



HESSISCHER LANDTAG

07. 10. 2022

Kleine Anfrage

Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten) vom 30.08.2022

Fernbahntunnel Teil II

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 bewertet die Landesregierung angesichts der gerade im Gallus und am Mainufer gewachsenen Stadt die trotz Hafentunnel und Camberger Brücke fortbestehende Trennwirkung der langgestreckten Gleisanlagen am Hauptbahnhof?
- Frage 2. Sieht die Landesregierung im neuen Tiefbahnhof Chancen für Verbesserungen, z.B. in Verbindung mit einem weiteren Bahnhofszugang im Westen?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Ein wesentliches Element zur Optimierung der Besucherströme ist gemäß den Ausführungen der Deutschen Bahn neben der Gestaltung des neuen Tiefbahnhofes auch die Schaffung einer neuen, zusätzlichen Querpassage unter dem Hauptbahnhof. Diese angedachte Querpassage solle zwischen dem Hauptbahnhof und dem Hafentunnel angeordnet werden. Zukünftig solle sie die angrenzenden Stadtteile verbinden und einen neuen westlichen Eingang schaffen.

Frage 3. Inwiefern ist die Landesregierung nach Vorlage der Machbarkeitsstudie in die Planungen der Deutschen Bahn und der Stadt Frankfurt eingebunden und welche Ziele verfolgt sie dabei?

Auch nach Vorlage der Machbarkeitsstudie informiert die Deutsche Bahn ca. alle drei Monate über den aktuellen Projektstand im Koordinierungsrat zum Programm Frankfurt Rhein-Main plus (FRM+). Ferner wird die Landesregierung in den regelmäßigen Stakeholderdialog eingebunden.

Vordringliches Ansinnen des Landes ist dabei die zielgerichtete Umsetzung dieses für die Zukunftsfähigkeit von Stadt und Region äußerst bedeutsamen Infrastrukturvorhabens.

Frage 4. Welche städtischen Planungen hinsichtlich des langfristig erwarteten verdoppelten Zu- und Abbringerverkehrs auf Schiene und Straße sowie mit Fahrrad und zu Fuß sind der Landesregierung bekannt?

Neben den Projekten des Programms FRM+ wie z.B. dem Bau eigener Gleise für die S 6, dem Bau der Nordmainischen S-Bahn oder der Regionaltangente West sind hier auf städtischer Seite beispielhaft die Verlängerungen der U 5 (Europaviertel) und der U 4 (Lückenschluss Ginnheim), der Umbau des Bahnhofsvorplatzes mit viergleisigem Ausbau der Straßenbahn, die Neugestaltung der B-Ebene des Hauptbahnhofs oder die Einrichtung von Fahrradparkanlagen im Bahnhofsumfeld zu nennen.

Frage 5. Weshalb besteht die Landesregierung bereits vor betrieblichen Studien und ohne Kenntnis des Bedarfs an ergänzenden Verkehrs- und Bauflächen fest darauf, dass kein oberirdisches Gleis des Hauptbahnhofs entfallen dürfe?

Die Prognosen des Bundesverkehrswegeplans 2030 und des 3. Entwurfs des Deutschlandtaktes zeigen, dass die Anzahl der Züge im Knoten Frankfurt weiter ansteigt. Die DB Netz AG führt aus, dass die bestehenden oberirdischen Anlagen des Hauptbahnhofs (einschließlich des neu geplanten Gleises 25) sowie die Kapazitäten des Fernbahntunnels vollständig benötigt würden, um die erwarteten und in den Prognosen genannten Zugzahlen abfahren zu können.

Wiesbaden, 28. September 2022

Tarek Al-Wazir