

Presseinformation

U5-Verlängerung ins Europaviertel: Weiterer Meilenstein geschafft – Tunneldurchbruch zum Hauptbahnhof

Frankfurt, 23. September 2025 – Die Arbeiten für die Verlängerung der U5 ins Europaviertel schreiten weiter voran: 17 Meter unter dem Platz der Republik – eine der meistbefahrenen Kreuzungen der Stadt – werden die beiden Bestandswände, die die zwei neuen Tunnelröhren vom bestehenden Tunnel im Hauptbahnhof trennen, jetzt durchbrochen. Zu diesem Anlass haben der Mobilitätsdezernent Wolfgang Siefert und die beiden Geschäftsführer der SBEV – Stadtbahn Entwicklung und Verkehrsinfrastrukturprojekte GmbH, Florian Habersack und Ingo Kühn, zu einem Termin der besonderen Art in den Tunnel eingeladen.

„Der Durchbruch der U-Bahn-Tunnel zum Hauptbahnhof ist auch ein symbolischer Durchbruch für den ÖPNV in Frankfurt. Dieser Meilenstein zeigt, dass der erste U-Bahn-Tunnelbau seit den 1990er Jahren trotz vieler Herausforderungen Stück für Stück vorangeht“, so Wolfgang Siefert, Mobilitätsdezernent der Stadt Frankfurt am Main. „Wie wichtig das U-Bahn-Ausbauprojekt für Frankfurt ist, hat das große Interesse am deutschlandweiten ‚Tag der Schiene‘ gezeigt: Über 2.500 Menschen, darunter viele Kinder, waren am letzten Samstag im Tunnel unterwegs und haben das Projekt erkundet.“

Zum letzten Mal heißt es „Glück auf“

Die Tunnelpatin Franziska Reichenbacher ist mit von der Partie, wenn die Verbindung hergestellt wird und ein weiterer Meilenstein geschafft ist. „Am Ende des Tunnels kommt Licht – und hier auch noch das Bestandsbauwerk. Wieder ein Meilenstein an dieser spannenden Großbaustelle mitten in Frankfurt geschafft und ich gratuliere Ihnen allen zum finalen Durchbruch. Vielen Dank auch dafür, dass ich seit 2019 ein Teil dieser Reise für noch mehr Mobilität in Frankfurt sein durfte“, freut sich Franziska Reichenbacher.

„Der Durchbruch der Bestandswände und damit die Verbindung der neuen und alten Tunnelröhren ist der eigentliche Abschluss des Tunnelbaus und zeigt, was wir technisch geleistet haben“, erklärt Sven Kirchner, Projektleiter für den Tunnelbau bei der SBEV und ergänzt: „Trotz unerwarteter Herausforderungen sind die Tunnelbauarbeiten sicher und setzungsarm durch unsere Baufirma beendet worden.“

Zwei erfolgreiche Premieren im Frankfurter Untergrund

Eine Besonderheit bei der Herstellung der Tunnelröhren ist der Anschluss an den Bestandstunnel unter einer der meistbefahrenen Kreuzungen Frankfurts. In der Regel startet ein Tunnelvortrieb in einer Startbaugrube und endet in einer Zielbaugrube. Das Errichten einer Zielbaugrube am Platz der Republik war in diesem Projekt aufgrund der baulichen Gegebenheiten und der Lage direkt unter dem Verkehrsknotenpunkt nicht möglich. Daher mussten die letzten Meter der beiden Tunnelröhren bis zu den Bestandswänden aufwendig bergmännisch unter Druckluft hergestellt werden. Diese Tunnelbauarbeiten sind bereits seit Juli 2022 beendet.

Bis zum heutigen Tag dienten die Wände, die die neuen und den alten Tunnel trennten, als ein sogenanntes Havarieschott. So wären im unvorhergesehenen Fall eines Störfalls, wie zum Beispiel Feuer oder eindringendes Grundwasser, sowohl der Bestand als auch die neuen Tunnelröhren geschützt gewesen.

„Mit dem Durchbruch feiern wir auch die erfolgreiche Durchführung von zwei Premieren im Frankfurter Untergrund: Der erste maschinelle Tunnelvortrieb mit einer Tunnelbohrmaschine und die Herstellung des Tunnelanschlusses im bergmännischen Vortrieb unter Druckluft. Die Tunnelarbeiten haben uns gezeigt, dass wir mit den heute eingesetzten Technologien wesentlich umweltschonender, aber auch sicherer als früher bauen können“, so Wolfgang Siefert. „Ich danke dem gesamten Team – und besonders der SBEV – für die gute, umsichtige Arbeit an diesem technisch und organisatorisch anspruchsvollen Infrastrukturprojekt.“

Großer Baufortschritt der Station „Güterplatz“: Bestandswand wird nicht mehr als Havarieschott gebraucht

Das Bauwerk der zukünftig tiefsten Stadtbahnstation der VGF liegt 24 Meter tief, also im Grundwasser. Mittlerweile sind die Arbeiten in der 180 Meter langen und im Mittel 30 Meter breiten Baugrube für die Station „Güterplatz“ so weit fortgeschritten, dass ein mögliches Risiko, dass Grundwasser eintreten könnte, erheblich gesunken ist. Es wird also kein Havarieschott mehr gebraucht und die Bestandswände können zurückgebaut werden.

Die beiden Bestandswände haben jeweils eine Stärke von 40 Zentimetern. Jede Stahlbetonwand wird händisch mit einer Betonsäge in 9 Teile zerlegt und die einzelnen Blöcke werden anschließend auf einen Arbeitszug geladen. Mit einer E-Lok wird das Material aus dem Tunnel in die Zentrale Gleiswerkstatt Infrastruktur der VGF in der Hanauer Landstraße gebracht. Bevor die Wände zurückgebaut werden konnten, wurden vorab 25 Tonnen Stahlträger demontiert. Diese sicherten die Bestandswände während der bergmännischen Vortriebsarbeiten.

Tunneldurchbruch geschafft: Wie geht es weiter?

Voraussichtlich im ersten Quartal 2026 startet die Ausbauphase, in der als nächster Schritt die sogenannte Feste Fahrbahn und der Gleisbau folgen werden.

Es folgen weitere Ausstattungs- und Technikgewerke bis am Ende der Fahrleitungsdraht montiert wird. Zudem wird auch der Anschlussbereich an die ehemalige Wendeanlage im Bestandsbauwerk unter dem Platz der Republik hergestellt werden.

Das Projekt „Stadtbahn Europaviertel“

Das Projekt „Stadtbahn Europaviertel“ ist eines der größten Infrastrukturprojekte der Stadt Frankfurt am Main. Mit dem Großbauvorhaben wird die Stadtbahnlinie U5 über den Hauptbahnhof hinaus ins Europaviertel verlängert und dadurch eines der jüngsten Frankfurter Quartiere an das leistungsfähige öffentliche Nahverkehrsnetz der Stadt angebunden. Die Strecke mit 4 Stationen ist 2,7 Kilometer lang: Sie verläuft vom Anschlussbauwerk unter dem Platz der Republik durch die [unterirdische Station „Güterplatz“](#) über eine Rampe an die Oberfläche und in der Mitte der Europa-Allee auf einem Grüngleis weiter Richtung Westen. Die Stationen „Emser Brücke/Messe“, „Europagarten“ und „Europaviertel West“ werden oberirdisch gebaut.

Auf dem Baufeld „Güterplatz“ entsteht gegenwärtig die einzige unterirdische Station in einer der tiefsten Baugruben Frankfurts. Bereits im Rohbau fertiggestellt sind die beiden [Tunnelröhren](#) zwischen Europa-Allee und Platz der Republik sowie im Bereich der Europa-Allee (zwischen Emser Brücke und Skyline Plaza) der [Tunnel in offener Bauweise](#) und die Rampe, über die die Stadtbahn später an die Oberfläche kommt, und ein Notausstieg am Platz der Republik.

Verantwortlich für Planung und Realisierung ist die SBEV – Stadtbahn Entwicklung und Verkehrsinfrastrukturprojekte Frankfurt GmbH, die zu 51 Prozent der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) und zu 49 Prozent der Stadt Frankfurt am Main gehört.

Pressekontakt

SBEV – Stadtbahn Entwicklung und Verkehrsinfrastrukturprojekte GmbH

Franziska Roth und Anna Holthaus

069 213-29860 | [info\(at\)sbev-frankfurt.de](mailto:info(at)sbev-frankfurt.de) | [U5 Europaviertel](#) | [SBEV Frankfurt](#)