

Pro und Contra Fernbahntunnel FfM

- 1 Motivation: begründete Interessen
- 2 Faktencheck: Was einengt und Kapazitäten begrenzt
- 3 Alternative: Wie man die Kapazität verdoppelt
- 4 Ausblick: wenn das alles nicht reicht

Diskussionsbeiträge zum Dialog mit Politik und DB

Kapitel 1: Beweggründe pro und contra Fernbahntunnel

Genannt wurden:

1. Die Reisegeschwindigkeit zu erhöhen (gilt vor allem für durchfahrende Fahrgäste)
2. Die Kapazität (Anzahl der haltenden Züge) zu erhöhen
3. Die Anbindung schließt Fahrmöglichkeiten aus, sowohl nach Westen als auch im Osten
4. unterirdische Führung vermeidet Anwohnerkonflikte
5. unterirdische Führung macht die Anlage wetterfest
6. Das bisherige Konzept sei undurchführbar, weil man dafür neu gebaute Häuser abreißen müsse und weil man dafür öfter und länger mit Betriebseinschränkungen leben müsse
7. oberirdische Führung ist schöner, Gäste freuen sich auf den Besuch der Stadt
8. weitere Wege zum tiefer gelegenen Bahnhof zehren Fahrzeitgewinne auf
9. Ein Großprojekt bindet finanzielle Mittel, die Südbahnhof-Alternative bietet sich an.

weiterhin denkbar ist:

10. Ein Großprojekt schafft und sichert Arbeitsplätze in Planung und Ausführung
11. ein tiefer Tunnel kann auch als Schutzraum dienen im Katastrophen- und Kriegsfall
12. Bahnsteige im Tunnel bedeuten höhere Betriebskosten (künstliche Beleuchtung, Rolltreppen, Lifte, ungünstige Fahrdynamik beim Bremsen und Anfahren u.s.w.).
13. Bahnsteige im Tunnel beschränken das Nutzungspotenzial: Wenn ein Lift ausfällt, ist der Zugang für Behinderte und Leute mit Kinderwagen ausgeschlossen.

Kapitel 2: Diskussion und Prüfung

1. Der Fernbahntunnel verkürzt die Fahrzeiten

Ja, es stimmt, für Fahrgäste, die von Köln nach Nürnberg oder von Hamburg nach Mannheim reisen, ist die Einfahrt in den Kopfbahnhof ein Nachteil, der die Fahrzeit für sie verlängert. Bologna und Malmö sind Beispiele für eine deutliche Beschleunigung durch den Tunnelbau.

Andererseits ist es für die vielen, die in Frankfurt ein- und umsteigen, ein Vorteil, dass der Zug ebenerdig hält. Die mindestens vier Minuten betragende Haltezeit reicht an Freitagen und Sonntagen nicht aus, um den Fahrgastwechsel zu bewältigen, und auch unter der Woche sind die Bahnsteige gut ausgelastet.

Dieser Zielkonflikt erfordert eine andere Lösung, die beiden dient:

Ziel ist, die Reisendenzahlen der Bahn zu verdoppeln. Um dies zu erreichen, muss man mit mehr als einem Zug pro Stunde und Relation rechnen. Zusätzliche, alternativ fahrende Linien müssen geplant werden. Diese können in Frankfurt zum Beispiel nicht oder auch am Südbahnhof gemäß dem Konzept von Herrn Andresen halten; jedenfalls wird in jeder oben genannten Relation (also West – Ost und Nord – Süd) die doppelte Mainquerung und das Kopfmachen im Bahnhof vermieden.

FAZIT: Das Mittel der Wahl zur Fahrzeitverkürzung liegt, neben infrastrukturellen Anpassungen, in der Betriebsführung und Fahrplangestaltung. **Der Fahrzeitgewinn einer abweichenden Linienführung über bestehende, nach „Rhein-MainPlus“ oder einer Fortschreibung dieses Plans auszubauende Strecken ist mit etwa 18 Minuten deutlich höher als die für die Tunnellösung genannten acht, wenn Sprinterzüge oberirdisch fahren und nicht halten, bei einem Halt am Südbahnhof sind es etwa zwölf Minuten gegenüber heute.**

2. Ein Fernbahntunnel und zwei zusätzliche Bahnsteige im Keller erhöhen die Kapazität

Die Leistungsfähigkeit eines Bahnhofes hängt nicht davon ab, wie viele Bahnsteigkanten es gibt, sondern davon, wie zügig diese genutzt werden können. Es nutzt nichts, wenn ich vier Gleise neu lege, aber das Ziel-Gleis noch belegt oder die Zufahrt gesperrt ist.

Das kann man schon jetzt beobachten: Selbst zu den Spitzenzeiten Freitagsnachmittags gibt es freie Gleise im Hauptbahnhof. Dennoch warten Züge auf die Einfahrt. Das liegt also nicht an fehlenden Gleisen, sondern daran, dass die vorgesehenen Gleise nicht frei sind oder die Zufahrt dorthin Fahrstraßen anderer Züge kreuzt, und dies tritt bei Verspätungen auf und kann nur durch flexible Disposition geheilt werden. (Beispiele weiter unten) Wenn man nicht dafür sorgen kann, dass die Züge pünktlich fahren und ankommen, dann werden auch weitere Gleise keine Entlastung bringen, insbesondere, wenn die Anbindung dieser neuen Gleise, wie geplant, weit vor den jetzigen Einfahrtssignalen liegt, und der Umstand eines besonderen Tiefbahnhofs mit weiten Wegen dorthin eine flexible Disposition verbietet.

Beispiel für Verspätungen: Hauptgrund ist bei S-Bahn und Regionalzügen, dass die Türen nicht schließen, weil noch Leute im Eingangsbereich stehen oder einsteigen, obwohl die Abfahrtszeit erreicht ist. Das liegt daran, dass man auf die personalintensive Abfertigung verzichtet hat und auf die Technik (sog. TAV) setzt: Statt „Zurückbleiben bitte“ und schließenden Türen heißt es piep-piep, und das bis zu zwei Minuten pro Halt. Das betrifft auch Fernzüge

Verspätete S-Bahnen und Regionalzüge bremsen andere Züge aus. Viele Züge sind verspätet, weil das Material ungenügend gewartet wird, und viele Fernzüge verspäten sich, weil der Fahrgastwechsel wegen zu wenig Türen pro Sitzplatz (selbst wenn sie funktionieren!) länger dauert. **All dies wird sich nicht ändern, wenn man einen Tunnel baut.**

Beispiel Disposition: RE30 zur Abfahrt nach Kassel um 17.21 Uhr steht am 28.2.2020 gegen 16.50 schon bereit auf Gleis 15. Auf Gleis 14 soll um 17.01 ein Zug nach Marburg abfahren. Der ist noch nicht bereitgestellt. Kurz nach 17 Uhr wird die Abfahrt dieses Zuges mit Verspätung angekündigt. Stattdessen fährt ein Zug, der nach Glauburg-Stockheim um 17.44 fahren soll, gegen 17.15 planmäßig auf das Gleis 14 ein. Die Abfahrt des verspätet bereitgestellten RE nach Marburg wird deshalb auf Gleis 13 umdisponiert, auf dem noch ein ICE nach Berlin auf seine Abfahrt wartet. Wahrscheinlich wartet der Zug so lange in der Einfahrt und verstopft so auch die Zulaufstrecke. Man fragt sich, warum der Zug nach Kassel, der identisch gebildet ist, nicht abweichend nach Marburg fährt. Dann wären beide Züge pünktlich gewesen, und Gleis 15 ist, anders als Gleis 13, am selben Bahnsteig und hätte niemanden zum Sprint mit Gepäck gezwungen. Der Grund liegt wohl darin, dass das elektronische Stellwerk in der Betriebszentrale computergesteuert nach Vorgabe arbeitet und das Personal zu dünn besetzt ist, um intelligent reagieren zu können.

Das wird sich auch nach Neubau eines Tunnels nicht ändern. Im Gegenteil:

3. Die Anbindung schließt Fahrmöglichkeiten aus

Ein nur zweigleisiger Tunnel (so die Planung) und die Anbindung an eine einzige Zulaufstrecke (nämlich bei der Niederräder Brücke, auf der die Linien vom Flughafen und die NBS nach Mannheim gemeinsam ankommen) zwingt Züge, die aus verschiedenen Richtungen kommen, hintereinander zu fahren. Heute noch können sie gleichzeitig ein- und ausfahren. (vgl. auch unten Kap. 4)

Weder von Langen, von Höchst noch von Gießen aus kommt man in den Tunnel herein. Im Osten wird je nach politischer Entscheidung entweder Offenbach oder Maintal benachteiligt.

Ein nur zweigleisiger Tunnelbau verhindert gleichzeitige Ein- und Ausfahrten am gleichen Bahnsteig, die bisher möglich sind, dauerhaft.

Die Erfahrung aus Leipzig zeigt, dass nach dem Bau des City-Tunnels Städte wie Gera und Zwickau vom Fernverkehr aus Norden dauerhaft abgehängt wurden und die Kapazität des dortigen Bahnhofs nach dem Umbau der Zulaufstrecken deutlich verringert ist: Es sind nur zwei Gleise im Tunnel und der eine Bahnsteig im Tunnel ist nur 200m lang; nach Süden kommt man heute nur noch durch den Tunnel und die S-Bahn fährt auch durch diesen.

Oben gibt es sechs Gleise weniger und der Tunnel im Gleisvorfeld wurde zugeschüttet.

Verschiedene Fachbeiträge, so jüngst in der Eisenbahn-Revue März 2020, lassen bei Fachleuten ein Interesse erkennen, bisher dem Eisenbahnverkehr dienende Flächen anderer städtebaulicher Nutzung zuzuführen. Wie in Stuttgart und in Leipzig geschehen können sich auch diese Kräfte durchsetzen, wenn man vorhat, die Züge unter die Erde zu verbannen.

4. unterirdische Führung vermeidet Anwohnerkonflikte

Tunnelbau erfordert durchaus Einigung mit Anwohnern. Man hat Geld bereitgestellt für Auseinandersetzungen. In Barcelona war eine Kirche gefährdet, in Köln die Bücherei eingestürzt.

5. unterirdische Führung macht die Anlage wetterfest

Es sind durchaus Schäden bekannt, die bei starken Regenfällen eingetreten sind. Umgekehrt sind unterirdische Anlagen in weit höherem Maße davon abhängig, dass künstliche Beleuchtung und Belüftung funktionieren. Man ist doch froh, wenn man das Licht sieht.

6. Für den Ausbau der Strecke über den Südbahnhof müssen neu gebaute Häuser abgerissen und die Zulaufstrecken über längere Zeit gesperrt werden

Beides ist falsch: Genannt wurde die Darmstädter Landstraße. Entlang dieser Straße geht die Bahntrasse nicht. Wer von Offenbach nach Frankfurt fährt, kann sich davon überzeugen: Fast überall ist reichlich Platz für zumindest ein weiteres Gleis, und die Bahnsteige im Südbahnhof können auch von Fernzügen genutzt werden (siehe unten S. 6). Allenfalls steht in Höhe Uniklinikum/Kennedyallee eine Lärmschutzwand auf der Trasse.

Das neu errichtete Deutschherrenviertel ist auf der anderen Seite der Gerbermühlstraße.

Es gibt ältere, niedrige Häuser auf der Eisenbahnseite im Zuge der Kurve von der Brücke her, die der kreuzungsfreien Ausfädelung der Nordmainstrecke und dem Richtungsverkehr im Wege stehen, die sogar notfalls überbrückt werden könnten, aber keine neu gebauten. **Und wer weiß, ob nicht für eine Tunnelrampe oder beim Aushub Abbrüche erforderlich sein werden?**

Beim Umbau des Südbahnhofs in den 1980er Jahren waren keine längeren Sperrungen erforderlich. Dies waren vergleichbare Maßnahmen. Umgekehrt muss man auch den Tunnel irgendwo anschließen, und die Erfahrung aus Leipzig und anderen Orten lässt mit längeren Sperren rechnen. Wie man die Kapazität aller Strecken verdoppelt, wird im nächsten Kapitel gezeigt.

7. Die oberirdische Führung ist schöner

Das gilt nur, wenn man auf hohe Lärmschutzwände verzichtet. Man sollte Alternativen wie Schwellendämpfer oder niedrigere Wände berücksichtigen.

8. weitere Wege zum tiefer gelegenen Bahnhof zehren Fahrzeitgewinne auf

Das gilt nicht nur für Ein- und aussteigende Fahrgäste, sondern vor allem für Umsteiger.

9. Ein Großprojekt bindet finanzielle Mittel

Das ist zwar richtig, aber kein Argument für oder gegen den Tunnelbau. Denn Geld auszugeben ist volkswirtschaftlich sinnvoll, und Leute, die gegen den Tunnelbau sind, wollen durchaus Geld ausgeben. Nur eben nicht für einen Tunnel dieser Art. Wenn das Großprojekt dem Ziel dient, Fahrgastzahlen zu steigern, Verbindungen neu zu schaffen, Fahrzeit zu kürzen, der Fahrdynamik von Schienenfahrzeugen entgegenkommt, dann hat es meinen Beifall.

Geld ist genug da. Man muss sich nur über die Ziele einig werden. Ein Projekt, das Fahrten verhindert, fordert meinen Protest heraus.

10. Ein Großprojekt schafft und sichert Arbeitsplätze in Planung und Ausführung

Das ist richtig, gilt aber auch für die stetige Verbesserung des Gesamtsystems durch kleinere Maßnahmen. Dann wären die Arbeitsplätze sogar fest und nicht projektbezogen, und man bindet Zulieferer und Ausführende Unternehmen nur jeweils für die Einzelprojekte. Das ist gut, sowohl aus Sicht der Bauherren als auch der Steuerzahler.

11. ein tiefer Tunnel kann auch als Schutzraum dienen im Katastrophen- und Kriegsfall

Das ist richtig. Aber Steuerzahler wollen nicht, dass die Kosten für den Zivilschutz als Ausgaben für den Verkehr maskiert werden. Schutz- und Verkehrsbedürfnisse sollten sich nicht gegenseitig ausschließen, und Verkehrsinvestitionen sollen mehr Verkehr ermöglichen und den Zugang zum System Bahn verbessern.

12. Bahnsteige im Tunnel bedeuten höhere Betriebskosten

Diese Tatsache wird selten erwähnt. Wer den öffentlichen Verkehr stärken will, muss daran denken. **Der aufwändige Betrieb unterirdischer Anlagen muss später bezahlt werden, von wem auch immer.**

Wenn ein Zug im Gefälle bremst und in der Steigung beschleunigen soll, dann ist das eine Energieverschwendung, die wir uns im 21. Jahrhundert nicht mehr leisten können.

13. Bahnsteige im Tunnel beschränken das Nutzungspotenzial

Neben der Zugänglichkeiterschweren macht ein umbauter Raum auch Menschen Angst. Ein offener Zugang dagegen wirkt einladend. Städte wollen besucht werden. Die Anlagen der DB machen den Eindruck, dass sie ihre Fahrgäste verjagen wollen. Das ist in B-Ebene und S-Bahn des Frankfurter Hauptbahnhofs offenkundig

Kapitel 3: Wie man die Kapazität verdoppelt und verdreifacht

Heute, im Jahr 2020, fährt vom Hauptbahnhof montags ab 6 Uhr zum Südbahnhof :

6.14 ICE nach Kiel über Berlin	6.21 ICE nach Wien	6.26 RE nach Fulda
6.30 RB nach Hanau	6.34 RE nach Würzburg	6.38 RE nach Erbach (Odenwald)
6.42 RB nach Wächtersbach	6.54 ICE nach München	6.58 ICE nach Hamburg

Das sind neun Züge, die kürzeste Zugfolgezeit beträgt vier Minuten.

Genutzt werden die Gleise 4, 5, 6, 7, 8, 9 und 10, die Gleise 6 bis 10 werden bei durchfahrenden Zügen auch für Ausfahrten nach Darmstadt, Köln und Mannheim genutzt.

Bei durchfahrenden Zügen beträgt die Haltezeit fünf Minuten, das Gleis kann davor und danach nicht genutzt werden, daher wird eine Sperrzeit von 15 Minuten angesetzt; das ist auch die Bereitstellungszeit für einsetzende Züge. Jedes Gleis kann also viermal pro Stunde genutzt werden. Wenn zwei davon als betriebliche Reserve dienen, dann sind $5 \times 4 = 20$ Abfahrten pro Stunde möglich. Bei einem Stundentakt der durchfahrenden Züge zieht man fünf Abfahrten in andere Richtungen ab, so dass betrieblich 15 Abfahrten möglich sind, also theoretisch alle vier Minuten eine. Bei 20 Stunden Betriebszeit sind es auf dieser Relation 300 Züge am Tag.

Wenn nicht nur stündlich, sondern halbstündlich die Linien Basel/Stuttgart – Mannheim – Hamburg oder Berlin und Köln – München und Wien bedient werden, dann wären acht Abfahrten abzuziehen wegen Durchbindung in Richtung Mannheim oder Flughafen. Es sind dann 12 Abfahrten möglich. Das ist, ohne jede Baumaßnahme, die gegebene Kapazität: **Schon jetzt können auch die RE nach Aschaffenburg und Gelnhausen alle halbe Stunde angeboten werden.**

Im folgenden werden Baumaßnahmen vorgestellt, die die Kapazität verdreifachen werden.

Ein drittes Gleis zwischen dem Ostbahnhof und dem Hauptbahnhof, das zwischen den Gleisen 3 und 4 endet, also in engerer Kurve von der Brücke abzweigt, macht auch die Gleise 2 und 3 direkt von Hanau aus befahrbar und erhöht so die Kapazität deutlich. (Es verläuft auf der Nordseite der Gleise von Offenbach auf dem noch freien, teilweise zu verbreiternden Trasse, geht am Südbahnhof auf das bisher von der S-Bahn genutzte Gleis über – die S-Bahn-Linien dort erfahren eine Veränderung – und nutzt dann das Überholgleis, auf dem z.Z. die VIAS-Züge aus dem Odenwald fahrplanmäßig den RE kreuzen, und wird danach zu einem fünften Gleis auf der Main-Neckar-Brücke. Der Fuß- und Radweg dort wird westlich neu errichtet). Dieses Gleis vermeidet Querungen Ostbahnhof – Stadion versus Hauptbahnhof – Offenbach. Anders als bei der Planung „RheinMainPlus“ ist nur ein zusätzliches Gleis im Bereich Uniklinik/Brücke vorgesehen. Man stelle sich vor: Im Südbahnhof wird Gleis 4 von der Fernbahn in Richtung Hbf genutzt, denn S-Bahn-Linien werden nach Dieburg und Neu-Isenburg verlängert und enden dort nicht mehr.

Außerdem können nun die durchfahrenden Züge über die Niederräder Brücke in Richtung Stadion fahren (statt über Louisa); so wird die Kapazität weiter erhöht. Es sind dann (abzüglich 3 Gleisen Reserve) $6 \cdot 4 = 24$ Abfahrten pro Stunde möglich bei **selteneren Fahrstraßenkonflikten**. **Schon damit wird die Kapazität verdoppelt.**

Perfekt wird die Sache dadurch, dass man bisher nötige Querungen in der Relation Fulda – Mannheim vermeidet und gleichzeitige Ausfahrt beider Relationen ermöglicht. **Das wäre mit dem Fernbahntunnel nicht möglich. Denn der Tunnel und sein Zulauf sind nur zweigleisig.**

Die Alternative: Das vierte Gleis zwischen Hauptbahnhof und Südbahnhof ist ein Tunnel.

Die Querung der Gegengleise geschieht unter Wasser. Wenn man die Einfahrt dieses Tunnels zwischen Gleis 1 und 2 des Hbf (und damit die Niederräder Brücke anschließt) und die Ausfahrt vor dem Gleis 8 des Südbahnhofs (wo es nordmainisch nach Hanau geht) plant, wird sogar das lange Gleis 1 für die Relation Köln – München nutzbar und jeder Fahrstraßenausschluss vermieden.

Optimal wäre eine zweite Röhre zwischen Gleis 6 des Hauptbahnhofs und Louisa für die Relationen Fulda – Offenbach – Darmstadt – Mannheim. Denn so vermeidet man, dass die Züge der Relation Köln – Flughafen – Mannheim und Fulda – Basel hintereinander fahren müssen (siehe unten). Außerdem erhöht man die Kapazität Stadion – Hbf und die zweite Röhre dient jeweils als Rettungstollen für die andere im Notfall. Die Main-Weser-Brücke hätte sieben Gleise und zwei Überwerfungsbauwerke.

Mit diesen Schienensträngen sind die Zulaufstrecken von Würzburg und von Fulda her bis in den Hbf durchgebunden. Gleichzeitig sind dann auch im Südbahnhof gleichzeitige Ein- und Ausfahrten möglich, und dann auch für Züge, die von Darmstadt oder vom Flughafen her den Hauptbahnhof nicht anfahren. **Diese Fahrten eingerechnet, wären so 30 Fahrten pro Stunde und Richtung auf Fernbahngleisen zwischen Frankfurt und Hanau möglich.** Das betrifft die Relationen Fulda – Darmstadt und Ruhrgebiet – Würzburg, auf denen täglich 1.200 Züge fahren würden.

Außerdem ist dann eine „Südtangente“ Wiesbaden – Flughafen – Südbahnhof – Kaiserlei – Hanau über die Strecke Stadion – Südbahnhof Gl. 9-10 für S-Bahn und Fernzüge möglich. Auf diesen zwei Gleisen könnten ebenfalls täglich etwa 600 Züge abgefertigt werden. Angenommen, Sprinterzüge halten in Frankfurt-Süd oder Frankfurt Ostbahnhof, dann gäbe es täglich 1.800 Fahrmöglichkeiten auf diesen Relationen.

Dazu kommen andere Relationen wie Gießen, Mannheim oder Frankfurt-Höchst, so dass mit diesen Maßnahmen täglich mindestens 3.000 Züge sicher und ohne Fahrstraßenkonflikte den Knoten Frankfurt bedienen können.

Und wie steht es mit der Beschleunigung?

Was die Fahrzeiten und die Betriebsqualität betrifft, ist noch ein anderer Tunnelbau anzuraten.

Nämlich vom Ende der Schnellstrecke Köln – Rhein-Main her, die südlich vom Bahnhof Sportfeld endet, bis zum Gleisfeld des Hbf beiderseits des Abstellbahnhofs und Werks. So können Züge der West – Ost Relation Köln - Würzburg die (Güter-)Strecke Kelsterbach – Südbahnhof konfliktfrei kreuzen und man schont Frankfurt-Niederrad und Griesheim vor Lärm. Außerdem kann man die Strecke so bauen, dass höhere Geschwindigkeiten möglich werden. Ich sehe nicht, dass die neue Niederräder Brücke ein Fortschritt gegenüber dem Ist mit Streckengeschwindigkeit 60-80km/h sein könnte, denn die Kurve wäre noch enger, weil sie östlich der bestehenden geplant ist.

Heute beträgt die Fahrzeit Flughafen Fernbahnhof – Frankfurt Hbf elf Minuten für eine Luftlinie von neun Kilometern. Der Fahrzeitgewinn durch die Schnellstrecke wird, über die Trassenkonflikte hinaus, auf den letzten Kilometern durch „Kriechfahrt“ aufgeessen. Das darf nicht sein!

Und außerdem sollte man Linienkonflikte beim Bau der Schnellstrecke nach Mannheim vermeiden:

Als im Jahr 1979 das Linienkonzept der IC eingeführt wurde, gab es in Mannheim stündlich Umsteigemöglichkeiten am gleichen Bahnsteig bei gleichzeitigen Ein- und Ausfahrten der Linien von Köln nach Stuttgart und von Hamburg nach Basel.

So, wie die Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim jetzt geplant ist, müssen die Züge hintereinander fahren. Besser wäre, die Neubaustrecke in Zeppelinheim nicht zu verschwenken, sondern die Züge von Köln und die von Hamburg – Frankfurt kommenden bis Darmstadt getrennt auf verschiedenen Wegen zu führen. Dann kann man in Darmstadt am gleichen Bahnsteig umsteigen und die Züge können gleichzeitig dort ankommen. Außerdem ist der Weg über Langen wesentlich kürzer.

Der Tunnel Hbf – Louisa und die Fahrt über Darmstadt verdoppeln die Kapazität der NBS.

Fazit: Man erreicht viel mehr, wenn man die Tunnel nicht unter dem Hauptbahnhof, sondern im Zulauf baut.

Kapitel 4: Ausblick

Die im vorigen Kapitel vorgestellten Maßnahmen ermöglichen auf der Infrastrukturseite die Verdreifachung der heutigen Zugzahlen. Wenn die Maßnahmen der Verkehrsunternehmen zur Verbesserung der Betriebsqualität ihrerseits greifen und ein Bedürfnis nach Kapazität entsteht, das über diese Verdreifachung hinaus geht, dann sollte eine weitere Strecke zwischen dem Frankfurter Hauptbahnhof und Hanau geplant werden.

Sie könnte als Tunnel oder als Hochbahn geplant werden, sollte aber in jedem Fall von vorne herein gleichzeitige Ein- und Ausfahrten verschiedener Relationen ermöglichen, also viergleisig ausgeführt werden.

Dann wird es wahrscheinlich ohne Proteste, sondern mit dem Beifall aus der Bevölkerung möglich sein, auf Kosten des Straßenraums zu bauen. Die B8 bei Mainkur und die A66 bei Maintal stehen dann als Verkehrsfläche zur Verfügung.