie:
  - Informationen aus erster Hand erhalten
  - Fakten und Fragen gemeinsam nachvollziehbar klären
  - Hinweise und Bedarfe zu den lokalen Begebenheiten an die DB zurückmelden.



# Der Teilnehmerkreis

- › Der Teilnehmerkreis soll das Rhein-Main-Gebiet mit Frankfurt in ihren unterschiedlichen Sichtweisen repräsentieren.
- › Die Mitgliedschaft im Dialogforum ist an Institutionen gebunden und auf einen Platz pro Institution beschränkt. Es kann ein:e feste Vertreter:in benannt werden. Scheidet die Person aus dem Amt oder ist verhindert, kann die Institution einen neuen Vertreter benennen.
- › Die Teilnahme am Dialogforum ist freiwillig. Die Teilnehmenden erhalten für ihr Engagement keine Aufwandsentschädigung oder Kostenerstattung.



# Umgang miteinander

## Miteinander reden – nicht übereinander

- › Es wird jederzeit ein fairer, offener, respekt und vertrauensvoller Umgang miteinander gepflegt. Der Austausch im Dialogforum verläuft sachlich-konstruktiv und mit Respekt vor den Personen und deren Ansichten.
- › Die Mitglieder stellen sicher, dass sie befugt sind, für ihre Institution im Beteiligungsforum zu sprechen (auch im Vertretungsfall) und die Meinungen und Positionen ihrer Institution einzubringen.
- › Die Mitglieder vereinbaren eine gegenseitige Ernsthaftigkeit und persönliche Verbindlichkeit gegenüber gemeinsam erarbeiteten Zwischenergebnissen und für getätigte Aussagen.
- › Fachthemen werden in möglichst verständlicher Sprache präsentiert und diskutiert.





# Arbeitsweise des Dialogforums

## Moderation & Organisation

- › Die DB organisiert die Sitzungen des Dialogforums. Die Sitzungshäufigkeit richtet sich nach dem planerischen Fortschritt und dem Austauschbedarf der Mitglieder.
- › Das Dialogforum wird extern und fachkompetent moderiert, damit der Austausch auf Augenhöhe erfolgt und alle Beteiligten zu Wort kommen. Die Mitglieder können Themenwünsche für die Agenda vorab einbringen.
- › Die Moderation erstellt ein Ergebnisprotokoll, in dem die Gesprächsgegenstände der Sitzung zusammenfassend dargestellt werden.





## Transparentes Arbeiten

- › Das Beteiligungsforum tagt nicht öffentlich. Es unterrichtet die Öffentlichkeit und die Medien fortlaufend und transparent über seine Arbeit und stimmt dazu am Ende jeder Forumssitzung Eckpunkte einer gemeinsamen Pressemitteilung ab.
- › Die Protokolle, Sitzungsunterlagen und inhaltlichen Informationen werden für die Öffentlichkeit zeitnah auf die Webseite des Projekts gestellt. Bei Bedarf werden Bürgerinformationsveranstaltungen durchgeführt.
- › Die Mitglieder des Dialogforums informieren ihre Institutionen aktiv über die Arbeit und den Fortschritt in den Sitzungen.
- › Im Sinne einer vertrauensvollen Zusammenarbeit verpflichten sich die Mitglieder des Dialogforums Aussagen einzelner Teilnehmer:innen weder namentlich noch öffentlich zu zitieren.



1. Leitlinien des Dialogforums Fernbahntunnel Frankfurt
- 2. Bedeutung des Knoten Frankfurt für Deutschland, die Region und Frankfurt**
3. Vorstellung des Projektes "Fernbahntunnel Frankfurt"
4. Austausch an den Marktständen
5. Abschluss im Plenum
6. Get Together

# 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

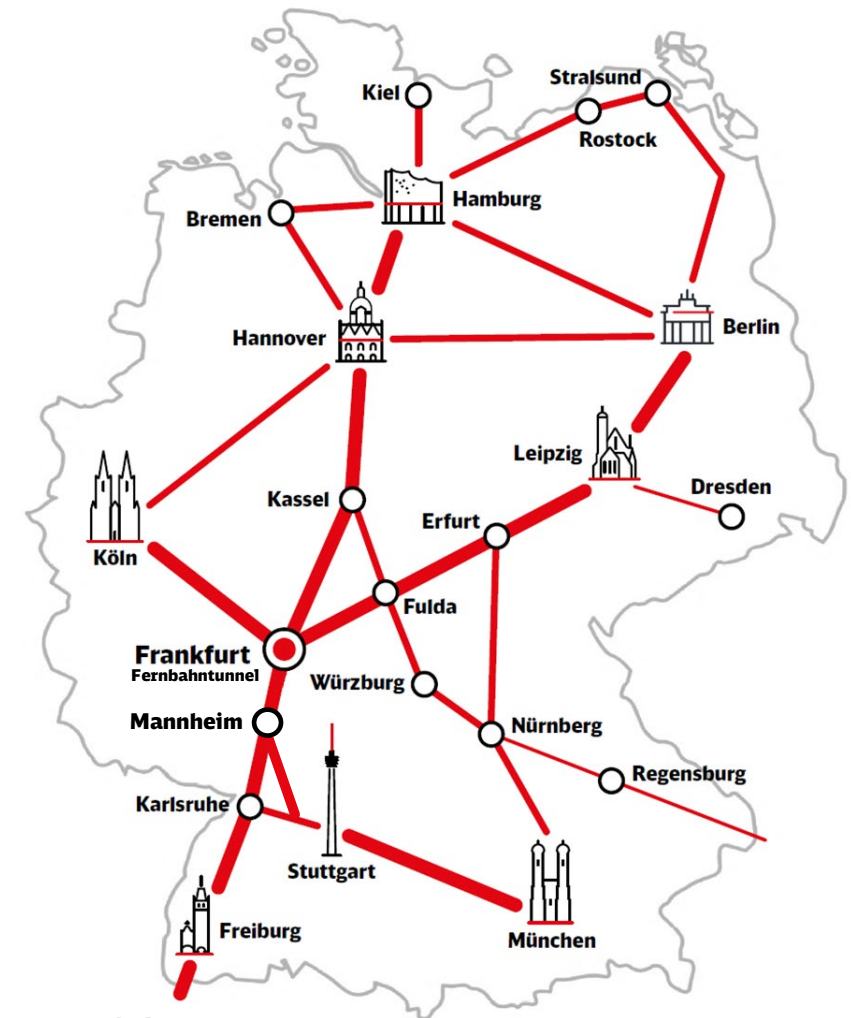
### Kapazität:

- Alle 30 Minuten ein Fernverkehrszug zur selben Zeit

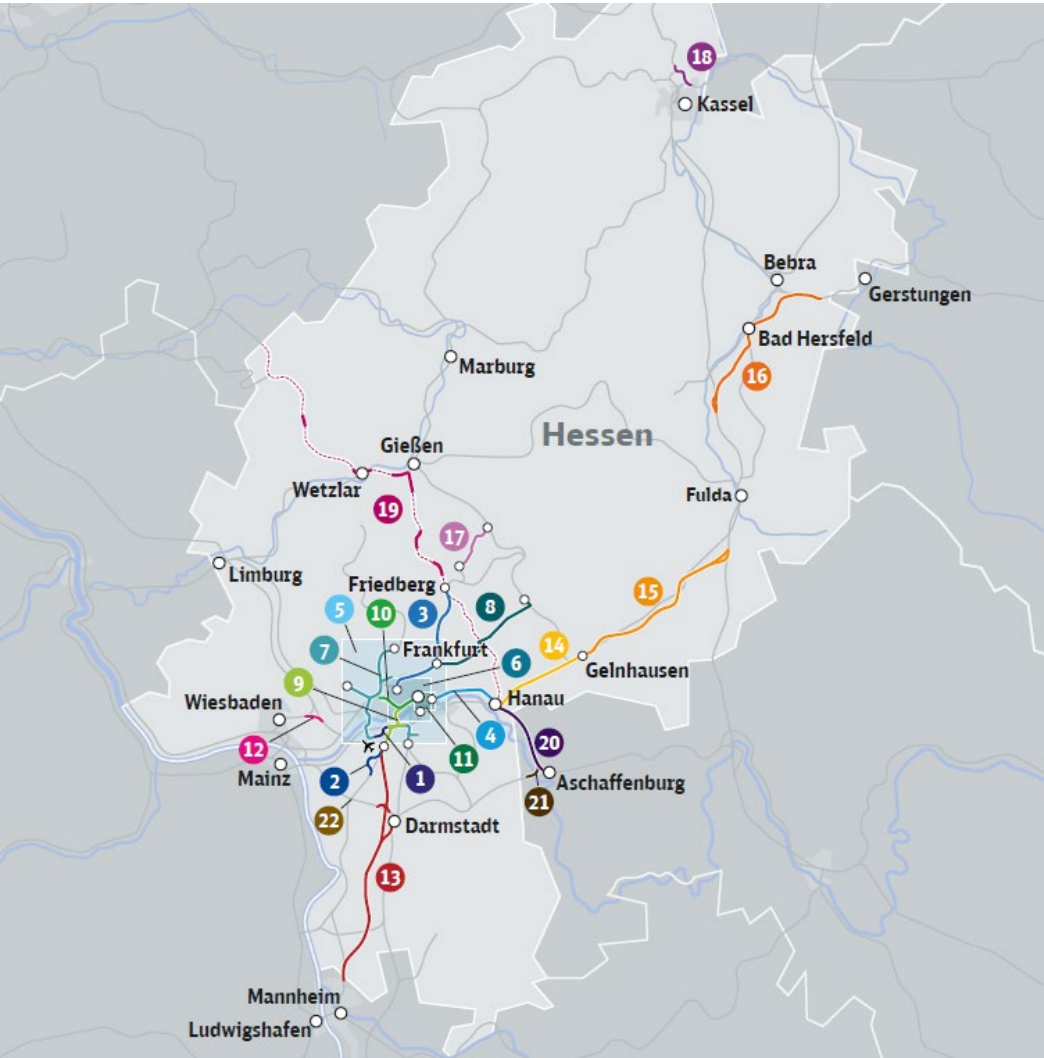
### Kundenfreundlicher Fahrplan:

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

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



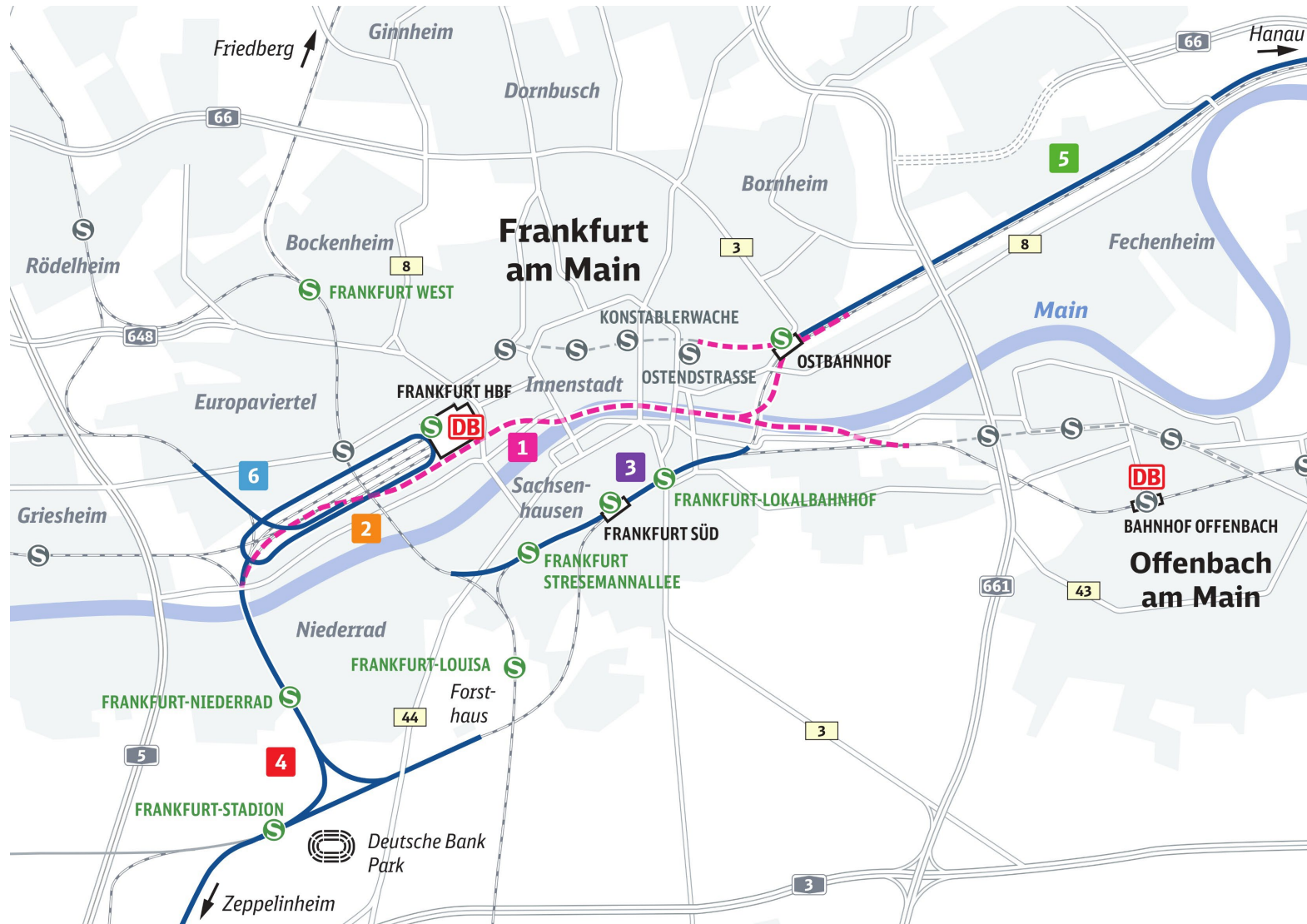
# Für den Deutschlandtakt werden in Hessen drei große Neubaustrecken und der Ausbau des Bahnknotens Frankfurt umgesetzt



- 1 S-Bahn-Anbindung Gateway Gardens ✓
  - 2 Schienenanbindung Terminal 3
  - 3 **S6 Frankfurt West–Friedberg**
  - 4 Nordmainische S-Bahn
  - 5 **S-Bahn<sup>plus</sup>**
  - 6 ESTW Tunnelstammstrecke Frankfurt ✓
  - 7 **Regionaltangente West**
  - 8 Niddertalbahn
  - 9 **Knoten Frankfurt-Stadion**
  - 10 **Homburger Damm** ✓
  - 11 Fernbahntunnel Frankfurt
  - 12 Wallauer Spange
  - 13 NBS Frankfurt–Mannheim
  - 14 **ABS Hanau–Gelnhausen**
  - 15 NBS Gelnhausen–Fulda
  - 16 ABS/NBS Fulda–Gerstungen
  - 17 Horlofftalbahn
  - 18 **Kurve Kassel**
  - 19 **ABS Hagen–Siegen–Hanau**
  - 20 **ABS Hanau–Aschaffenburg**
  - 21 **Kurve Mainaschaff**
  - 22 **Knotenoptimierung Groß-Gerau-Dornberg**
- ✓ - fertig gestellt  
 - Dialogforum wird durchgeführt  
**Gelbe Schrift** - im Bau



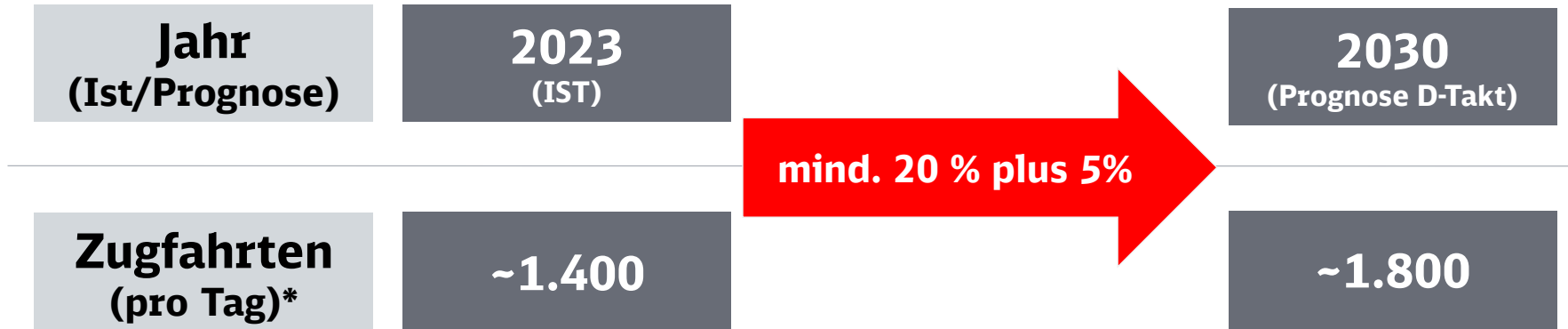
# Alle Projekte im Knoten Frankfurt sind wesentlich für die zukünftige Umsetzung des Deutschlandtaktes



- 1** Fernbahntunnel Frankfurt a.M. inkl. neuer Station Hbf-Tief
- 2** Oberirdische Maßnahmen Frankfurt Hbf
- 3** Maßnahmenpaket Frankfurt Süd inkl. Vorlandbrücken
- 4** Knoten Frankfurt-Stadion
- 5** Nordmainische S-Bahn
- 6** Homburger Damm
- Tunnelneubau
- Oberirdische netzergänzende Infrastruktur

Der Fernbahntunnel bindet im Osten an die nord- und südmainische Strecken an (3600/3660) und im Westen an die Strecke 3520 in Niederrad

# Nur durch die Kombination des Fernbahntunnels mit dem zusätzlichen Knotenausbau kann die erforderliche Kapazitätssteigerung erreicht werden



\*Ohne die 900 S-Bahnen im Bereich der Tunnelstammstrecke



Die **Erhöhung der „IST-Zugzahlen“** von 1.100 (2003) auf 1.200 (2020) und **auf 1.400 (2023)** begründet sich auf real vorhandener, **erhöhter Verkehrsnachfrage**. Die **Auslastung der Bahnsteigkanten** am Frankfurter Hbf ist dadurch bereits heute **oberhalb der Kapazitätsgrenze**. Das bedeutet in diesem Fall, dass eine **zufriedenstellende Betriebsqualität** bereits **jetzt nicht mehr gewährleistet werden kann**. Um diesen **Engpass aufzulösen**, werden **sukzessive Kapazitätserweiterungen im Knoten Frankfurt** umgesetzt.

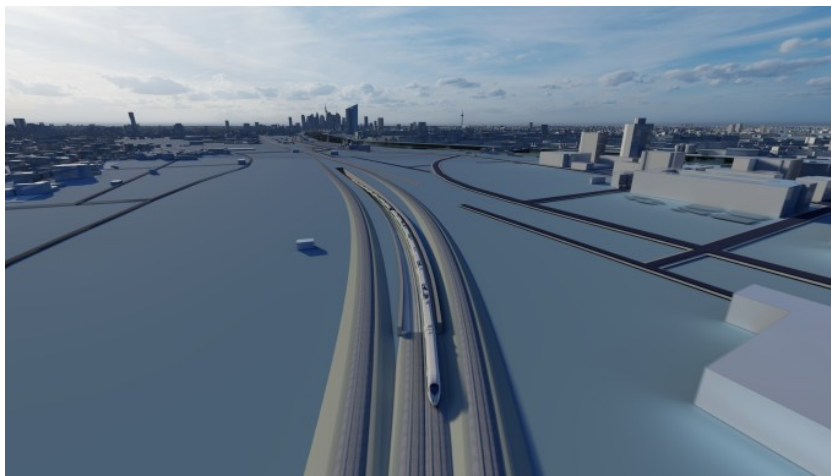
Die **1.800 (2030) Züge** ergeben sich aus dem **3. Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes**. Grundsätzlich bestehen mit dem **Konzept des Fernbahntunnels** zusätzliche **Kapazitätsreserven über den aktuellen Entwurf des Deutschlandtaktes hinaus**.

Modernisierung der Bahn

## 37 Varianten für den Frankfurter Fernbahntunnel

**Die Deutsche Bahn treibt die Planung des Fernbahntunnels unter Frankfurt voran. Zu Beginn des nächsten Jahrzehnts könnte der Bau beginnen. Noch aber muss zwischen vielen Varianten abgewogen werden.**

Von MANFRED KÖHLER



© Deutsche Bahn

Futuristischer Fernbahntunnel: So könnte die unterirdischen Trasse aussehen.

Ohne Eingriffe in die Frankfurter Stadtlandschaft wird sich der Fernbahntunnel nicht verwirklichen lassen. Das hat Gerd-Dietrich Bolte, der bei der Deutschen Bahn für die Planung dieses Projekts zuständig ist, am Montagabend während einer Pressekonferenz angedeutet. Zwar werde man die Tunnelröhren unterirdisch mit einer Bohrmaschine erstellen. Doch zum einen werde die unterirdische Station an der Südseite des Hauptbahnhofs mit einiger Wahrscheinlichkeit in einer offenen Baugrube errichtet, zum anderen müssten die Tunnelröhren an mindestens einer Stelle so miteinander verbunden werden, dass die Züge zwischen den verschiedenen Gleisen wechseln können. Und auch für dieses Kreuzungsbauwerk, wie der Fachbegriff lautet, wird wohl die sogenannte offene Bauweise notwendig sein.

Ob diese beiden Baugruben wirklich notwendig sein werden und, wenn ja, wo dann genau, will die Deutsche Bahn im nächsten Jahr bekannt geben. Derzeit werde noch zwischen 37 unterschiedlichen Varianten der Trasse für den Fernbahntunnel abgewogen, berichtete Bolte weiter. Im Frühjahr werde man die Zahl auf maximal fünf Versionen reduziert haben.

### **Eine viergleisige Station unter der Erde**

Immerhin stehen die Eckpunkte des Fernbahntunnels, der 8,5 Kilometer lang sein wird, inzwischen fest: Er soll auf dem Gleisvorfeld westlich des Hauptbahnhofs beginnen, dann an der Südseite an diesem vorbeiführen, also unter der Mannheimer Straße. Dann knickt er nach Süden zum Main hin ab und verläuft unter diesem entlang ungefähr bis zur Großmarkthalle. Dort wird sich der Fernbahntunnel verzweigen: Einmal können Züge von dort Richtung Hanau fahren, einmal Richtung Offenbach.

Noch nicht entschieden ist, ob der Tunnel zwischen dem Hauptbahnhof und der Großmarkthalle zwei- oder viergleisig verläuft, und auch, an welcher Stelle die Züge die Möglichkeit bekommen sollen, über Weichenstraßen zwischen den Gleisen zu wechseln. Die unterirdische Station wird auf jeden Fall viergleisig sein.

Bolte hat keine Sorgen, dass die neuen finanziellen Schwierigkeiten der Bundesregierung das Projekt scheitern lassen könnten. Der Ausbau des Eisenbahnknotens habe Priorität. Um das Frankfurter Projekt voranzutreiben, hat die Deutsche Bahn am Montag ein Dialogforum etabliert, einen Gesprächskreis mit Vertretern des Landes, der Stadt Frankfurt und umliegender Orte sowie mit Verbänden und Bürgerinitiativen. Die Einbindung der Stadt Frankfurt ist aus vielerlei Gründen notwendig, unter anderem, weil im Falle einer Baugrube südlich des Hauptbahnhofs die dort verlaufende Betriebsstrecke der Straßenbahn aufgegeben werden müsste – hier ist es im Gespräch, sie auf die Gutleutstraße zu verlegen. Die Gleise sind notwendig, damit die Straßenbahnen den Betriebshof Gutleut erreichen können. Auswirkungen auf die benachbarten Stadtteile wird auch der Bau einer neuen Fußgängerverbindung unter dem Bahnhof haben. Die Passage wird es zum einen ermöglichen, dass die Fahrgäste vom Fernbahntunnel zu den oberirdischen Gleisen umsteigen und umgekehrt, zum anderen aber auch eine weitere Verbindung zwischen dem Gallus und dem Gutleutviertel schaffen.

### **Mehr Züge, weniger Fahrzeit**

Ziel des Fernbahntunnels ist es vor allem, die Kapazitäten der Schienenstrecken zu erhöhen. Anders als bei dem Projekt „Stuttgart 21“ bleibt der Hauptbahnhof erhalten, es wird aber mit den vier neuen unterirdischen Haltepositionen dann möglich sein, Züge an insgesamt 29 Gleisen abzufertigen. Die zusätzlichen Gleise sind der Deutschen Bahn zufolge notwendig, um die Zahl der täglich im Hauptbahnhof haltenden Züge von 1400 auf 1800 steigern zu können. Dies wiederum ist erforderlich, um den sogenannten Deutschlandtakt verwirklichen zu können, sprich: die Idee, dass zwischen allen großen Städten Züge im 30-Minuten-Takt verkehren.

Das Projekt des Fernverkehrstunnels fügt sich in weitere milliardenschwere Investitionen der Deutschen Bahn ein, namentlich den Bau von Schnellfahrstrecken von Frankfurt nach Fulda einerseits und Mannheim andererseits. Als zweiter Vorteil des Tunnels gilt die Verkürzung der Fahrzeiten um etwa acht Minuten, weil die ICE dann auf dem Weg Richtung Hanau nicht mehr eine große Schleife durch Sachsenhausen fahren müssten.

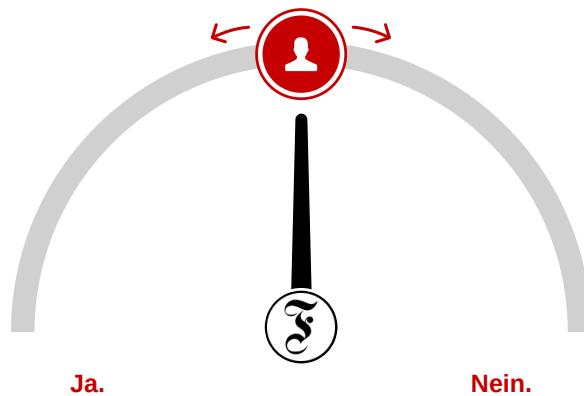
Hier finden Sie einen externen Inhalt von Opinary. Um [externe Inhalte](#) anzuzeigen, ist Ihre widerrufliche Zustimmung nötig. Dabei können personenbezogene Daten von Drittplattformen (ggf. USA) verarbeitet werden. [Weitere Informationen](#).

Externe Inhalte aktivieren



LIVE ABSTIMMUNG • 1.461 MAL ABGESTIMMT

## Glauben Sie an das Fernbahntunnelprojekt?



Frankfurter Allgemeine

OPINARY 

Die Manager der Deutsche Bahn hoffen, zu Beginn des nächsten Jahrzehnts mit dem Bau beginnen und den Tunnel zu Beginn der Vierzigerjahre eröffnen zu können. Auf genaue Jahreszahlen mag man sich allerdings ebenso wenig festlegen wie auf eine Angabe zu den Kosten. Dafür sind neue Berechnungen für das Jahr 2025 angekündigt.

Quelle: F.A.Z.

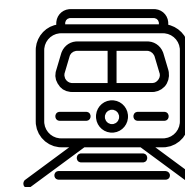
© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH 2001–2023  
Alle Rechte vorbehalten.

# Vom Fernbahntunnel profitieren der Fernverkehr in ganz Deutschland und der Nahverkehr in der Rhein/Main-Region

- Mit dem Fernbahntunnel können die prognostizierten Zugzahlen im **Fernverkehr** gefahren und der **Deutschlandtakt** umgesetzt werden (**mind. 20 % mehr Kapazität im Knoten Frankfurt / 7-8 Minuten Fahrzeitverkürzung und 4 neue Bahnsteige**) – Anschlussbeziehungen in anderen Bahnhöfen werden pünktlich erreicht
- Für mehr **Nahverkehr in Rhein/Main** wird oberirdisch „Platz“ geschaffen und neue Ringkonzepte um Frankfurt benötigen den Fernbahntunnel
- Der Hauptbahnhof bleibt zentraler Umsteigebahnhof mit **kurzen Umsteigezeiten zwischen Nahverkehr und Fernverkehr**
- Der Fernbahntunnel verursacht **geringe Eingriffe in die Umwelt** und ist die **städtebaulich beste Lösung für Frankfurt**
- Der Fernbahntunnel führt zu **geringen bauzeitlichen Einschränkungen** für Menschen und Verkehr



**Mehr  
Fernverkehr**



**Mehr  
Nahverkehr**



**Pünktlichere  
Züge / Anschluss-  
beziehungen**



**Kurze  
Umsteigezeiten**



**Geringe  
bauzeitliche  
Einschränkungen**



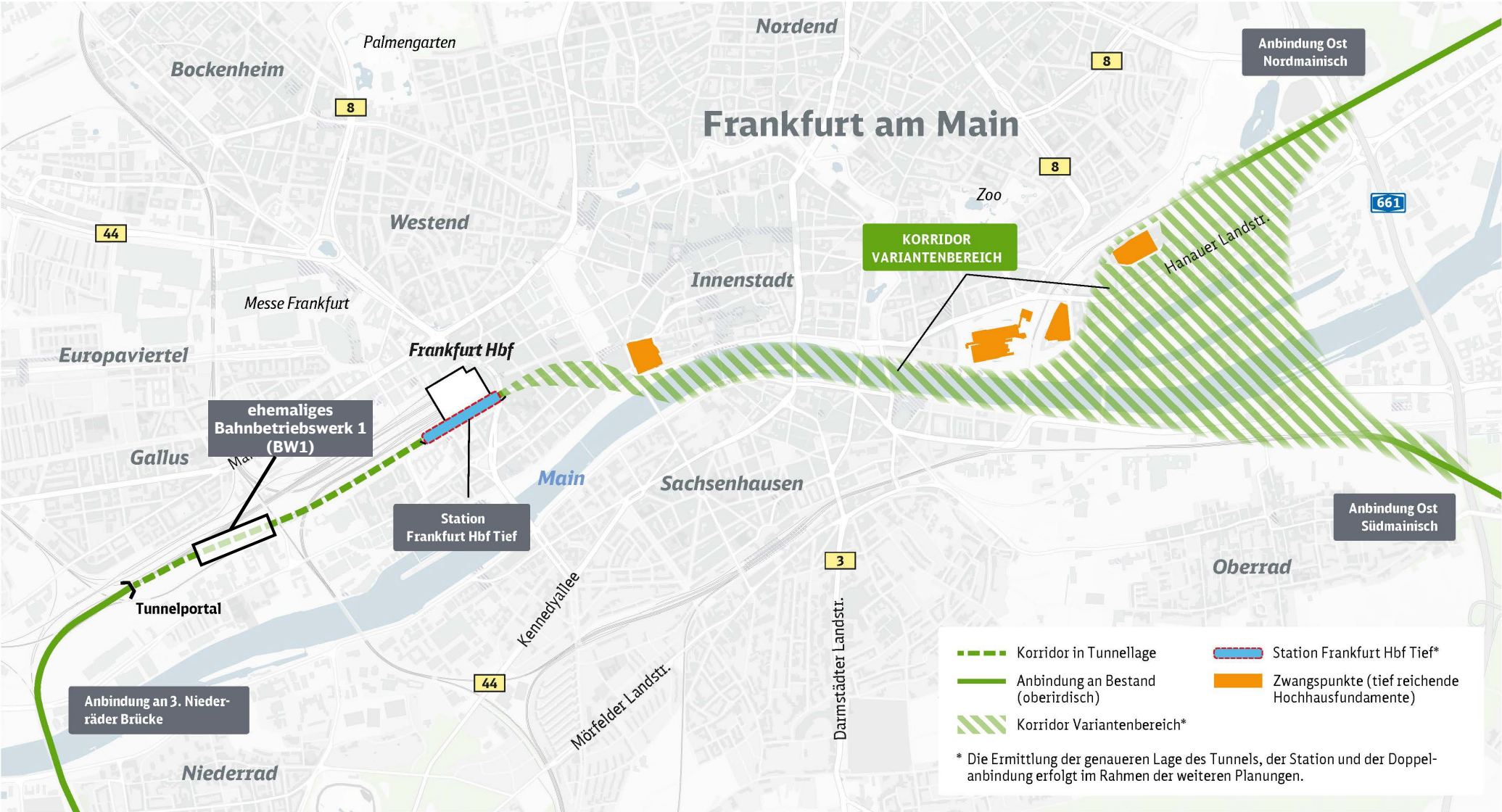
**Geringe  
Umwelteinriffe**



**Deutschlandtakt**

1. Leitlinien des Dialogforums Fernbahntunnel Frankfurt
2. Bedeutung des Knoten Frankfurt für Deutschland, die Region und Frankfurt
- 3. Vorstellung des Projektes "Fernbahntunnel Frankfurt"**
4. Austausch an den Marktständen
5. Abschluss im Plenum
6. Get Together

# Der Fernbahntunnel bringt den benötigten Kapazitätzuwachs für den Deutschlandtakt

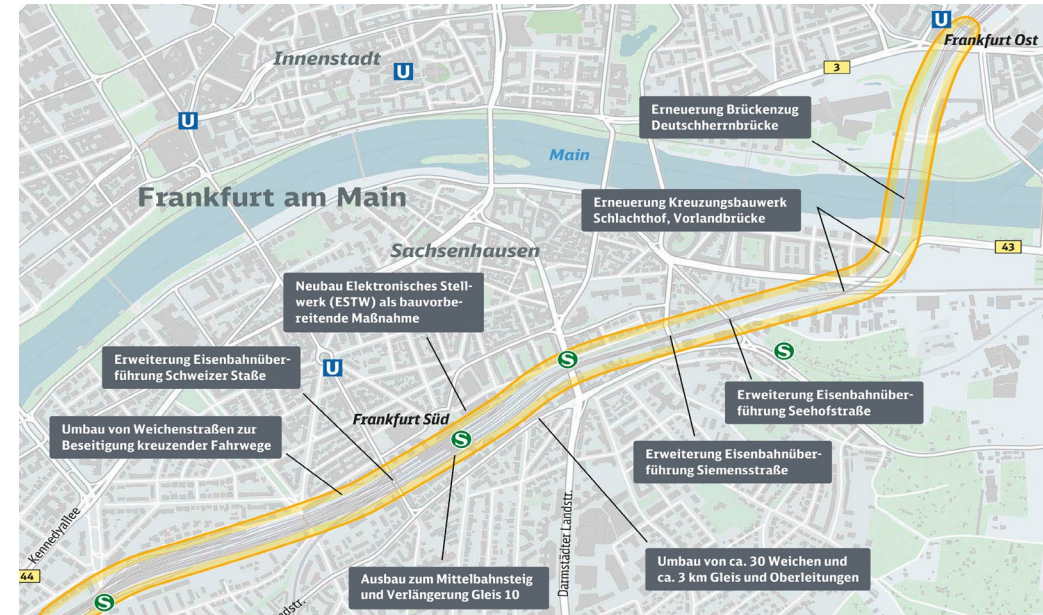
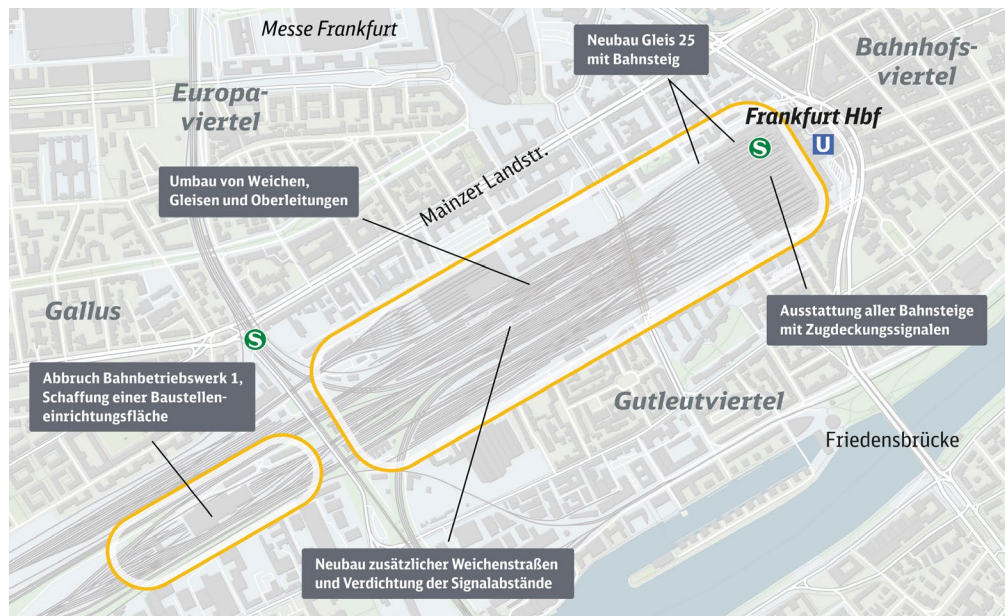




# Zusätzliche Knotenmaßnahmen bringen vor und während der Bauzeit einen ersten Kapazitätzuwachs von rund 5 Prozent (nur Strecke, keine Bahnsteigkanten für FV)

## Verkehrliche Zielstellung Ffm Hbf – Ffm Süd

- Erhöhung der Kapazität (Strecke und Bahnsteigkapazität)
- Entmischung der Verkehrsströme / Systematisierung der Betriebsführung der PV-Ströme im Knoten
- Flexibilisierung der Fahrtmöglichkeiten im Vorfeld Frankfurt/Main Hbf für eine bessere Betriebsqualität
- Abbau von Verspätungen
- Entlastung des Knoten Frankfurt



## Maßnahmen Ffm Hbf – Ffm Süd

- Umgestaltung des Vorfeldes und der Bahnsteiganlagen des Hauptbahnhofs einschl. Zulaufstrecken und Neuordnung und Erstellung von neuen Bereitstellungsgleisen
- Umgestaltung Frankfurt Süd einschließlich Kreuzungsbauwerk und Vorlandbrücken
- Erneuerung Brückenzug Deutschherrnbrücke



# Zahlen, Daten, Fakten rund um den Fernbahntunnel Frankfurt und die neue Station Hauptbahnhof (tief)

## Neue Station HBF Tief

- vier neue Bahnsteigkanten
- Länge rund 420 m
- Breite rund 50 m
- Tiefe (Bahnsteig) bis zu 27 m

## Tunnel

- Länge rund 8,5 km
- Tiefe 30 bis 40 m unter Geländeoberkante
- Durchmesser Röhren 11 bis 15 m

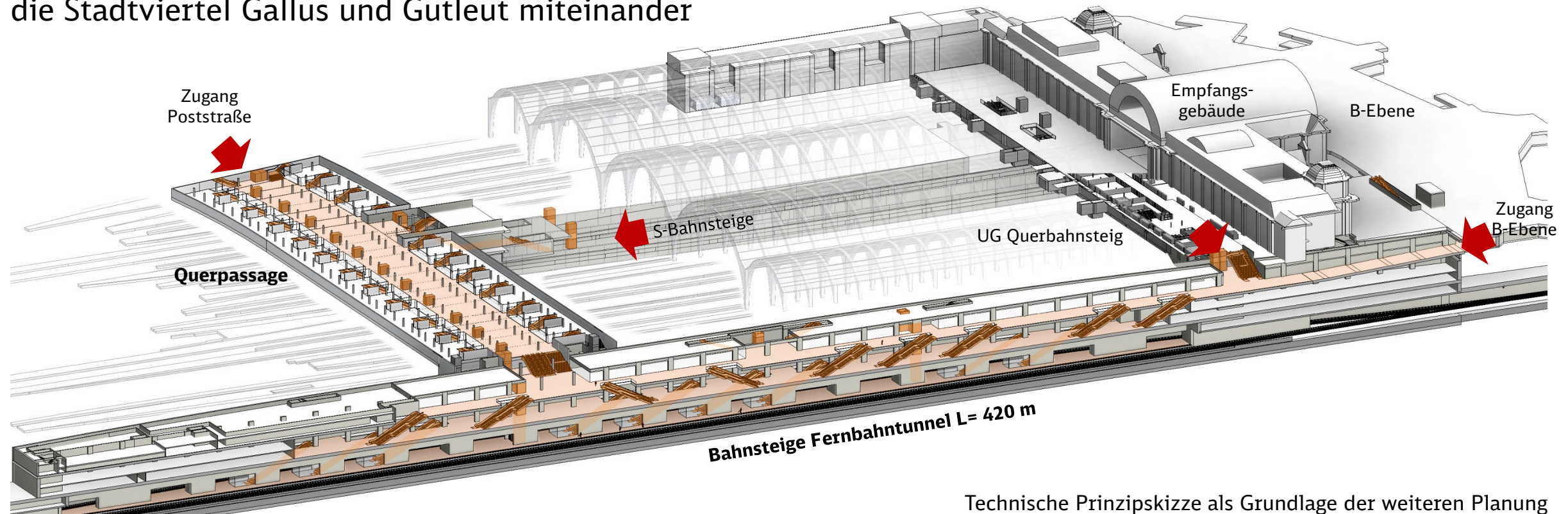




# Die neue Station tief mit kurzen Umsteigezeiten zwischen Fernverkehr, Nahverkehr und S-Bahn



Die neue unterirdische Querpassage verbindet auch die Stadtviertel Gallus und Gutleut miteinander

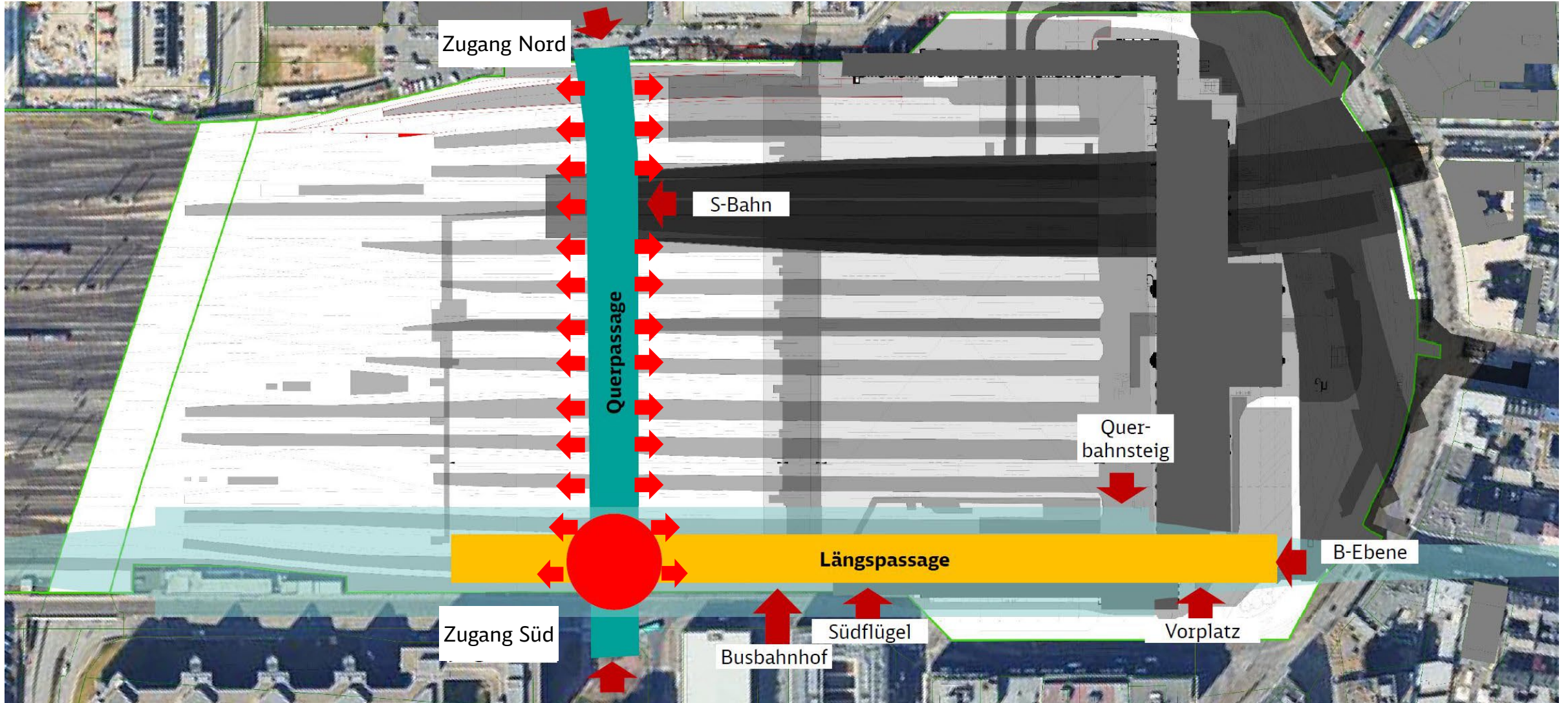


Technische Prinzipskizze als Grundlage der weiteren Planung



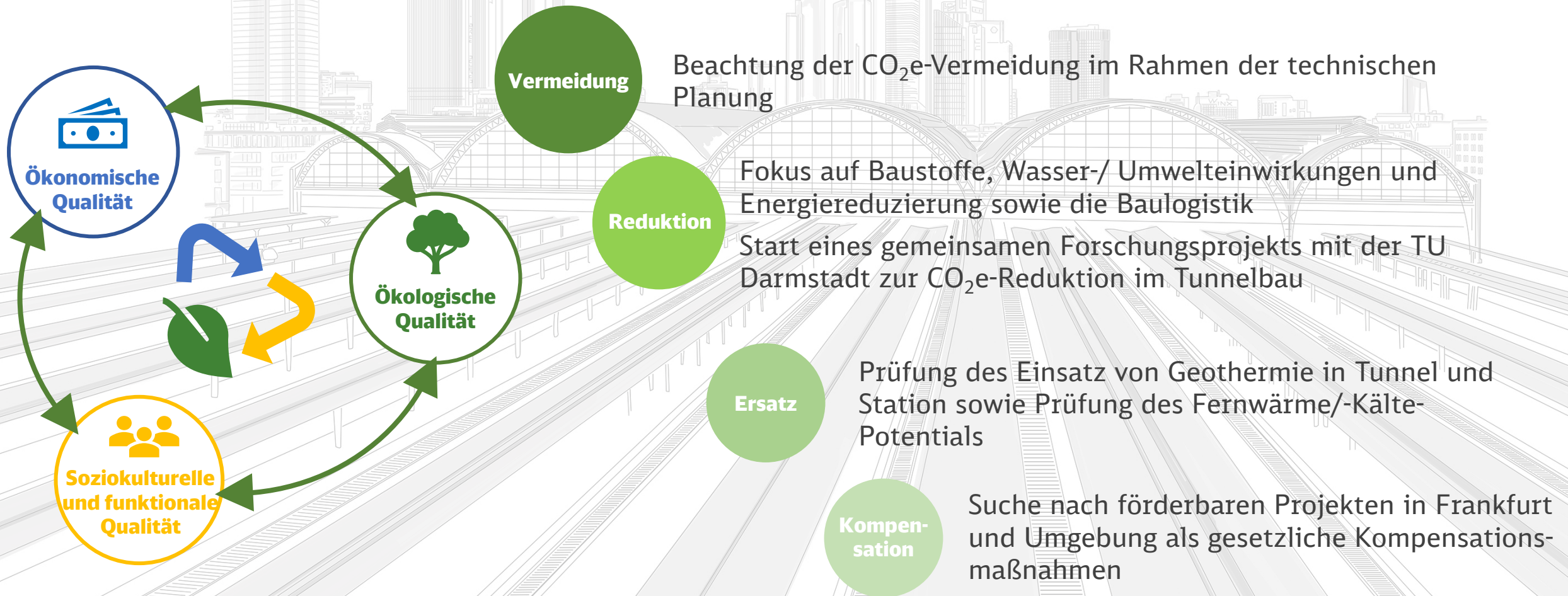


# Weg vom Knoten hin zum Wegenetz - Auch im Hauptbahnhof entsteht ein starkes (Wege-) Netz mit besseren Umsteigezeiten

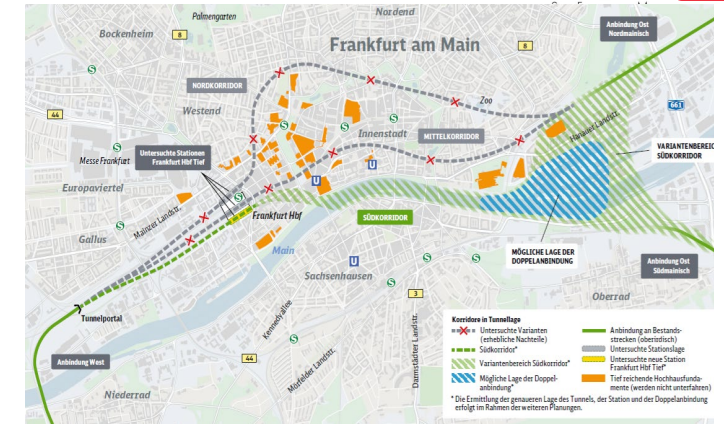
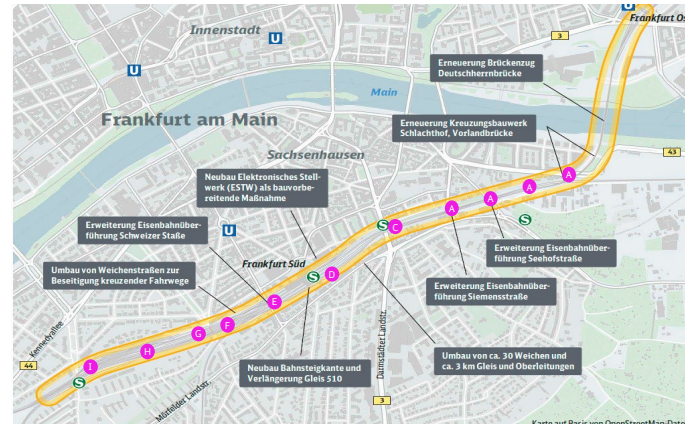




# Der Fernbahntunnel Frankfurt wird Musterprojekt für nachhaltiges und klimaschonendes Planen und Bauen



# Die Planung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Frankfurt



## Projektlenkungskreis



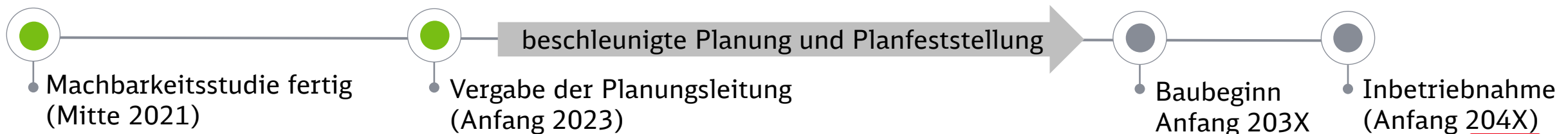
**Die Projekte Hbf-Gebäude (Masterplan) und der Ausbau der Straßenbahn am Hbf werden vor Baubeginn des Fernbahntunnels umgesetzt.**



# Der Planungsprozess des Fernbahntunnels soll um fünf Jahre beschleunigt werden

## Ansatzpunkte zur Planungsbeschleunigung

- **Verkürzung der Planungszeit** durch Ausschreibung der kompletten Planungsleistungen in **einer Vergabe** um 1 bis 2 Jahre (statt mehrerer sequenzieller Vergaben)
- Beschleunigung der technischen Planung durch **frühzeitige Einbindung der Stadt Frankfurt** im Planungsprozess um 1 Jahr
- **Beschleunigung der Planfeststellungsverfahren** durch verkürzte Fristen, Digitalisierung und intensivere Zusammenarbeit mit den Behörden um 1 bis 2 Jahre und Dialogforum zur Öffentlichkeitsbeteiligung
- Mögliche **Umsetzung des „Partnerschaftsmodells Schiene“** zur Optimierung der Bauverfahren und der Bauzeit (aktuell ca. 10 Jahre)



**Trassierung:** Kleinräumige Varianten im sog. Südkorridor mit versch. Tunnelröhrenkonzepten

**Kreuzungsbauwerk:** Untersuchung verschiedener Standorte

**Neue Station Tief am Hbf:** Varianten für die Lage der Station inkl. Bauverfahren.

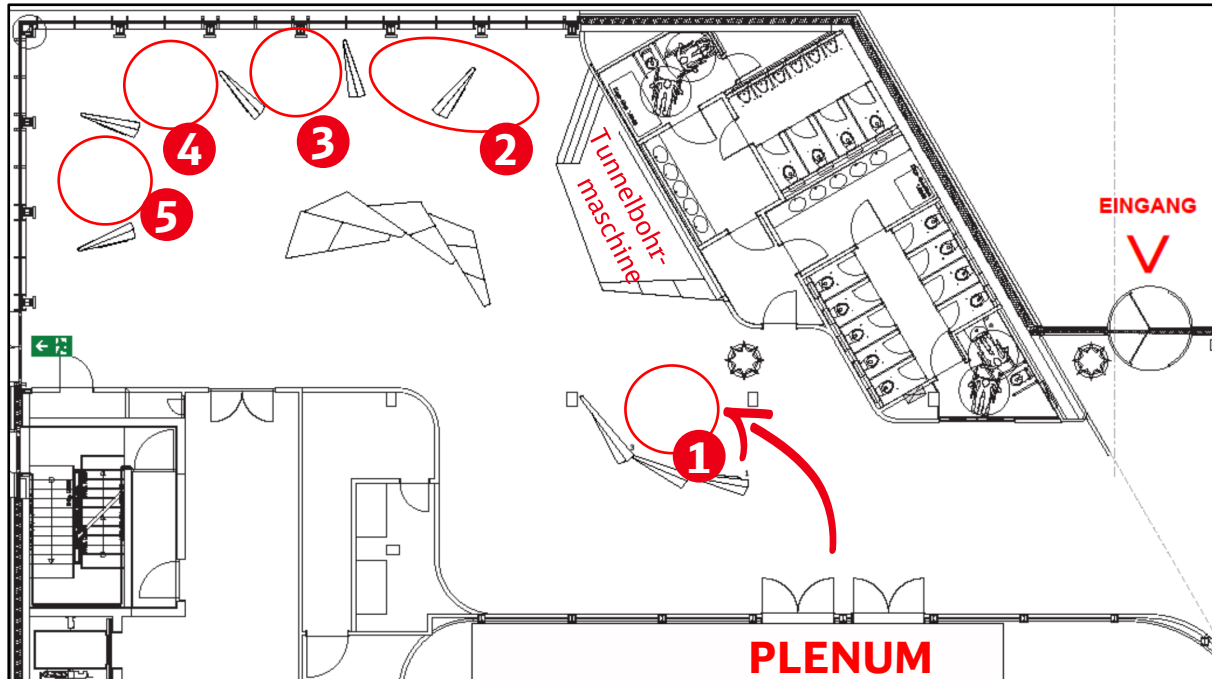
**Neue Station Tief am Hbf:** Funktions- und Gestaltungskonzept für den Hbf

**Abstimmung (technisch und terminlich) aller Maßnahmen am Hbf:** insbesondere Straßenbahnausbau, Masterplan Sanierung historischer Hbf und Umgestaltung Vorplatz



1. Leitlinien des Dialogforums Fernbahntunnel Frankfurt
2. Bedeutung des Knoten Frankfurt für Deutschland, die Region und Frankfurt
3. Vorstellung des Projektes "Fernbahntunnel Frankfurt"
- 4. Austausch an den Marktständen**
5. Abschluss im Plenum
6. Get Together

# An fünf Marktständen können Sie sich zu verschiedenen Themen austauschen, informieren und Fragen stellen



- 1 „Nutzen des Fernbahntunnels“
- 2 „Neue unterirdische Station und Bahntunnel“
- 3 „Nachhaltigkeit im Projekt Fernbahntunnel Frankfurt“
- 4 „Oberirdische Maßnahmen im Knoten Frankfurt“
- 5 „Erwartungen und Feedback der Teilnehmenden“

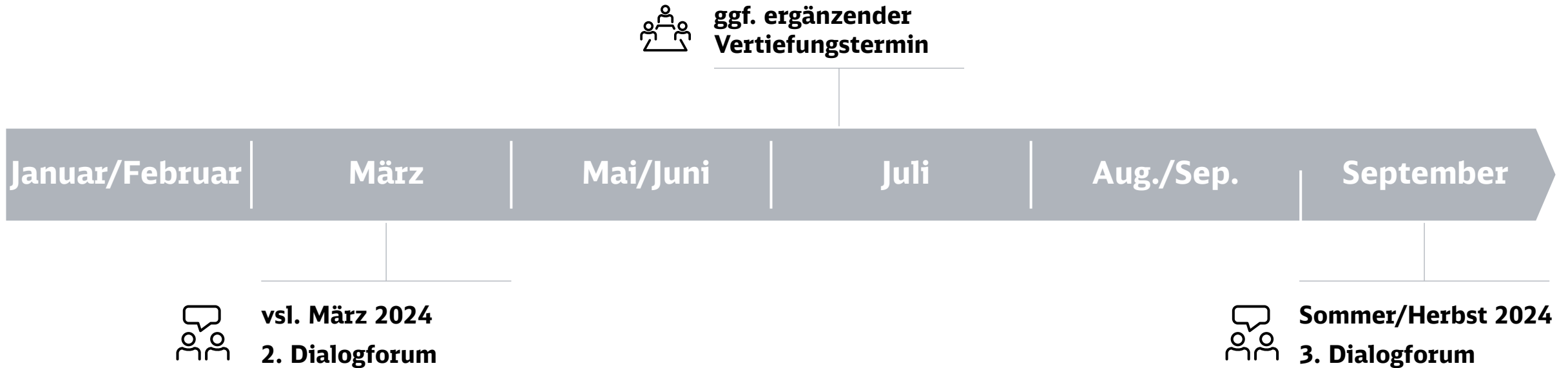
16.10 Uhr	<b>Austauschrunden an den Marktständen</b>
17.10 Uhr	Abschluss im Plenum
18:00 Uhr	Get Together

1. Leitlinien des Dialogforums Fernbahntunnel Frankfurt
2. Bedeutung des Knoten Frankfurt für Deutschland, die Region und Frankfurt
3. Vorstellung des Projektes "Fernbahntunnel Frankfurt"
4. Austausch an den Marktständen
- 5. Abschluss im Plenum**
  - 5.1 Ausblick auf die weitere Öffentlichkeitsbeteiligung
  - 5.2 Gemeinsame Presseerklärung
6. Get Together

1. Leitlinien des Dialogforums Fernbahntunnel Frankfurt
2. Bedeutung des Knoten Frankfurt für Deutschland, die Region und Frankfurt
3. Vorstellung des Projektes "Fernbahntunnel Frankfurt"
4. Austausch an den Marktständen
5. Abschluss im Plenum
  - 5.1 Ausblick auf die weitere Öffentlichkeitsbeteiligung**
  - 5.2 Gemeinsame Presseerklärung
6. Get Together



# Weitere Dialogforen und gegebenenfalls ergänzender Vertiefungstermin in 2024



 **Teilnahme am Vertiefungstermin wird online abgefragt!**

1. Leitlinien des Dialogforums Fernbahntunnel Frankfurt
2. Bedeutung des Knoten Frankfurt für Deutschland, die Region und Frankfurt
3. Vorstellung des Projektes "Fernbahntunnel Frankfurt"
4. Austausch an den Marktständen
5. Abschluss im Plenum
  - 5.1 Ausblick auf die weitere Öffentlichkeitsbeteiligung
  - 5.2 Gemeinsame Presseerklärung**
6. Get Together

# Pressebotschaften des 1. Dialogforums

Dialogforum zum Fernbahntunnel Frankfurt nimmt die Arbeit auf

- Das Dialogforum zum Fernbahntunnel Frankfurt hat sich am 20. November 2023 auf Einladung der Deutschen Bahn und des hessischen Verkehrsministeriums zu seiner ersten Sitzung getroffen. Das Forum setzt sich aus Akteuren aus der Politik, Verwaltung und Wirtschaft, Bürgerinitiativen, Fahrgast- und Umweltverbänden, dem Land Hessen, der Stadt Frankfurt sowie der Deutschen Bahn zusammen und spiegelt damit die Perspektiven der Region auf das Vorhaben wider. Auf der Sitzung tauschten sich die Teilnehmenden über die Aufgabe und die Erwartungshaltungen zur Arbeit in dem Dialogforum aus.
- Auf der Sitzung gab die Deutsche Bahn einen Überblick zum aktuellen Stand der Planung des Fernbahntunnels mit der neuen unterirdischen Station am Frankfurter Hauptbahnhof: Demnach sollen Züge des Personenfernverkehrs und schnelle Regionalzüge in Zukunft an vier Bahnsteigkanten des Hauptbahnhofs (tief) halten. Dies schafft auch mehr Kapazität auf den oberirdischen Gleisen, die dann vor allem für den Personennahverkehr genutzt werden können. Gemeinsam mit weiteren Projekten im Knoten Frankfurt wird der Fernbahntunnel die Anzahl der Zugfahrten um mehr als 20 Prozent erhöhen und damit die Kapazitätsengpässe auflösen sowie die Pünktlichkeit steigern.

# Pressebotschaften des 1. Dialogforums

Dialogforum zum Fernbahntunnel Frankfurt nimmt die Arbeit auf

- Um den Fahrgästen einen schnellen Umstieg zwischen dem Fern- und Nahverkehr sowie der S-Bahn zu ermöglichen, ist an der neuen unterirdischen Station eine Querpassage mit entsprechenden Zu- und Abgängen zu den verschiedenen Etagen des Hauptbahnhofs vorgesehen. Mit der Querpassage wird zudem eine neue Stadtteilverbindung zwischen dem Gallus und Gutleutviertel geschaffen.
- Aktuell ist der Baubeginn für den Fernbahntunnel Anfang der 2030er Jahre vorgesehen. Die Bahn kündigte auf der Sitzung eine Reihe von Maßnahmen an, um die Planung und die anschließende Bauzeit zu beschleunigen. Durch die frühzeitige Einbindung der Stadt Frankfurt und der Region, eine intensive Zusammenarbeit mit den Behörden und der frühen Beteiligung der Öffentlichkeit soll die Planung des Projektes beschleunigt werden.
- Nachhaltiges Planen und Bauen für mehr Klimaschutz bildet einen weiteren Schwerpunkt bei der Planung des Fernbahntunnels. Für den Betrieb werden z.B. die Potenziale untersucht, die sich durch den Einsatz von Geothermie im Tunnel und der Station für eine nachhaltige Wärmenutzung ergeben könnten.
- Die nächste Sitzung des Dialogforums soll vsl. im März 2024 stattfinden.





Mehr Informationen erhalten sie unter:

[www.fernbahntunnel-frankfurt.de](http://www.fernbahntunnel-frankfurt.de)





An aerial night view of a city, likely Frankfurt, Germany, showing a dense urban landscape with illuminated buildings and a large railway station. The sky is dark blue with some light clouds. The DB NETZE logo is overlaid in the center-left of the image. The logo consists of the letters 'DB' in a white, rounded, sans-serif font, enclosed in a white square with rounded corners. To the right of this square, the word 'NETZE' is written in a white, bold, sans-serif font.

**DB NETZE**