Presseinformation

U5-Verlängerung ins Europaviertel: Alt und neu wachsen zusammen – der Ausbau der U5 kommt gut voran

- **Start Ausbau der U5-Verlängerung: wichtiger Schritt auf dem Weg zur Inbetriebnahme 2029**
- **U5-Wendeanlage muss dafür außer Betrieb genommen werden, verkürzte Streckenführung der U5**

Frankfurt, 05. November 2026 – Die Arbeiten für die Verlängerung der U5 ins Europaviertel kommen gut voran: 17 Meter unter dem Platz der Republik – eine der meistbefahrenen Kreuzungen der Stadt – befindet sich der Übergang vom neuen Tunnel zum Bestand. Und jetzt heißt es: Die Verbindung der Gleise an das U-Bahnnetz herstellen. Um die Komplexität und auch den Fortschritt der Arbeiten zu zeigen, haben Mobilitätsdezernent Yannick Schwander und die beiden Geschäftsführer der SBEV – Stadtbahn Entwicklung und Verkehrsinfrastrukturprojekte GmbH, Florian Habersack und Ingo Kühn, zu einem besonderen Termin unter der Erde eingeladen.

„Was von außen wie ein einfaches Zusammensetzen von Gleisen und Technik aussieht, ist im Untergrund ein hochkomplexer technischer Eingriff. Für die Verbindung des neuen Tunnels mit dem Bestand müssen nicht nur Gleise, sondern auch zahlreiche Energie-, Kommunikations- und Steuerungssysteme neu aufgebaut und mit dem bestehenden Techniknetz in den Betriebsräumen der VGF am Hauptbahnhof verbunden werden. So kommen wir unserem Ziel, der Inbetriebnahme im Jahr 2029, immer näher, und das sind großartige Nachrichten für alle Frankfurterinnen und Frankfurter“, so Yannick Schwander, Mobilitätsdezernent der Stadt Frankfurt am Main.

„Dass nun der aufwändige technische Ausbau mit vielen Beteiligten startet, zeigt, dass es uns 2026 trotz der weiterhin herausfordernden Marktlage gelungen ist, unsere Ausschreibungen nach langwierigen Verfahren erfolgreich zu vergeben“, erklärt Florian Habersack, kaufmännischer Geschäftsführer der SBEV.

Der Start des Ausbaus ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Inbetriebnahme der U5-Verlängerung. Dafür ist es notwendig, die Wendeanlage der U5 am Hauptbahnhof für das Jahr 2027 außer Betrieb zu nehmen – das heißt: Die U5 verkehrt in diesem Zeitraum zwischen Preungesheim und der Konstablerwache.

Welche Arbeiten werden 2027 im Bereich der Wendeanlage durchgeführt?

Zum einen müssen im Bereich der Wendeanlage die Gleisanlagen erst rück- und anschließend neugebaut werden, denn in diesem Bereich geht das Schottergleis aus dem

Bestand in das schotterlose Gleis (auch Feste Fahrbahn genannt) auf der neuen Strecke über.

Zum anderen müssen Schachtleerrohr- und Kabeltragsysteme, über die später die Versorgungsleitungen für den Betrieb der Stadtbahn laufen, umgesetzt, Leuchten im Tunnel montiert und die umfangreiche Kommunikations- und Steuerungsverkabelung zwischen Hauptbahnhof und Station „Güterplatz“ hergestellt werden. Zudem müssen Kameraüberwachung, Fahrtstromversorgung und Funkanlagen installiert sowie elektrische Anlagen erneuert und die Zugsicherungsanlage umgesetzt werden.

Komplexe Herausforderung: Wenig Platz, viel Material und Manpower

Die große Herausforderung ist die Lage der Baustelle: 17 Meter unter der Erde und mit nur einer Andienungsmöglichkeit über das Bestandsnetz der VGF. Im Anschlussbereich treffen neue und bestehende Infrastruktur auf engstem Raum aufeinander und das heißt: Sehr wenig Platz trifft auf viel Material, Manpower und Arbeitsgerät. Insgesamt werden im kommenden Jahr rund 60.000 Meter Kabel verlegt und in die Bestandsanlagen in den Betriebsräumen der VGF im Hauptbahnhof eingebunden. Es müssen 85 verschiedene Kabeltypen und 10 unterschiedliche Auftragnehmer koordiniert werden. Da bei den komplexen Ausbauarbeiten alle Fachgewerke ineinandergreifen müssen, bedeutet dies, dass die Gewerke größtenteils nur nacheinander ausgeführt bzw. hergestellt werden können.

Kabel ist nicht gleich Kabel

Es müssen unter anderem Kabel verlegt werden für: Fahrstrom und Energieversorgung, elektrische Infrastruktur wie Tunnelbeleuchtung, Sicherheits- und Notbeleuchtung, Signal- und Steuerungstechnik, Nachrichtentechnik sowie BOS- und Betriebsfunk. BOS steht dabei für „Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben“ und bezieht sich auf den digitalen Funk, über den zum Beispiel Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienste und Technisches Hilfswerk kommunizieren.

Allein zwischen dem Anschlussbereich des neuen Tunnels und den jeweiligen technischen Anschlusspunkten im Hauptbahnhof liegen je nach Gewerk Kabelwege von bis zu knapp 1.100 Metern. Die verschiedenen Kabel müssen in den vorhandenen und neuen Schachtleerrohr- und Kabeltragsystemen so geführt werden, dass Energie-, Steuerungs- und Kommunikationssysteme technisch sicher voneinander getrennt bleiben.

„Nachdem der Rohbau der Station ‚Güterplatz‘ sich langsam dem Ende nähert, geht es nun in eine sehr kleinteilige und komplexe Bauphase. Wir sind mit einem großen Gewerk gestartet und werden nun mehr als 10 Gewerke zum Teil parallel auf der Baustelle haben. Herausfordernd sind dann die örtlichen Gegebenheiten und die Abfolge der Tätigkeiten“, erklärt Sven Kirchner, stellvertretender Projektleiter bei der SBEV.

Oben wie unten: sichtbare Baufortschritte im Projekt

Doch nicht nur im Bereich des Anschlusses kommen die Arbeiten für die Verlängerung der U5 sichtbar voran: „Die Decke der Station Güterplatz ist mittlerweile geschlossen und mit Erde überschüttet, der Bahnsteigbau hat begonnen. In den Tunnelröhren zwischen Station und Europa-Allee sind bereits die Schachtleerrohrsysteme, die gleichzeitig als Rettungsstege dienen, fertiggestellt. Auch im oberirdischen Abschnitt kommen die Arbeiten

gut voran, hier entstehen bereits die ersten Gleise“, erläutert Ingo Kühn, technischer Geschäftsführer der SBEV, abschließend.

Dauer der Sperrung der U5-Wendeanlage wird aktuell geprüft

Für den Baufortschritt der U5 ins Europaviertel ist die temporäre Sperrung der Wendeanlage unumgänglich. Das Projektteam ist sich der Einschränkungen für die Fahrgäste durch die verkürzte U5-Linienführung bewusst. Darum setzen die Beteiligten alles dran, damit die U5 so bald wie technisch möglich wieder zwischen Preungesheim und Hauptbahnhof verkehren kann. Wann dies wieder möglich sein wird, prüft das Projektteam gegenwärtig. Sobald die Abstimmungen dazu zwischen dem Team und den Auftragnehmern für den Ausbau abgeschlossen sind, wird das Projektteam dazu kommunizieren.

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. Sowohl im unterirdischen wie auch im oberirdischen Streckenabschnitt laufen seit Frühjahr 2026 die Ausbauarbeiten, in der Europa-Allee wurde bereits mit dem Gleisbau begonnen.

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 | U5 Europaviertel | SBEV Frankfurt