

# Tunnel

Der neue Tunnel der Nordmainischen S-Bahn erhält zwei getrennte Röhren – eine für jedes Gleis. Er verläuft von Höhe Ostpark bis zur Konstablerwache und schafft eine direkte, leistungsfähige Verbindung mitten durch die Stadt.

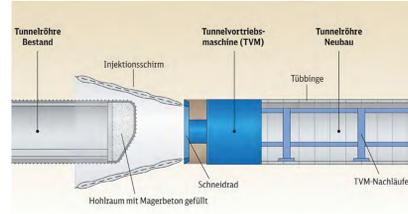
Der Tunnel schließt direkt an den bestehenden City-Tunnel an. Die Anschlüsse wurden bereits beim Bau des ursprünglichen S-Bahn-Tunnels vorbereitet.



## Neuer Rettungsausgang Rückertstraße – was wird gebaut?

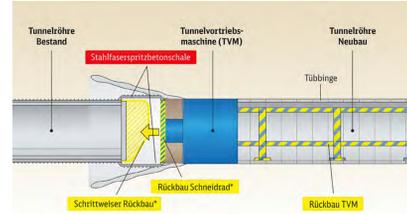
- zwei getrennte Rettungswege – je einer pro Tunnelröhre
- gemeinsames Treppenhaus zwischen den Röhren
- Türen, die sich leicht und sicher öffnen lassen
- Schutz vor Feuer und Rauch
- genügend Platz für Rettungskräfte mit Krankentragen
- direkte Zufahrt für Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge

Phase 1



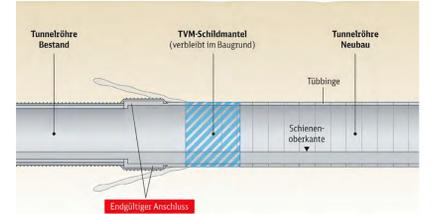
Nach 1,4 Kilometern erreicht die Tunnelvortriebsmaschine die existierende Tunnelröhre an der S-Bahn-Station „Konstablerwache“.

Phase 2



Der alte und der neue Tunnel werden miteinander verbunden.

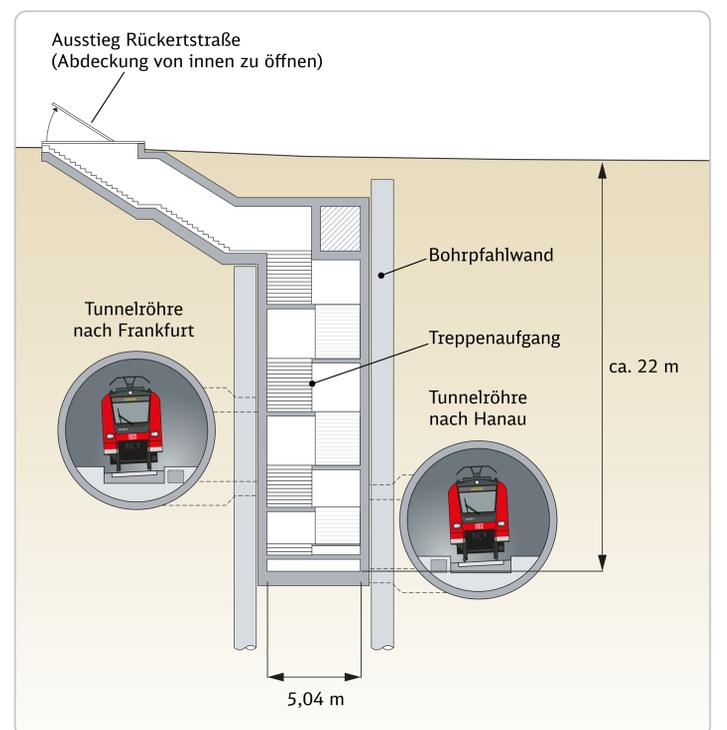
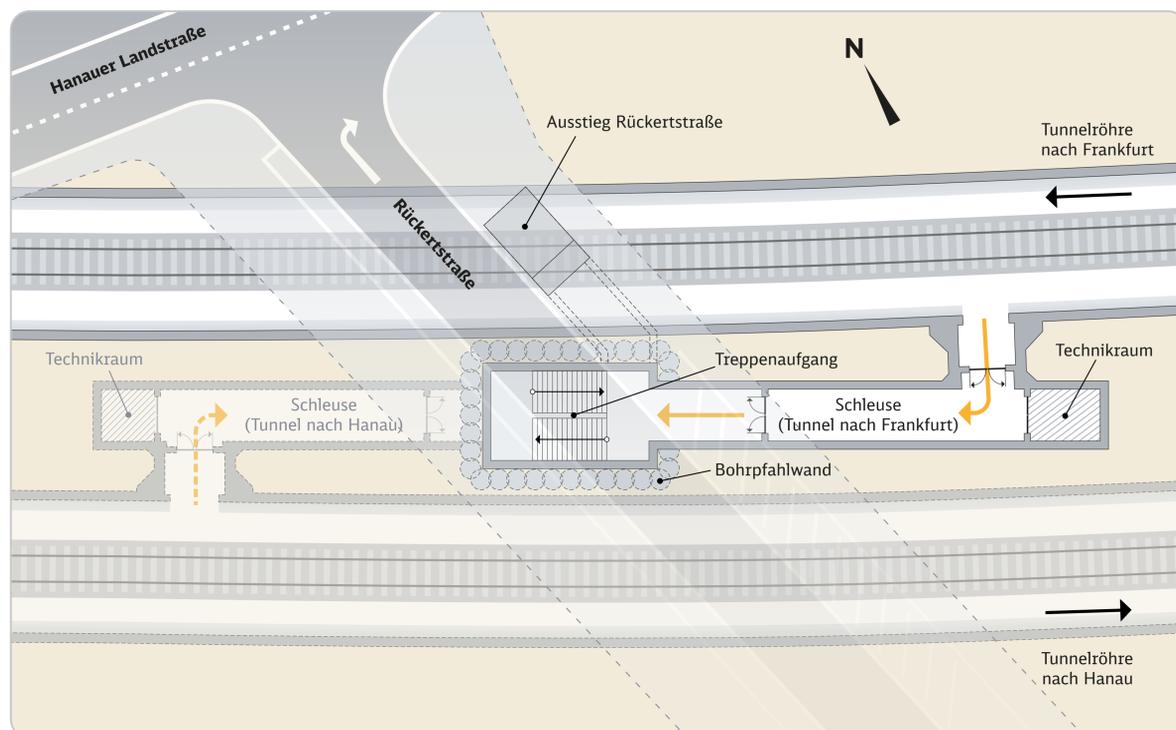
Phase 3



Der Schildmantel (blau) wandert mit der Tunnelvortriebsmaschine an Ort und Stelle und bleibt zwischen Bestands- und neuer Röhre im Baugrund.

## Der Rettungsausgang Rückertstraße im Detail

Bei Tunneln ist ein Rettungsweg alle 500 Meter vorgesehen. Deswegen entsteht in der Rückertstraße ein zusätzlicher Notausgang für den S-Bahn-Tunnel. Er sorgt dafür, dass Fahrgäste den Tunnel im Notfall schnell und sicher verlassen können und ermöglicht Einsatzkräften den schnellen Zugang.



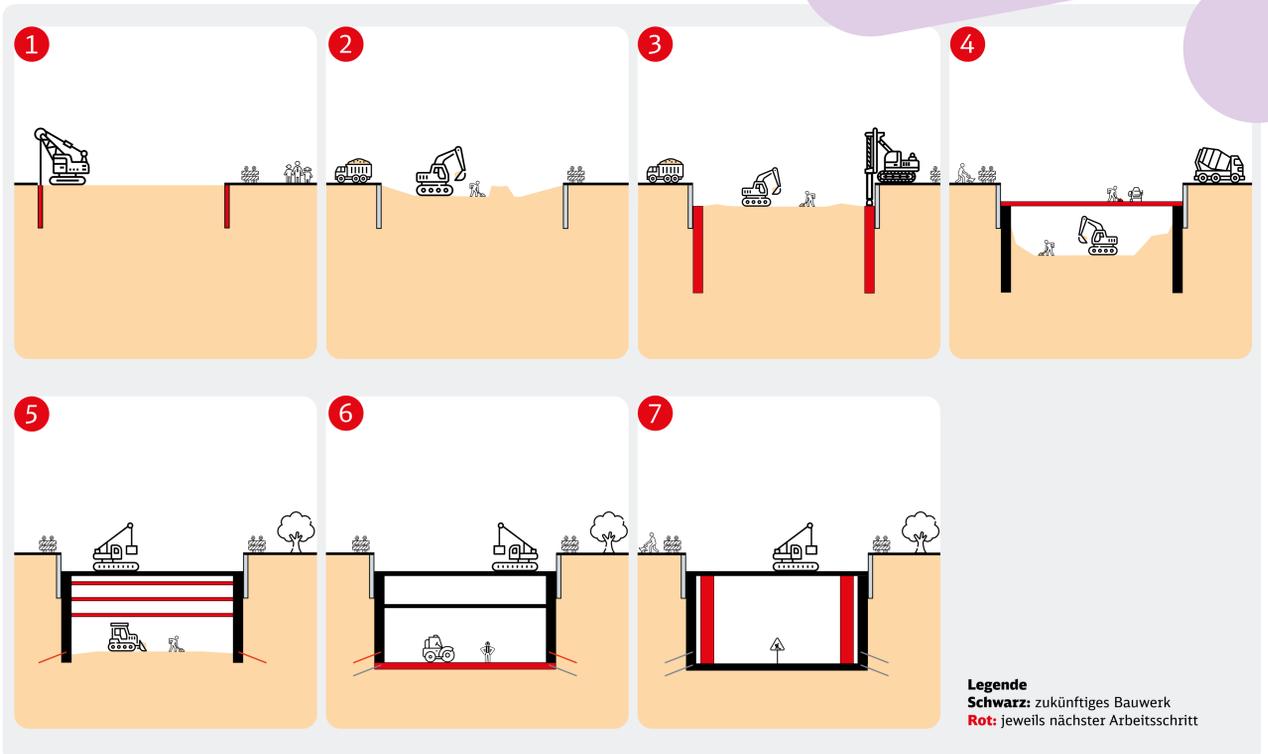
# Bauweise Station & Tunnel

## Unterirdische S-Bahn-Station Frankfurt (Main) Ost (tief): Die Deckelbauweise

Um die Belastungen für die Umgebung gering zu halten, wird bei der Errichtung der unterirdischen Station die Deckelbauweise verwendet. Der oberhalb der Station liegende Deckel wird bereits zu einem frühen Zeitpunkt fertiggestellt, sodass die weiteren Arbeiten weniger spürbar für die Umgebung sind.

### Die Schritte im Überblick:

- 1 Einbau Spundwand für den Aushub bis auf Höhe des Deckels
- 2 Aushub Erdreich für Deckel
- 3 Einsetzen der Bohrpfähle für Stationsbauwerk
- 4 Aufsetzen Deckel
- 5 Sukzessiver Aushub unter Deckel mit Versteifungen (24/7)
- 6 Erstellung Sohle, Einbau und Entfernen Versteifungen, Erstellung Bodenplatte
- 7 Erstellung Rohbau



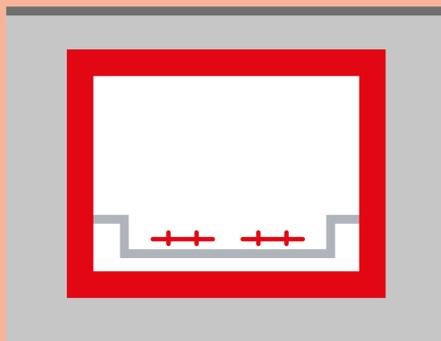
## Die Tunnelbauweisen im Überblick

Für den Bau des S-Bahn-Tunnels der Nordmainischen S-Bahn werden alle drei gängigen Tunnelbauweisen eingesetzt – jeweils abgestimmt auf die örtlichen Gegebenheiten:

### Offene Bauweise

Die offene Bauweise wendet man bei geringer Tiefe des Tunnels an.

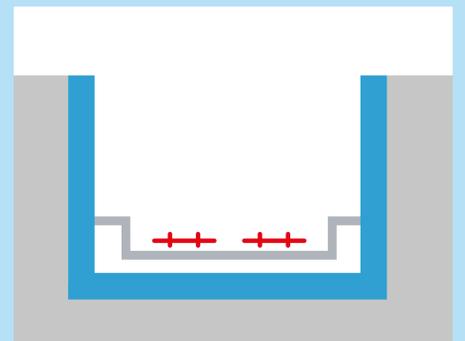
- 1 Einbringen des Baugrubenverbaus oder der freien Böschung
- 2 Aushub und Querversteifung, wenn erforderlich
- 3 Errichtung des Bauwerks
- 4 Wiederauffüllung



### Trog-Bauweise

Die Trogbauweise wird angewendet, wenn Verkehrswege oder Bauwerke dauerhaft in einem offenen, tiefergelegten Bereich verlaufen sollen.

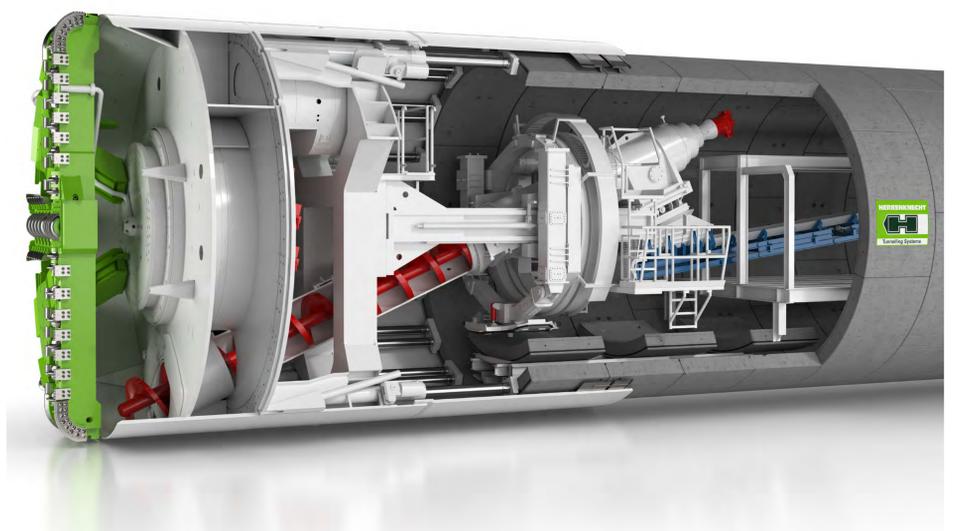
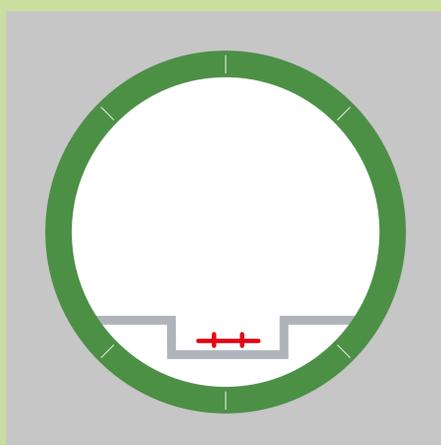
- 1 Herstellung der Baugrube mit Verbau oder Böschung
- 2 Aushub bis zur geplanten Tiefe
- 3 Bau des Troges mit Bodenplatte und Seitenwänden aus Beton
- 4 Einbau von Entwässerung und ggf. Lärmschutzmaßnahmen



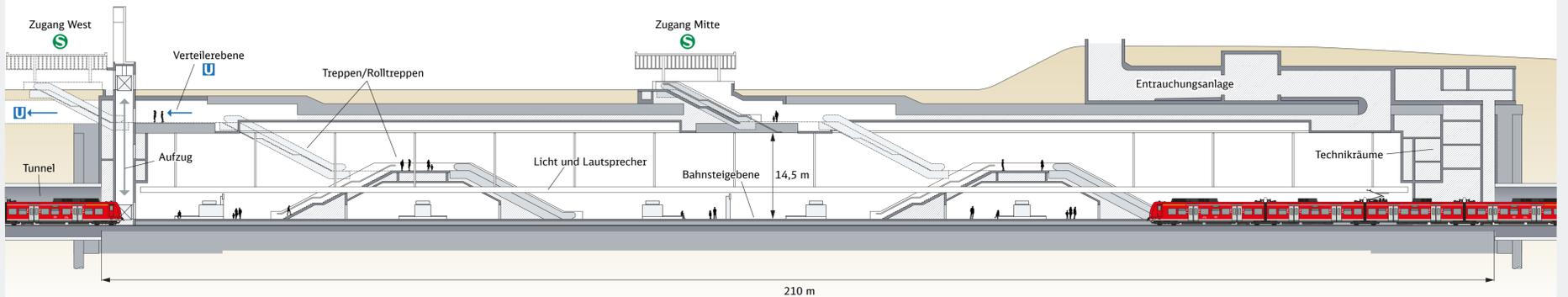
### Geschlossene Bauweise mit dem Schildvortrieb

Im dicht bebauten Frankfurter Ostend kommt bei der Nordmainischen S-Bahn zum Großteil eine Tunnelvortriebsmaschine zum Einsatz.

- Eine Maschine mit einem rotierenden Schneidkopf, die sich durch das Erdreich fräst.
- Dahinter befindet sich der Schild – eine zylindrische Stahlkonstruktion, die den Tunnel vorübergehend abstützt.
- Der Tunnel wird anschließend mit Tübbing (Betonfertigteilen) ausgekleidet.

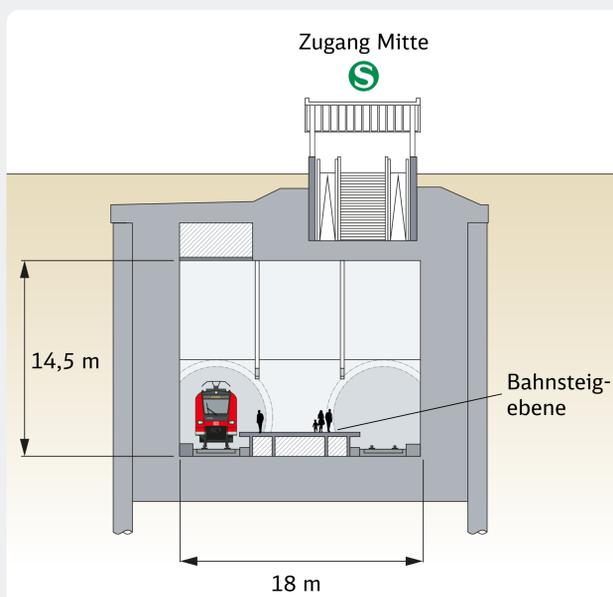


# Unterirdische Station

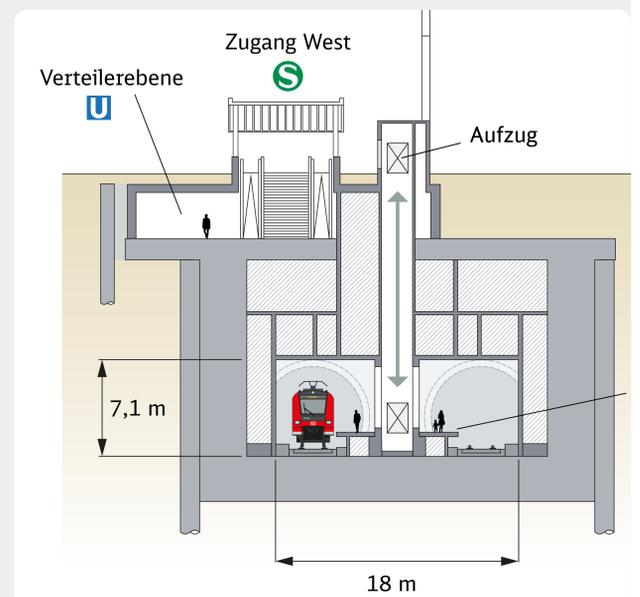


Die neue S-Bahn-Station entsteht rund 20 Meter unterhalb des Straßenniveaus direkt am Danziger Platz, neben dem Ostbahnhof und der U-Bahn-Station Ostbahnhof. Damit der Verkehr möglichst wenig beeinträchtigt wird, wird die Station abschnittsweise in Deckelbauweise gebaut – also unter einem geschlossenen Deckel.

Zwei moderne Zugänge auf und nahe dem Danziger Platz sorgen für eine komfortable Erreichbarkeit. Die Station wird vollständig barrierefrei ausgebaut – mit zwölf Fahrtreppen und einem Aufzug. Am östlichen Ende entsteht zusätzlich ein Rettungszugang. Die benachbarte U-Bahn-Station Ostbahnhof ist direkt über das neue Verteilergeschoss zu erreichen.



Die unterirdische Station im Querschnitt, Blickrichtung nach Westen.



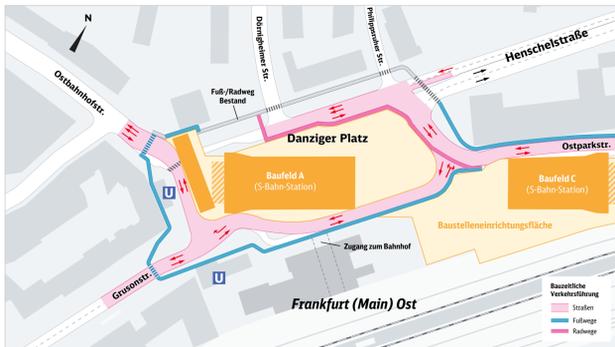
Die unterirdische Station im Querschnitt, Blickrichtung nach Westen von der Mitte der Station aus.

# Danziger Platz und Ostpark

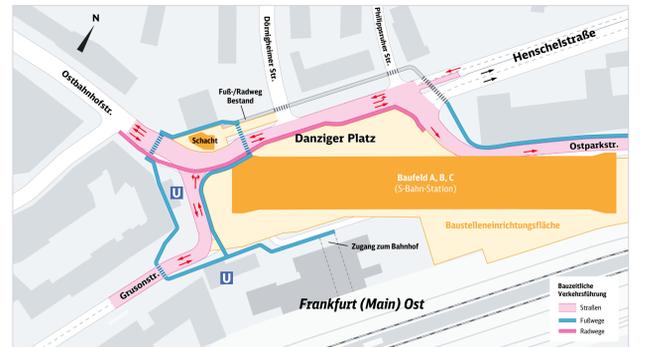
Am Danziger Platz entsteht ein wichtiger Abschnitt der neuen S-Bahn-Strecke: Direkt neben dem Ostbahnhof und der U-Bahn-Station wird rund 20 Meter unter der Straße eine neue S-Bahn-Station gebaut. Damit der Straßenverkehr während der Bauarbeiten möglichst störungsfrei weiterläuft, wird das Projekt in fünf Bauphasen umgesetzt. Mittels der Einrichtung temporärer Verkehrswege wird versucht die Einschränkungen während der Bauzeit zu minimieren.



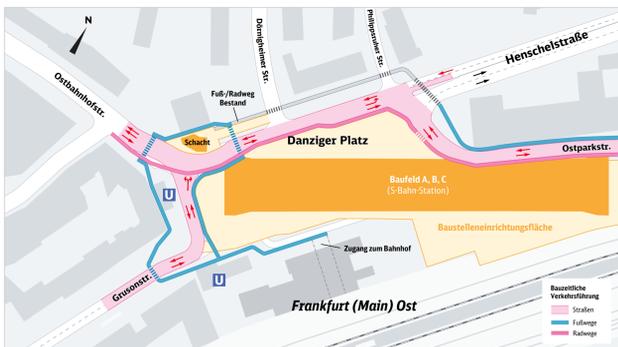
**Aktueller Zustand und Verkehrsführung Danziger Platz**



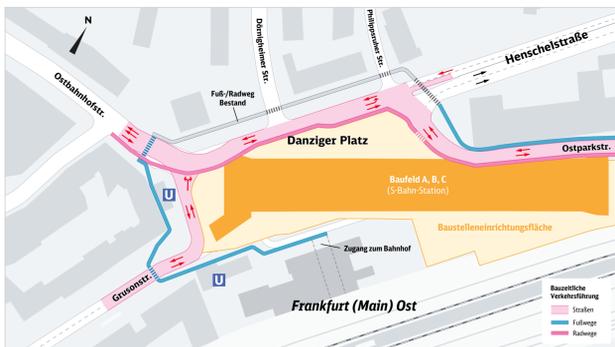
**Phase 1: Leitungsarbeiten & Baugruben Station A/C**  
 - Grusonstraße: Einrichtung eines Zwei-Richtungsverkehrs  
 - Temporäre Wegeführung: Einrichtung von bauzeitlichen Fuß- und Radwegen  
 - Eingeschränkte Verbindung: Unterbrechung der Durchfahrt von der Ostbahnhofstraße zur Henschelstraße



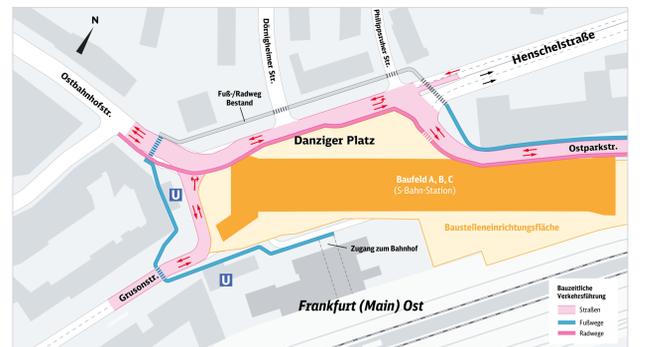
**Phase 2: Baugrube Station B & Schacht für Bergestollen**  
 - Wiederhergestellte Verbindung: Öffnung der Durchfahrt von der Ostbahnhofstr. zur Henschelstraße  
 - Eingeschränkte Zufahrt: Verlegung der Verbindung von der Grusonstraße zur Ostparkstraße über die Ostbahnhofstraße  
 - Verkehrsregelung: Einführung einer Einbahnstraße in der Ostparkstraße  
 - Temporäre Wegeführung: Anpassung der bauzeitlichen Fuß- und Radwege  
 - Baumaßnahme: Errichtung Baugrube für das Schachtbauwerk



**Phase 3: Tunnelbau & Rohbau Station**  
 - Verkehrsfreigabe: Wiederherstellung des Zwei-Richtungsverkehrs in der Ostparkstraße



**Phase 4: Herstellung Rohbau Zugang West und Verbindungsbaugruben & Rohbau Station**  
 - Temporäre Wegeführung: Verlagerung des Fußwegs auf die Seite des Danziger Platzes  
 - Baumaßnahme Zugang West: Errichtung Baugrube für das Schachtbauwerk Zugang West



**Phase 5: Ausbau Station, Zugang West & Wiederherstellung Oberfläche**  
 - Station: Ausbau des Stationsrohbaus  
 - Zugang West: Ausbau des Zugangs West  
 - Wiederherstellung Oberfläche: Rückbau der Baustelleneinrichtungen und Gestaltung der Fläche nach Abschluss der Arbeiten



**Verlust Einzelbäume Danziger Platz**

- Kronenfläche
- Stammmittelpunkt

0 10 20 30 40 m

## Rodungsarbeiten am Danziger Platz

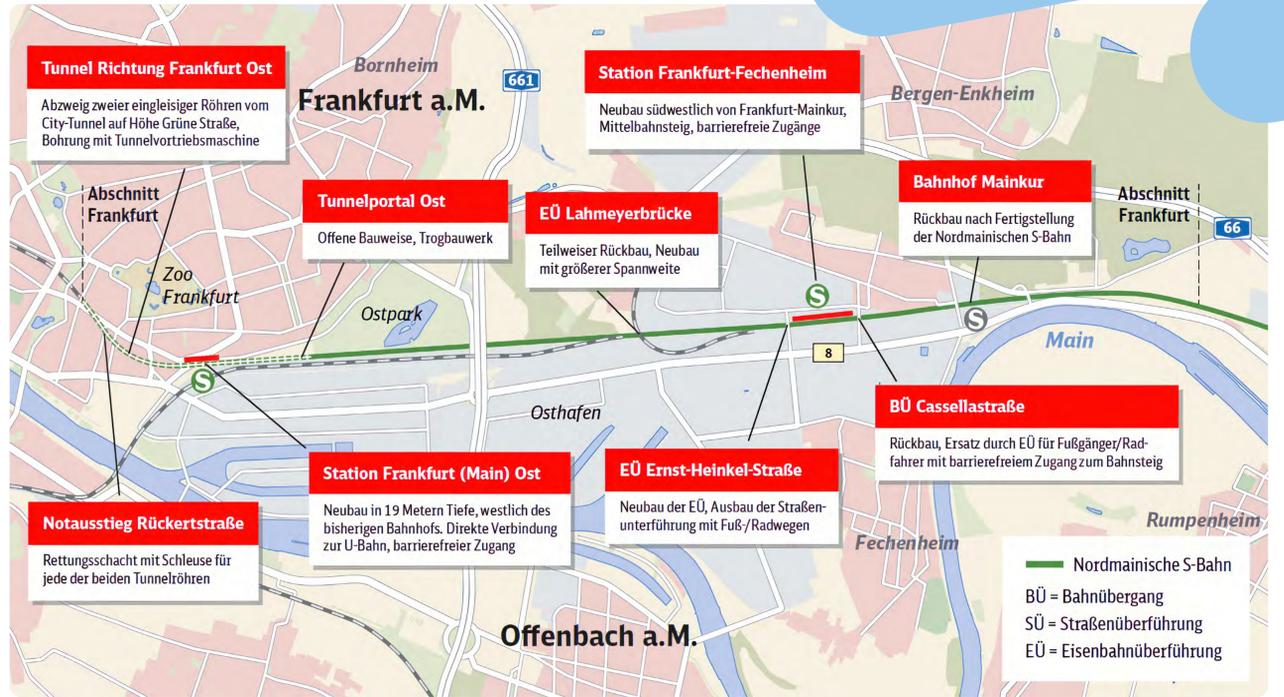
Am Danziger Platz und entlang der Ostparkstraße müssen rund 30 Bäume gefällt werden, um Platz für die Stationsbaugrube und die Baustelleneinrichtungen zu schaffen. Dies betrifft Grünflächen und Fahrbahnseitenstreifen. Die Rodungsarbeiten sind für Oktober 2025 geplant. Die Entscheidung über eine mögliche Wiederaufforstung am Danziger Platz liegt bei der Stadt Frankfurt, die auch ein entsprechendes Gestaltungskonzept erarbeitet.

# Fechenheim

Die Deutsche Bahn gestaltet die Bahninfrastruktur in Fechenheim neu – für eine moderne, sichere und barrierefreie S-Bahn-Anbindung. Fechenheim bekommt eine neue S-Bahn-Station. Der Bahnübergang an der Cassellastraße wird abgelöst. Hier entsteht eine neue Überführung für Fußgänger und Radfahrer. An der Ernst-Heinkel-Straße wird eine neue Unterführung für den Straßenverkehr gebaut.

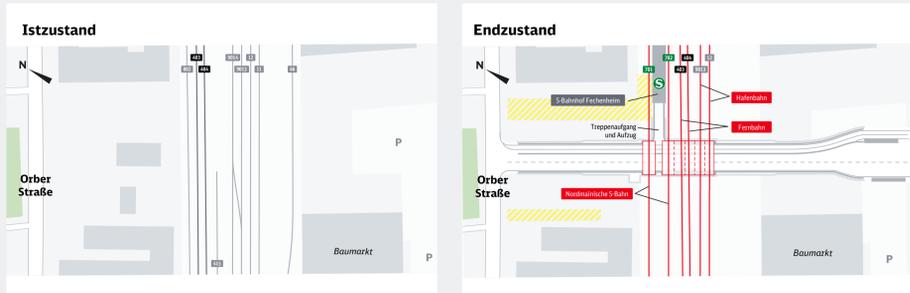
## Bahnhof Mainkur

Der Bahnhof Mainkur wird für die neue S-Bahn-Strecke nicht mehr benötigt. Er wird Schritt für Schritt zurückgebaut, um Platz für die neuen Gleise zu schaffen. Während der Bauzeit bleibt er mittels eines Behelfsbahnsteigs weiterhin in Betrieb, sodass Fechenheim weiterhin für die Fahrgäste erreichbar bleibt. Erst nach der Inbetriebnahme der neuen Strecke wird der Betrieb vollständig eingestellt.



## Eisenbahnüberführung Ernst-Heinkel-Straße

Die Ernst-Heinkel-Straße wird künftig mit einer neuen Unterführung unter den Gleisen hindurch direkt an die Orber Straße angebunden. Damit entfällt der Bahnübergang an der Cassellastraße, was die Verkehrssicherheit erhöht und den Verkehrsfluss verbessert. Neue Fuß- und Radwege sorgen zusätzlich für eine barrierefreie und komfortable Verbindung für alle.



## Cassellastraße

An der Cassellastraße wird der Bahnübergang vollständig zurückgebaut und durch eine moderne Überführung für den Fuß- und Radverkehr ersetzt. Diese neue Verbindung ermöglicht einen sicheren, barrierefreien Zugang zum Bahnsteig und verbessert die Erreichbarkeit des Quartiers für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer.



Aktueller Zustand EÜ Cassellastraße



Cassellastraße im Endzustand mit Überführung für den Fuß- und Radverkehr

## Neue S-Bahn-Station in Fechenheim

In Fechenheim entsteht eine neue, oberirdische und barrierefreie S-Bahn-Station, die den Stadtteil direkt an das S-Bahn-Netz anschließt. Sie verbessert die Erreichbarkeit des Stadtteils erheblich und stärkt die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr.

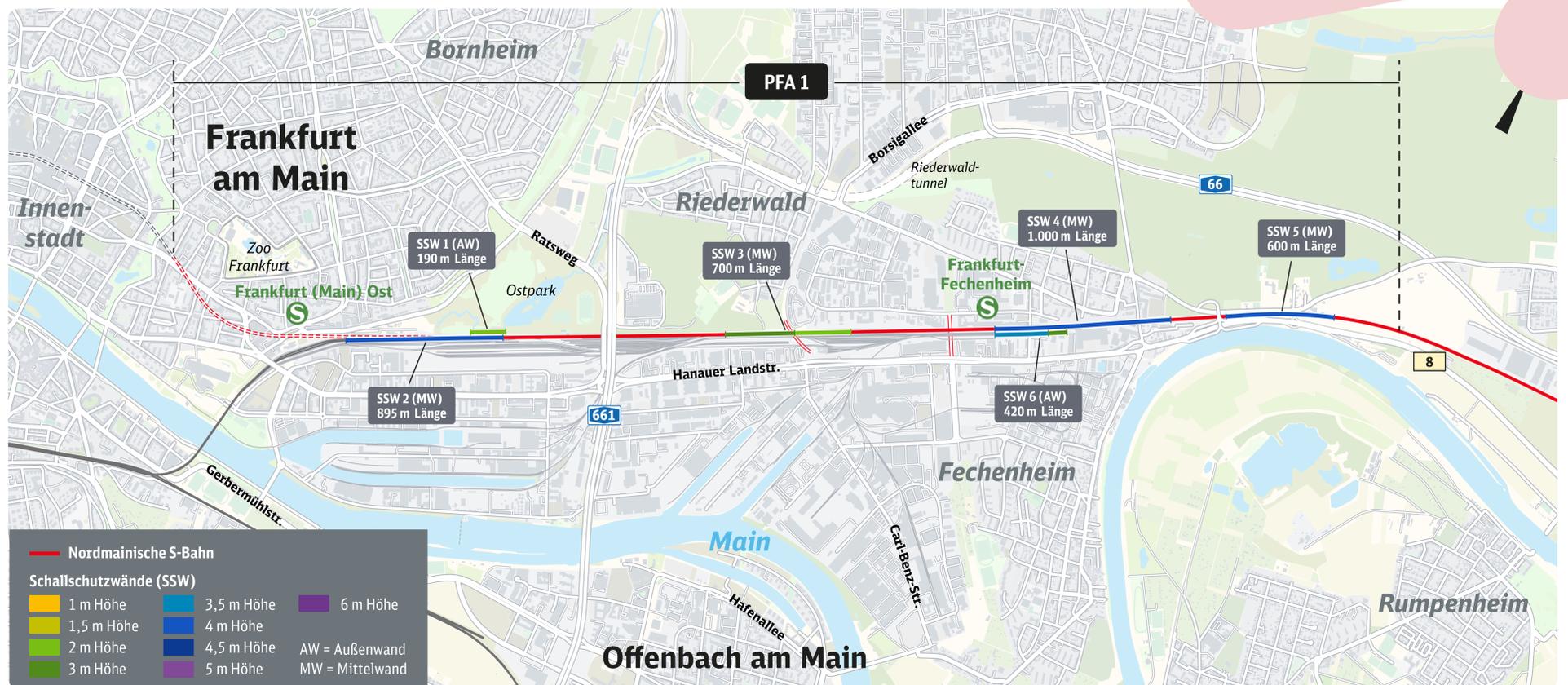


## Rodungsmaßnahmen zwischen Ostpark und Ernst-Heinkel-Straße sowie zwischen Lahmeyerbrücke und Stadtgrenze

Entlang der bestehenden S-Bahn müssen vor allem nördlich an die Bahngleise angrenzende Bäume und Sträucher gerodet werden. Dies betrifft in erster Linie

die bestehende Bahnböschung und stillliegende Gleise, aber auch Bereiche im Ostpark und Riederwald. Die Maßnahmen sollen im Rückschnittszeitraum zwischen dem 1. Oktober 2025 und 28. Februar 2026 ausgeführt werden.

# Lärmschutz im Bau & Betrieb



Die Lärmvorsorge ist Bestandteil aller Aus- und Neubauprojekte der Deutschen Bahn. Für die Nordmainische S-Bahn werden deshalb entlang der neuen Gleise in den Abschnitten Frankfurt, Maintal und Hanau Lärmschutzwände errichtet.



Im Abschnitt Frankfurt werden ca. 3,8 Kilometer Lärmschutzwände neugebaut. Danach wird es für die Anwohnenden deutlich leiser.

## Im Endzustand: Maßnahmen für den Schallschutz

### Hohe Schallschutzwände

Die regulären hohen Schallschutzwände sind hochabsorbierend und verringern die Schallbelastung hinter der Wand besonders effektiv. Sie sind in der Regel mindestens zwei Meter hoch und werden aufgrund ihrer hohen Effizienz oft eingesetzt.

### Das besonders überwachte Gleis

Zusätzlich wird ein Großteil der bestehenden Fernbahngleise als „Besonders überwachtetes Gleis“ (BÜG) eingestuft. Dabei wird der Geräuschpegel direkt an den Schienen gemessen und bei Bedarf die Schienen nachgeschliffen. Denn durch eine glatte Oberfläche der Schienen wird das Abrollgeräusch der Räder geringer und Lärm reduziert.

## Während der Bauzeit: Maßnahmen für den Schallschutz

Baustellen verursachen vielfältige Beeinträchtigungen für Menschen und Tiere. Besonders die Lärmbelastung aufgrund von Bauarbeiten und dem damit verbundenen Lkw-Verkehr zählt zu den herausforderndsten Beeinträchtigungen während der Bauzeit.

### Maßnahmen gegen Baulärm

Um die Lärmbelastung während der Bauarbeiten so gering wie möglich zu halten, werden derzeit verschiedene Maßnahmen geprüft und bedarfsabhängig umgesetzt:

- Einsatz von Containern zur Abschirmung
- Mobile Lärmschutzwände
- Optimierung des Bauablaufs
- Einbindung eines Immissionsschutzbeauftragten
- Ein durchdachtes Baustellenlogistikkonzept
- Ersatzwohnraum

### Ersatzwohnraum

Grundsätzlich wird darauf geachtet, dass nächtliche Bauarbeiten auf ein Mindestmaß reduziert werden.

Sollte es dennoch zu lärmintensiven nächtlichen Bauarbeiten kommen, wird den betroffenen Anwohnenden kostenloser Ersatzwohnraum in Form von Hotelübernachtungen für die Dauer der Bauarbeiten zur Verfügung gestellt.



### Wie erfahre ich als Anwohner von den Maßnahmen?

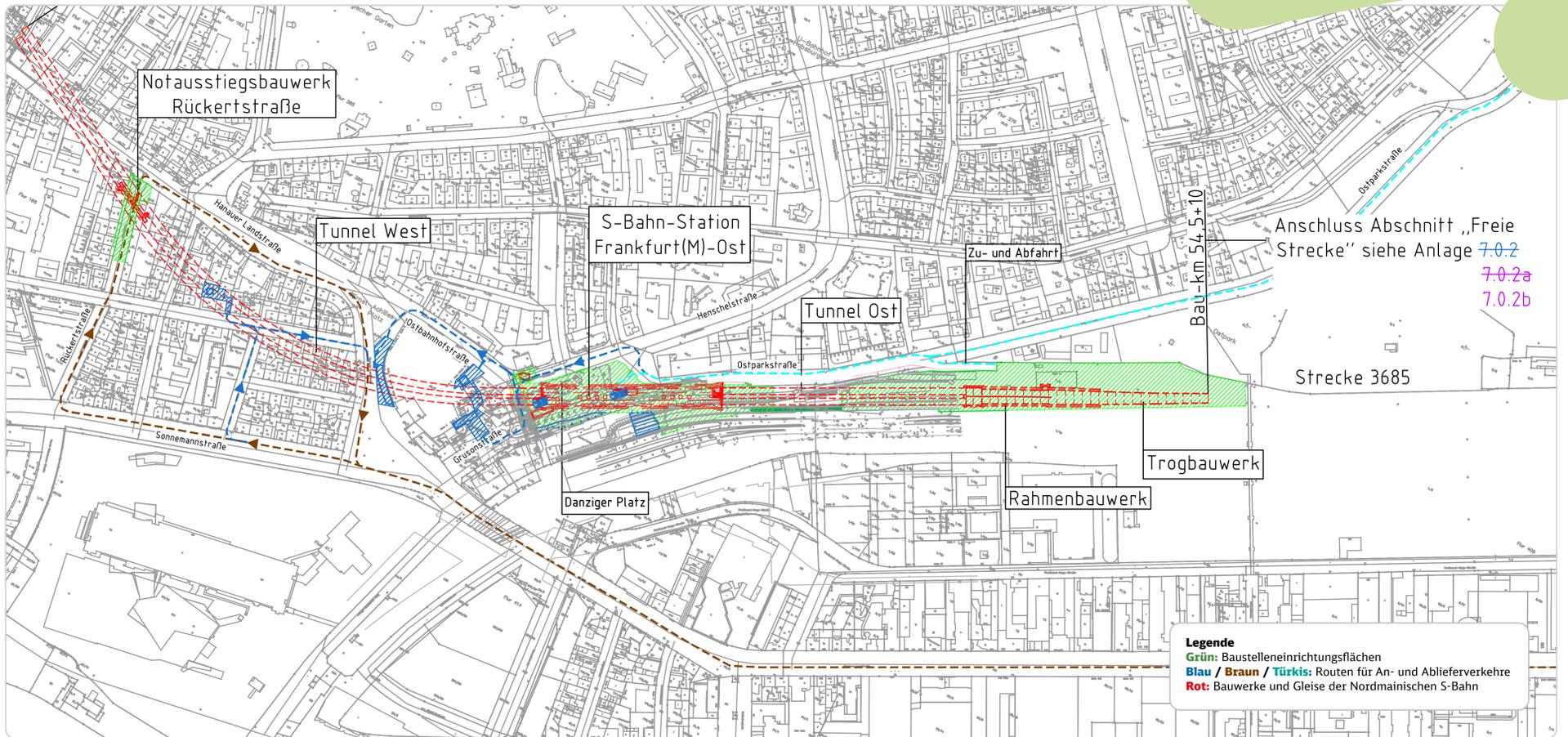
Das Projektteam der Nordmainischen S-Bahn informiert Betroffene frühzeitig über die Art und Dauer der jeweiligen Nachtarbeiten.

Nähere Informationen zum Projekt erhalten Sie auf unserer Projektwebsite, über unseren Newsletter und unter der E-Mail [nms-info@deutschebahn.com](mailto:nms-info@deutschebahn.com)



[www.nordmainische-s-bahn.de](http://www.nordmainische-s-bahn.de)

# Baustellenlogistik



Für den Abschnitt Frankfurt sieht das Logistikkonzept unter anderem terminierte An- und Abfahrten vor, um die Verkehrsspitzenzeiten im Frankfurter Stadtverkehr möglichst gering zu belasten. Die Hauptzufahrt zu den Baustellen erfolgt über die Autobahn A661. Von dort aus werden die Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) für die S-Bahn-Station sowie für das Trogbauwerk und den Tunnel über den Ratsweg und die Ostparkstraße angefahren. Zusätzlich wird über die BE-Fläche an der Ostparkstraße eine weitere Zu- und Abfahrtsmöglichkeit geschaffen. Das entlastet die umliegenden Straßen.

Um die BE-Flächen für die Schachtbauwerke zu erreichen, ist Lkw-Verkehr notwendig: Für die Zufahrt zur Fläche an der Rückertstraße werden die Hänauer Landstraße und die Sonnemannstraße genutzt. Die BE-Flächen am Ernst-Achilles-Platz und an der Grusonstraße werden ebenfalls über die Ostparkstraße angebunden. Dies gewährleistet eine flexible Logistik.



## Logistikgleis entlastet den Verkehr im Frankfurter Osten

Um den Straßenverkehr im Frankfurter Osten spürbar zu entlasten, setzen wir auf Baustellenlogistik auf der Schiene: Auf dem Bahngelände südlich der Ostparkstraße entsteht die Baustelleneinrichtungsfläche für den Tunnel- und Trogbauabschnitt. Dafür wird ein eigenes Logistikgleis gebaut. Zusätzlich ist die Baustelle über eine separate Zufahrt mit der Ostparkstraße verbunden.

Das Logistikgleis ermöglicht den Abtransport großer Aushubmengen sowie die Anlieferung von Baustoffen per Bahn – eine nachhaltige Lösung, die tausende Lkw-Fahrten vermeidet und den ohnehin stark belasteten Straßenraum schützt.

Insgesamt werden **665.000 Tonnen Aushub** über die Schiene abtransportiert

**384.000 Tonnen Aushub** allein vom Tunnelbau (offene Bauweise und Trog) sowie aus dem Stationsschacht

**2.000 Tonnen Aushub pro Tag** – zwei Bauzugfahrten ersetzen 80 Lkw-Fahrten

**2 Bauzüge mit je 300 Meter Länge** sichern den kontinuierlichen Abtransport über die Schiene

# Umwelt und Natur

## Schutz für Mensch und Umwelt.

Für den Ausbau der Nordmainischen S-Bahn sind Eingriffe in die Natur unvermeidbar. Um Umweltauswirkungen frühzeitig zu erkennen und auszugleichen, wurden schon frühzeitig Umweltverträglichkeitsstudien und landschaftspflegerische Begleitpläne erstellt. Ziel ist es, die biologische Vielfalt zu erhalten und den Naturhaushalt möglichst in der Nähe der Baumaßnahme auszugleichen. In Anbetracht der Flächenknappheit vor allem in Frankfurt wurden entlang der Ausbaustrecke bevorzugt die aus dem Artenschutz resultierenden Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

Circa **3 Hektar Wald** (rund 5 Fußballfelder) werden entlang der 7,4 Kilometer langen Trasse im Bauabschnitt Frankfurt gezielt bepflanzt.



Insgesamt werden **4.200 junge Bäume** und Sträucher entlang der Frankfurter Trasse neu gepflanzt.

In Münster bei Dieburg entsteht neuer Wald. Rund **17 Hektar Wald** werden in Bernbach bei Gelnhausen zu vielfältigem Mischwald umgestaltet – das entspricht einer Fläche von etwa 23 Fußballfeldern.



Rund **2,5 Hektar** alte Militärstraßen werden ebenfalls in Bernbach entsiegelt

## Maßnahmen im Abschnitt Frankfurt

### Lebensräume für Eidechsen

- Ersatzflächen für Mauereidechsen am Ostbahnhof und der Lahmeyerbrücke mit Sandlinien, Steinhäufen und Totholz.
- Neue Rückzugsorte für Zauneidechsen am Bahnhof Mainkur, ergänzt durch Lebenstürme für Insekten wie Wildbienen und Ohrwürmer.

### Waldschutz durch Voranbaumaßnahmen

- Pflanzung von rund 4.200 jungen Bäumen und Sträuchern, um das Waldklima zu stabilisieren und bestehende Waldbestände zu schützen.

### Ökologischer Ausgleich über Ökopunkte

- Renaturierung einer ehemaligen Militärfläche bei Bernbach (Gelnhausen) durch die Neuanlage einer Heidefläche, die Umwandlung bestehender Waldflächen in naturnahen Wald sowie den Rückbau einer alten Bunkeranlage.



Die Standorte der Tensiometer in der Übersicht

## Grundwasser im Blick

### Messungen für sicheren Bau

Entlang der geplanten Trasse wurden über 100 Grundwassermessstellen eingerichtet – rund 70 davon werden regelmäßig überwacht. Ziel ist es, stabile Grundwasserverhältnisse zu sichern und mögliche Auswirkungen der Bauarbeiten frühzeitig zu erkennen.

### Schutz des alten Baumbestands

Für den Tunnelbau muss das Grundwasser abgesenkt werden. Um den alten Baumbestand im Ostpark zu schützen, wird dort das pflanzenverfügbare Wasser engmaschig überwacht. Hierfür wurden im Frühjahr 2025 an zehn Standorten spezielle Messgeräte, so genannte Tensiometer, eingebaut. Sie erfassen, wie stark Wasser im Boden gebunden ist – also wie gut es für Pflanzen verfügbar ist – und liefern damit wichtige Informationen zur Wasserversorgung der Vegetation. Sollte das verfügbare Wasser während der Bauphase kritisch zurückgehen, werden Gegenmaßnahmen ergriffen – z. B. wird Wasser in den Ostparkweiher und in das Grabensystem des Bürgergartens eingeleitet.

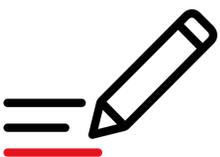


# Bürgerinformationsveranstaltung Nordmainische S-Bahn für den Abschnitt Frankfurt

Vielen Dank für Ihre Teilnahme an unserer Informationsveranstaltung.

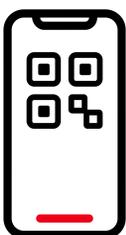


**Wir freuen uns über Ihr Feedback:  
Wie zufrieden sind Sie mit der heutigen Veranstaltung?**



**Schreiben Sie uns hier Ihre Meinung!**

Empty text area for providing feedback.



**Wussten Sie schon?**

Es gibt einen **Newsletter zum Bauprojekt** – mit allen wichtigen Infos direkt in Ihr Postfach.



[www.nordmainische-s-bahn.de/infomail.html](http://www.nordmainische-s-bahn.de/infomail.html)





# Wie möchten Sie sich am liebsten über das Projekt auf dem Laufenden halten?

Anwohneranschreiben

Newsletter

Website

öffentliche  
Infoveranstaltungen

Social Media-Beiträge

WhatsApp-Infokanal

--	--	--	--	--	--



## Haben Sie noch weitere Ideen?

Hier können Sie ihr Post-It anbringen.								
				...				