



HESSISCHER LANDTAG

07. 10. 2022

Kleine Anfrage

Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten) vom 30.08.2022

Fernbahntunnel – Teil I

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Der Fernbahntunnel Frankfurt gehört zu den größten in Hessen geplanten Infrastrukturprojekten und hat nationale Bedeutung. Ein großer Teil des Fernverkehrs der Deutschen Bahn wird über den Hauptbahnhof abgewickelt. Um die Klimaziele umsetzen zu können, ist es notwendig, die Schienenkapazitäten deutlich auszubauen. Zur Entlastung des Frankfurter Hauptbahnhofs soll ein unterirdischer Bahnhof mit insgesamt vier Gleisen gebaut werden, der insbesondere zur Abwicklung des Fernverkehrs dienen soll und die Kopfbahnhof-Problematik beseitigt. In der Folge werden kürzere Reisezeiten möglich. Gleichzeitig entstehen oberirdisch zusätzliche Kapazitäten für den Regionalverkehr. Alle Reisende und Nutzer können vom Fernbahntunnel profitieren.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland und auch in Hessen befindet sich zum weit überwiegenden Teil im Eigentum des Bundes und wird durch die ebenfalls bundeseigene DB Netz AG betrieben. Auch der Fernbahntunnel Frankfurt wird Teil der bundeseigenen Schieneninfrastruktur sein. Das Projekt ist in die höchste Bedarfskategorie des Bundesverkehrswegeplans, den Vordringlichen Bedarf eingeordnet und wird mit Mitteln des Bundesschienenwegeausbaugesetzes finanziert.

Zur Beantwortung beider Teile dieser Kleinen Anfrage wurde daher die DB Netz AG um entsprechende Auskünfte gebeten. Auf deren Angaben beruhen die nachfolgend wiedergegebenen Ausführungen. Hierbei ist weiterhin zu berücksichtigen, dass für das Projekt des Fernbahntunnels Frankfurt eine vom Bund beauftragte Machbarkeitsstudie mit positivem Ergebnis abgeschlossen und die Vorplanung ausgeschrieben wurde, eine Beauftragung bzw. Vergabe soll voraussichtlich Anfang 2023 erfolgen. Die folgenden Angaben spiegeln daher diesen noch sehr frühen Planungsstand wider. Verschiedene der angefragten Informationen stehen daher unter dem Vorbehalt tiefergehender Erkenntnisse im weiteren Planungsablauf.

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

Frage 1. Wie ist der aktuelle Stand des Projekts Fernbahntunnel Frankfurt?

Im Juni 2021 wurden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie öffentlich vorgestellt und es erfolgte der offizielle Planungsstart des Projektes. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie im Einzelnen sind auf der Internetseite → <https://www.fernbahntunnel-frankfurt.de> abrufbar.

Die DB Netz AG teilt mit, dass im Anschluss daran im letzten Jahr die Ausschreibungsunterlagen erarbeitet und die zu erbringenden Planungsleistungen im Sommer 2022 öffentlich ausgeschrieben worden seien. Die Vergabe sowie der Beginn der Planungen durch ein externes Planungsbüro seien für Anfang 2023 vorgesehen.

Parallel dazu wurde im Juni 2022 mit dem planungsbegleitenden Dialog im Rahmen einer Auftaktveranstaltung begonnen.

Frage 2. Welche Auswirkungen sind für die Stadt Frankfurt und die Kommunen im Metropolgebiet zu erwarten?

Frage 3. Welche konkreten Maßnahmen plant die Landesregierung, um die betroffenen Kommunen zu unterstützen?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Nach den Angaben der DB Netz AG steigert der Fernbahntunnel die Kapazität im Schienenverkehrsknoten Frankfurt um ca. 20 % und schafft damit die Grundlagen für die Realisierbarkeit des Deutschlandtaktes, eines Fahrplankonzeptes des Bundes für einen deutschlandweiten integralen Taktfahrplan mit dem Ziel einer Verkürzung der Reise- und Umsteigezeiten und einer Erweiterung des Verkehrsangebots.

Durch die Verlagerung eines Großteils des Schienenpersonenfernverkehrs in den neuen Tiefbahnhof entstehe gleichzeitig mehr Kapazität für den Schienenpersonennahverkehr im bestehenden oberirdischen Frankfurter Hauptbahnhof. Neben den verkehrlichen Verbesserungen sei die Optimierung des Wegenetzes im Frankfurter Hauptbahnhof ein wichtiger Bestandteil der Maßnahme. Dadurch würden die zusätzlichen Besucherströme optimiert und Wegebeziehungen kundenfreundlich gestaltet. Ein wesentliches Element sei dabei neben der Gestaltung des neuen Tiefbahnhofs auch die Schaffung einer neuen Querpassage unter dem Hauptbahnhof. Diese Querpassage schaffe einen neuen Eingang in den Bahnhof und binde damit die angrenzenden Stadtteile an den Hauptbahnhof an.

Durch die bergmännische Tunnelbauweise beschränkten sich die Eingriffe in den städtischen Raum im Wesentlichen auf die Portalbereiche und den Hauptbahnhof. Dadurch würden die bauzeitlichen und dauerhaften Eingriffe im Vergleich zu einem oberirdischen Ausbau deutlich reduziert. Die baulichen Eingriffe beschränkten sich nach aktuellem Planungsstand auf das Stadtgebiet Frankfurt am Main, sodass keine weiteren Kommunen durch Baumaßnahmen betroffen seien.

Frage 4. In welcher Regelmäßigkeit findet der Austausch zwischen Landesregierung, Deutscher Bahn und den Kommunen statt?

Aktuell stellt die DB ca. vierteljährlich den aktuellen Projektstand im Koordinierungsrat zum Programm Frankfurt Rhein-Main plus (FRM+) vor, in dem sich Bund, Land, Stadt Frankfurt, die Deutsche Bahn und der RMV mit dem Ziel des Ausbaus der Schieneninfrastruktur des Bahnknotens zusammengeschlossen haben. Parallel dazu werden mit dem Planungsbeginn Anfang 2023 regelmäßige Beteiligungsformate für die Stadt, die Ortsbeiräte und andere Stakeholder vorbereitet.

Frage 5. Welche zusätzlichen Kapazitäten entstehen im Regionalverkehr durch den Bau des Fernbahntunnels nach Einschätzung der Landesregierung?

Die durch den Fernbahntunnel Frankfurt geschaffene zusätzliche Kapazität hängt auf Grund der unterschiedlichen Eigenschaften der Züge, insbesondere hinsichtlich Höchstgeschwindigkeit und Anzahl der Zwischenhalte, sehr stark vom zukünftigen Betriebsprogramm ab. Die DB Netz AG erläutert diesbezüglich, dass nach aktuellem Planungsstand im Bereich des Frankfurter Knotens von einer Kapazitätssteigerung von ca. 20 % ausgegangen werde.

Frage 6. Ist die Landesregierung der Auffassung, dass parallel zum Fernbahntunnel der in den Knotenmaßnahmen des Bundes zu Frankfurt vorgesehene Bau eines zweigleisigen Überwerfungsbauwerks am Bahnhof Sportfeld in der Relation Frankfurt-Süd - Stadion - Flughafen Regionalbahnhof, zum Beispiel für eine Südtangente, erforderlich ist?

Im Rahmen des Projektes der Regionaltangente West wird an dieser Stelle derzeit ein eingleisiges Überwerfungsbauwerk errichtet. Der Planfeststellungsbeschluss dazu erging Anfang 2022.

Konkrete Untersuchungsaufträge für das Verkehrskonzept einer Südtangente wurden bisher von der hier zuständigen Aufgabenträgerorganisation für den SPNV, d.h. dem Rhein-Main-Verkehrsverbund, noch nicht erteilt. Daher sind derzeit noch keine Aussagen über deren genaue Linienführung oder zum etwaigen Erfordernis eines zweigleisigen Überwerfungsbauwerks an der vom Fragesteller benannten Stelle möglich.

Frage 7. In welcher Weise werden gegenwärtig Versorgungsunternehmen in die Planung des Baus eingebunden?

Die DB Netz AG führt hierzu aus, dass die Ermittlung der Leitungs- und Kabellagen im gesamten Bereich der Maßnahme ein wichtiger Bestandteil der Planung sei.

Die Planungen würden mit Hilfe des sogenannten Building Information Modeling (BIM) durchgeführt. Dieses bezeichnet eine Methode der optimierten Planung, Ausführung und Bewirtschaftung von Bauwerken mit Hilfe von Software. Dabei werden alle relevanten Bauwerksdaten digital modelliert, kombiniert und erfasst.

Im BIM-Bestandsmodell der DB Netz AG würden Leitungs- und Kabellagen so dargestellt, dass sie von den Fachplanern übernommen und beachtet würden, so dass Betroffenheiten frühzeitig erkannt und abgestimmt werden könnten.

Frage 8. Wie bewertet die Landesregierung das Projekt „Fernbahntunnel“ für den öffentlichen Verkehr insgesamt und für die Entwicklung der Stadt Frankfurt und des Rhein-Main-Gebiets?

Der Bahnknoten Frankfurt ist durch die an ihn gestellten stetig gestiegenen kapazitiven Anforderungen an seiner Belastungsgrenze angekommen. Für eine zukunftsfähige Verkehrsabwicklung im Bahnknoten ist auch aus Sicht der Landesregierung daher sein Ausbau durch den Fernbahntunnel dringend erforderlich. Deshalb besitzt die zielgerichtete Umsetzung des Projekts aus Sicht der Landesregierung höchste Bedeutung.

Frage 9. Wann wäre aus Sicht der Landesregierung der richtige Zeitpunkt, um stadtverkehrliche und städtebauliche Aspekte in die Planung einzubringen, vor allem um spätere, zeitintensive Umplanungen zu vermeiden?

Die DB Netz AG teilt hierzu mit, dass aktuell Vorbereitungen für ein Konzept zur Koordinierung der Großprojekte am Frankfurter Hauptbahnhof unter Beteiligung der Stadt Frankfurt und der Deutschen Bahn stattfänden. Diese schlossen neben dem Fernbahntunnel auch vorgesehene weitere Ausbaumaßnahmen in Frankfurt Hauptbahnhof und Frankfurt Süd ein. Bereits im Juli 2022 sei das Projekt im Städtebaubeirat der Stadt Frankfurt vorgestellt worden, um eine frühe Einbeziehung der relevanten Gremien zu gewährleisten. Die Beteiligung weiterer Ausschüsse (z.B. Koordinierungsgruppe Verkehr (KGV), Ausschuss für Mobilität und Smart-City) sei vorgesehen.

Gleichzeitig ist dabei jedoch stets zu berücksichtigen, dass sich das Projekt des Fernbahntunnels noch in einem frühen Stadium befindet und noch keine technische Planung, sondern lediglich die abgeschlossene Machbarkeitsstudie vorliegt. Insofern gäbe es zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Grundlage für eine Abstimmung mit verkehrlichen und städtebaulichen Konzepten, diese werde aber parallel zum Planungsprozess erfolgen. Für detaillierte städtebauliche Konzepte ist es daher noch zu früh, da sie sich auf Basis tiefergehender Erkenntnisse der fortschreitenden Planung des Fernbahntunnels ggf. als so nicht umsetzbar erweisen könnten.

Frage 10. Welchen Stellenwert hat aus Sicht der Landesregierung die Qualität der öffentlichen Räume und die Architektur der neuen Bahnanlagen für die Attraktivität des öffentlichen Personenverkehrs und dadurch auch für die Akzeptanz und den Erfolg des Projekts?

Aufgrund des frühen Projektstandes sind zur Architektur der neuen Bahnhofsanlagen noch keine Aussagen möglich. Die Deutsche Bahn erläutert hierzu, dass aktuell ein Funktions- und Gestaltungskonzept für den neuen Tiefbahnhof als Grundlage für die weiteren Planungen entworfen werde.

Ergänzend erklärt die Deutsche Bahn, dass sie mit dem sogenannten Masterplan Frankfurt Hauptbahnhof dessen herausragende Stellung als Tor zur Stadt erhalten und stärken wolle. Dazu seien verschiedene Teilprojekte zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des Hauptbahnhofs als bedeutsamer Mobilitätsdrehscheibe vorgesehen.

Wiesbaden, 30. September 2022

Tarek Al-Wazir