



# HESSISCHER LANDTAG

20. 02. 2019

## Kleine Anfrage

**Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten) vom 18.01.2019**

### Fernbahntunnel Frankfurt

und

### Antwort

**Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen**

#### Vorbemerkung Fragesteller:

Im November 2018 hat der Bund bekannt gegeben, dass er für Frankfurt einen Fernbahntunnel in den vordringlichen Bedarf eingeplant hat und dieser mit 3,5 Mrd. € Kosten zu Buche schlägt.

#### Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Der Eisenbahnknoten Frankfurt stellt den größten Engpass im deutschen Schienennetz dar. Nach Angaben der Deutschen Bahn entstanden im Knoten Frankfurt allein im Jahr 2015 insgesamt etwa 7.000 Verspätungsstunden. Eine weitere Verschärfung dieser Engpasssituation ist im dynamisch wachsenden Rhein-Main-Gebiet – allein die Einwohnerzahl der Stadt Frankfurt steigt derzeit jährlich um etwa 15.000 Menschen – durch die Verkehrsprognose des Bundes für das Jahr 2030 bestätigt.

Vor diesem Hintergrund begrüßt die Landesregierung ausdrücklich, dass der Bund die Engpasssituation mit der so genannten Knotenuntersuchung Frankfurt im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes nicht nur grundlegend untersucht, sondern auch ein umfassendes und zukunftsfähiges Gesamtkonzept für die Metropolregion bestimmt hat, welches zugleich maßgebliche Bedeutung für die Wiederherstellung der Pünktlichkeit auf der Schiene auch im bundesweiten Netz aufweist.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. War die Landesregierung im Vorfeld der Entscheidung des Bundes über dessen Pläne informiert?

Frage 2. Wie bewertet die Landesregierung die geplante Umsetzung des Fernbahntunnels in Frankfurt?

Frage 3. Mit welchen positiven oder negativen Effekten rechnet die Landesregierung bei einer möglichen Umsetzung für Bevölkerung, Umwelt, Gebäudebestand und künftige Gebäudeerrichtungen?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans wurde auch für die systemrelevanten Knoten, zu denen insbesondere der Knoten Frankfurt gehört, nach einer verkehrlich sinnvollen und wirtschaftlichen Lösung für die bestehenden gravierenden Engpässe gesucht. Um diese Bewertung vornehmen zu können, werden Varianten untersucht, um feststellen zu können, ob eine gesamtwirtschaftlich tragfähige Lösung möglich ist. Im Rahmen des auf dieser Grundlage freigegebenen Planungsprozesses wird dann untersucht, ob und welche Lösung das Planungsziel unter Abwägung aller Belange am besten erfüllt. Der Fernbahntunnel wurde als eine Lösungsmöglichkeit für die gravierenden Engpässe im Bahnknoten Frankfurt untersucht. Über die Entscheidung, den Fernbahntunnel in den vordringlichen Bedarf aufzunehmen, war die Landesregierung zuvor nicht informiert.

Das Gesamtkonzept des Bundes für die Auflösung der bestehenden Engpässe im Knoten Frankfurt tritt zusätzlich zu den Vorhaben aus den Projekten Frankfurt-Rhein-Main<sup>plus</sup> und S-Bahn<sup>plus</sup> hinzu. Die Verkehrszuwächse zeigen, dass die Projekte Frankfurt-Rhein-Main<sup>plus</sup> und S-Bahn<sup>plus</sup> nicht mehr ausreichend sind, um die Engpasssituation aufzulösen.

Vor diesem Hintergrund begrüßt die Landesregierung das für den Knoten Frankfurt erstellte Gesamtkonzept und sieht in dem Gesamtkonzept große Chancen für eine zukunftsfähige Gestaltung des Knoten Frankfurt.

Die Ermittlung sonstiger Auswirkungen des Projekts ist Teil der anschließenden Machbarkeitsstudien und darauf aufbauender Planungsschritte.

Frage 4. Welche Auswirkungen hat auf den bestehenden S-Bahn- und Regionalverkehr bzw. die Umsetzung anderer Projekte rund um den Bahnknoten Frankfurt, wie etwa den Bau eines zweiten S-Bahntunnels, den oberirdischen Gleisbetrieb oder die Nordmainische S-Bahn?

Das Projekt eines Fernbahntunnels steht nach Auffassung der Landesregierung in keinerlei Konkurrenz zu Projekten des S-Bahn- oder Regionalverkehrs. Im Gegenteil zeigen die Verkehrsprognosen des Bundes, dass die bisher geplanten Projekte zur Auflösung der Engpässe im Eisenbahnknoten Frankfurt allein nicht mehr ausreichen und einer Ergänzung bedürfen. Durch die Verlagerung großer Teile des Fernverkehrs in einen Fernbahntunnel können erhebliche Kapazitäten auf den bestehenden Strecken für den Regionalverkehr freigesetzt werden.

Darüber hinaus wurde im Rahmen der Entscheidung des Bundes für einen Fernbahntunnel explizit auch die Nordmainische S-Bahn als Maßnahme zur Auflösung von Infrastrukturengpässen im Bahnknoten Frankfurt in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans eingestuft. Die oberirdischen Gleisanlagen des Frankfurter Hauptbahnhofs und die oberirdischen Strecken bleiben im Konzept des Fernbahntunnels in vollem Umfang erhalten. Zudem wird derzeit durch den Bund noch die Aufnahme zusätzlicher kurzfristig zu realisierender Ausbaumaßnahmen, die im zeitlichen Vorlauf zum Fernbahntunnel zu realisieren wären, in das Gesamtkonzept zum Ausbau des Bahnknotens Frankfurt geprüft.

Frage 5. Wie ist der Zeitplan der Umsetzung nach bisherigem Stand vorgesehen?

Frage 6. In welchem Stadium befindet sich die in Rede stehende Machbarkeitsstudie und wann werden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie vorliegen?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Beim Fernbahntunnel handelt es sich um ein Projekt des Bundes. Der weitere zeitliche Ablauf des Projektes liegt daher in dessen Händen. Die Erstellung von vertiefenden Machbarkeitsstudien und die Durchführung der Vorplanung setzen voraus, dass die Vorhabenträgerin, DB Netz AG, einen Planungsauftrag vom Bund erhält.

Frage 7. Inwiefern unterscheiden sich die bislang bekannten Eigenschaften des Fernbahntunnels vom Projekt „Frankfurt 21“?

Beim Projekt des Fernbahntunnels handelt es sich um eine zweigleisige unterirdische Streckenführung, die nach derzeitigem Stand zwischen Offenbach und Frankfurt beginnen und im Bereich der Niederräder Brücke enden soll. Am Hauptbahnhof Frankfurt sollen unterirdisch vier zusätzliche Bahnsteigkanten für den Fernverkehr entstehen. Der entscheidende Unterschied zum früheren Projekt „Frankfurt 21“ besteht darin, dass die oberirdischen Gleisanlagen des Frankfurter Hauptbahnhofs einschließlich aller Zulaufstrecken in vollem Umfang erhalten bleiben und für eine Ausweitung des Angebots im Nah- und Regionalverkehr verwendet werden können.

Frage 8. An welchen Stellen und durch welche Form ist die Landesregierung an den Planungsprozessen beteiligt?

Frage 9. Inwiefern hat die Landesregierung bislang seit November in der Angelegenheit Kontakt zum Bundesverkehrsministerium aufgenommen?

Frage 10. Welches Ergebnis haben die Kontakte ergeben?

Die Fragen 8 bis 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Da es sich um ein Bundesprojekt handelt, ist die Landesregierung formal nicht am bisherigen Planungsprozess beteiligt. Wo Landesinteressen berührt sind, wird die Landesregierung bzw. werden die für den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen zuständigen Aufgabenträger entsprechende Abstimmungsgespräche mit dem Bund und der Deutschen Bahn AG führen. Bereits im Rahmen der Entscheidung des Bundes zur Einstufung des Fernbahntunnels in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans hat der Bundesverkehrsminister angekündigt, entsprechende Gespräche führen zu wollen.

Darüber hinaus ist es Wille der Landesregierung, dass der Bund auch die Bürgerinnen und Bürger zeitnah über das Ergebnis der Knotenstudie Frankfurt und den Fernbahntunnel im Besonderen vor Ort informiert und sie frühzeitig an den Planungen hierzu beteiligt.

Mit Schreiben vom 11. Dezember 2018 hat sich das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung daher an den Bundesverkehrsminister gewandt, um den raschen Beginn der oben genannten Abstimmungsgespräche zu bewirken. Darüber hinaus soll die Aufnahme zusätzlicher, kurzfristig zu realisierender Ausbaumaßnahmen im zeitlichen Vorlauf zu einem Fernbahntunnel in das Gesamtpaket zur Ertüchtigung des Bahnknotens Frankfurt abgestimmt werden und eine zeitnahe Information der Bürgerinnen und Bürger zum Projekt des Fernbahntunnels erfolgen. Eine Antwort des Bundesverkehrsministers auf dieses Schreiben steht noch aus.

Wiesbaden, 12. Februar 2019

**Tarek Al-Wazir**