

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Jörg Cezanne, Dr. Gesine Löttsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/6087 –**

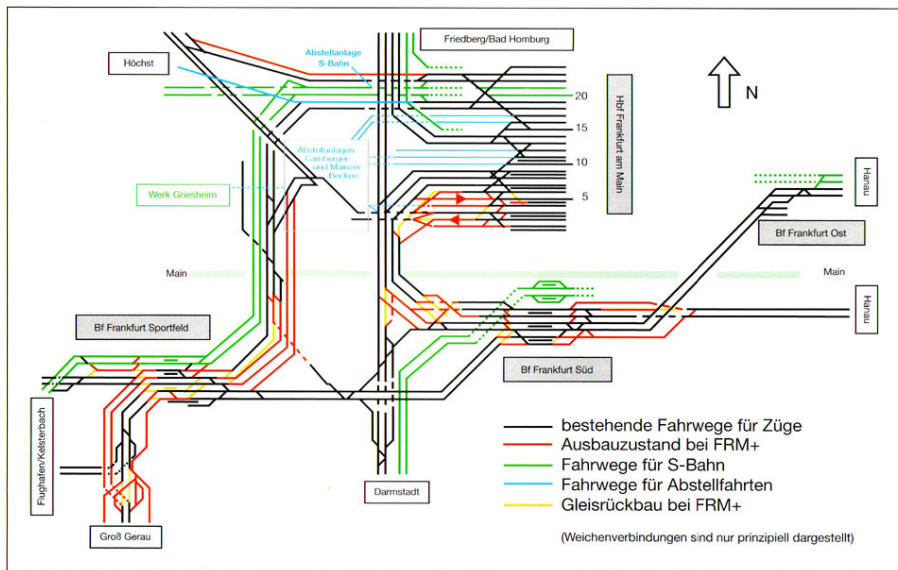
Planungen für einen Fernbahntunnel in Frankfurt am Main

Vorbemerkung der Fragesteller

Bei der Vorstellung der Schienenprojekte aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP), die vom Potenziellen Bedarf in den Vordringlichen Bedarf aufrücken, wurden am 6. November 2018 im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BVMI) einige der Projekte mit neuen Details und Aspekten präsentiert. Darin ist unter der Projektnummer 38 auch der Knoten Frankfurt am Main enthalten. Hier wird unter anderem auch ein Fernbahntunnel mit noch sehr unspezifischem Verlauf genannt, der bislang noch nicht in der Diskussion war („Bewertung der Schienenwegeausbauvorhaben des Potenziellen Bedarfs, Stand: 5. November 2018“, Präsentation durch den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer vom 6. November 2018).

In den 1990er Jahren wurde mit „Frankfurt 21“ bereits einmal ein Projekt diskutiert, bei dem eine komplette Verlegung des Kopfbahnhofs unter die Erde vorgesehen war – analog zu dem Projekt „Stuttgart 21“, dessen Nutzen höchst fragwürdig ist und das überdies mit enormen Kostensteigerungen, Zeitverzögerungen und technischen Problemen zu kämpfen hat (Wolf, W. 2018: Abgründig und Bodenlos). Dieses Projekt wurde jedoch nach heftigen Debatten in der Öffentlichkeit aufgrund der Unwirtschaftlichkeit und als Resultat von erheblichem Widerstand seitens der kommunalen Gremien aufgegeben.

Als Alternative wurde damals das – im Wesentlichen von der Initiative „Frankfurt 22“ vorgeschlagene – Konzept „Frankfurt Rhein-Main Plus“ beschlossen, das eigentlich bis 2012 komplett umgesetzt werden sollte, das jedoch bis heute erst teilweise umgesetzt ist (vgl. <http://frankfurt-business.net/ergebnisse-des-projektes-frankfurt-rheinmainplus-vorgestellt-21-1-2003/>). Dieses Konzept ist in der folgenden Skizze schematisch dargestellt:



(Quelle: hessisches Verkehrsministerium / DB AG)

1. Welche Prognosen für den künftigen Bahnverkehr in Frankfurt am Main Hauptbahnhof liegen den Planungen für den Umbau des Knotens Frankfurt am Main zugrunde, und für welche Kapazitäten soll ein geplanter Fernbahntunnel in Frankfurt am Main ausgelegt werden (bitte Angabe der erwarteten Zugzahlen aufgeteilt nach Zuggattungen und Richtungen, Angaben pro Woche bzw. Werktag bzw. Spitzenstunde nach Jahren bis 2050 inkl. geplanter Verlagerung auf den Fernbahntunnel darstellen)?

Der Bewertung des Knotens Frankfurt a. M. im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 liegt die Verflechtungsprognose 2030 mit dem Zielhorizont 2030 zu Grunde. Daraus ergeben sich folgende Linien durch den Fernbahntunnel:

- FV 6, Hamburg–Zürich, zweistündlich,
- FV 8, Hamburg–Stuttgart, stündlich (zweistündlich weiter nach München),
- FV 11, Berlin–Stuttgart, zweistündlich,
- FV 12, Berlin–Wiesbaden, zweistündlich,
- FV 13, Dresden–Wiesbaden, zweistündlich,
- FV 16, Köln–München, stündlich,
- FV 17, Köln–Wien, zweistündlich,
- FV 46, Berlin–Basel, zweistündlich.

Zusätzlich verkehren zweistündliche Linien nach Amsterdam, Brüssel, Paris und Klagenfurt/Graz, die in Frankfurt a. M. beginnen bzw. enden, sowie eine zweistündliche Linie von Hamburg über Gießen nach Karlsruhe über den oberirdischen Teil des Hbf.

2. Mit wie vielen Gleisen, für welche Geschwindigkeit und für welche Zugkapazitäten (Züge pro Stunde im Durchschnitt sowie in der Spitzenstunde) wird der Fernbahntunnel in Frankfurt am Main momentan geplant?

Der Fernbahntunnel hat zwei Gleise. Die Kapazität des Fernbahntunnels liegt bei mehr als 12 Zugfahrten pro Stunde und Richtung.

3. Wie sehen die in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Präsentation von Bundesverkehrsminister Scheuer aufgeführten Vorplanungen für einen Fernbahntunnel in Frankfurt am Main im Detail aus, welchen Planungsstand repräsentieren diese, und durch wen wurden diese Planungen angefertigt (bitte Vorplanungen inkl. Lageplänen, zugehörigen Berechnungen, Fahrplänen und ggf. sonstigen Dokumenten beilegen)?
4. Welche Kostenprognosen für den Fernbahntunnel liegen den in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Präsentation von Bundesverkehrsminister Scheuer aufgeführten 5 543 Mio. Euro zugrunde?

Wie teilen sich diese auf die unterschiedlichen Kostengruppen auf?

Wie belastbar sind diese Prognosen nach Einschätzung der Bundesregierung (bitte tabellarische Darstellung der Kostengruppen jeweils mit Einschätzung möglicher Abweichungen vorlegen)?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für den Fernbahntunnel wurde im Rahmen der Bewertungen der Projektvorschläge für den Knoten Frankfurt eine Projektskizze in Form einer Machbarkeitsuntersuchung angefertigt. Für diese Machbarkeitsuntersuchung wurde eine Trassierung geplant und Maßnahmen der DB AG (z. B. 3. Niederräder Brücke) berücksichtigt. Die Bemessung (Entwurfsgeschwindigkeit, vier Bahnsteigkanten im Bf Frankfurt Hbf. (tief) erfolgte aufgrund der betrieblichen und verkehrlichen Vorgaben der weiteren im Zuge des BVWP-Prozesses beteiligten Gutachter.

Mit den Untersuchungen wurden die Lage der beiden Tunnelröhren sowie der Ein- und Ausbindebereiche sowie des unterirdischen Bereichs des neuen Bf Frankfurt Hbf. (tief) bestimmt. Aufbauend auf der Trassierung wurde ein Vorschlag zur Auffahrung der Tunnelröhren mit Tunnelbohrmaschinen erarbeitet.

Auf Basis der technischen Lösung wurden gemäß der Methodik zur Bewertung aller Projekte zum BVWP 2030 die Investitionskosten ermittelt.

5. Mit welchen Fahrzeitveränderungen in welchen Fahrtrichtungen ist nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Realisierung dieses Fernbahntunnels zu rechnen (bitte tabellarische Auflistung der großen Richtungen von bzw. nach Frankfurt am Main Hauptbahnhof mit den jeweiligen Veränderungen der Fahrzeit (+/-) und ggf. der Route sowie der geplanten Einbettung in den Deutschlandtakt vorlegen)?

Der Fahrzeitgewinn beträgt in Richtung Stadion (Mannheim, Mainz, Köln) etwa 1,5 min, in Richtung Hanau etwa 3 min. Hinzu kommt die Verkürzung der Haltezeit auf 3 min durch den Entfall des Richtungswechsels im oberirdischen Kopfbahnhof, so dass der mittlere Reisezeitgewinn bei etwa 8 min liegt.

Da der Tunnel dem Deutschland-Takt noch nicht unterstellt ist und die konkrete bauliche Ausgestaltung und die Anschlüsse an das Bestandsnetz noch nicht feststehen, können zur Einbettung des Fernbahntunnels Frankfurt in den Deutschland-Takt noch keine Angaben gemacht werden.

6. In welchem Zusammenhang stehen nach Kenntnis der Bundesregierung die Planungen für den Fernbahntunnel Frankfurt am Main mit den geplanten Neu- bzw. Ausbaustrecken Frankfurt am Main–Mannheim, Gelnhausen–Fulda sowie Fulda–Gerstungen (bitte begründen)?

Der Fernbahntunnel führt zu einer zusätzlichen Beschleunigung des Schienenpersonenfernverkehrs u. a. in der Relation Mannheim–Fulda, und er ermöglicht die Führung zusätzlicher Schienenpersonenfernverkehrs-Linien durch den Knoten Frankfurt.

7. Wie passen sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Planungen für den Fernbahntunnel Frankfurt am Main in das Konzept des Deutschlandtakts ein, und inwiefern ist auch Hanau dabei weiterhin als Taktknoten vorgesehen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

8. Mit welchem Realisierungszeitraum für den Fernbahntunnel Frankfurt am Main rechnet die Bundesregierung nach aktuellem Kenntnisstand, und soll dieser separat in das Bundesschienenwegeausbaugesetz aufgenommen werden?

Wenn ja, wann und in welcher Form (bitte geplante Zeiträume für die Planungsphasen, Genehmigung sowie Bau angeben)?

Wenn nein, warum nicht?

Der Fernbahntunnel Frankfurt ist als Teil des Projekts „Knoten Frankfurt“, im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege enthalten. Im BVWP werden standardisierte Planungs- und Realisierungszeiträume angenommen (vgl. Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030, S. 51f. (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile)).

9. Welche Risiken erwartet die Bundesregierung für den Bau dieses neuen innerstädtischen Tunnels in Frankfurt am Main, der teilweise unter dichter Bebauung mit Hochhäusern hindurchgeführt werden muss, und welche möglichen Parallelen sieht sie hier ggf. zum Bau von Eisenbahntunnels in anderen Städten (z. B. Berliner Nord-Süd-Tunnel, Leipziger City-Tunnel, Stuttgart 21, zweite Stammstrecke in München)?

Um mögliche Risiken abschätzen zu können, muss zunächst die genaue Trassenführung in den weiteren Planungsphasen untersucht werden. Außerdem sind u. a. Gutachten zum Baugrund und ein tunnelbautechnisches Gutachten erforderlich. Insofern kann derzeit keine Risikoanalyse erfolgen.

10. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um bei diesem Projekt eine Kostensteigerung und Bauzeitverlängerung wie bei den Projekten Leipziger City-Tunnel und Stuttgart 21 zu verhindern?

Die Planung und das Risikomanagement liegen in der Verantwortung des Vorhabenträgers. Mit der Finanzierung einer intensiven, dialogorientierten Planung insbesondere in den frühen Planungsphasen nach den Vorgaben der Reformkommission Großprojekte trägt die Bundesregierung zur Planungsverbesserung und Risikominimierung bei.

11. Welche Elemente des Knoten-Umbau-Projekts „Frankfurt Rhein-Main Plus“ (s. Vorbemerkung der Fragesteller) sind bereits planfestgestellt, welche in der Umsetzung, welche fertig gebaut und welche erst in der Vorplanung (bitte tabellarische Auflistung mitsamt Jahreszahlen der vollzogenen oder geplanten Fertigstellung vorlegen)?

Projekt	Kommentar
Ausbau des Streckenabschnitts Frankfurt West–Bad Vilbel für die S-Bahn	1. Baustufe Frankfurt West–Bad Vilbel: Baubeginn 2017, Inbetriebnahme vsl. 2022 2. Baustufe Bad Vilbel–Friedberg: Laufendes Planfeststellungsverfahren, geplanter Baubeginn 2023
ABS/NBS Main-Kinzig–Fulda	- Bürgerbeteiligung seit 2014 - ABS Hanau–Gelnhausen: Baubeginn Elektronisches Stellwerk Gelnhausen vsl. Ende 2019, Vorabmaßnahmen ab vsl. 2020 - NBS Gelnhausen-Fulda: Variantenentscheidung für optimierte Variante IV 2018 getroffen, Beginn Raumordnungsverfahren 2019
Nordmainische S-Bahn Hanau–Frankfurt	Laufendes Planfeststellungsverfahren in allen 3 Abschnitten seit 2014. Baubeginn Vorabmaßnahme Bahnübergang Frankfurter Landstraße in Hanau Ende 2019, Hauptbauarbeiten ab vsl. 2021
Ausbau eines Umschlag- und Zugbildungsbahnhofs sowie Neubau des Elektronischen Stellwerks Frankfurt Ost	Inbetriebnahme 2004 erfolgt
NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar	Bürgerbeteiligung seit 2016, Variantenentscheidung für 2019 geplant (in der Folge Beginn Planfeststellung in PFA 1 Zeppelinheim–Darmstadt)
Strecke Mainz–Frankfurt	S-Bahn plus: Insgesamt 13 Maßnahmen zur Optimierung des S-Bahn-Systems u. a. an der Strecke Mainz–Frankfurt, Inbetriebnahmen laufend seit 2016
Regionaltangente West (RTW)	Laufendes Planfeststellungsverfahren im ersten Abschnitt seit 2017
S-Bahn Riedstadt–Frankfurt (S 7)	S-Bahn-Verkehr mit Linie S7 seit 2002
- Maßnahmen zur flexibleren Verkehrsabwicklung im Hbf. Frankfurt sowie den Vorbahnhöfen Frankfurt West, Süd, Sportfeld und Höchst - Kapazitätserweiterungen zwischen Frankfurt Süd und den Main-Neckar Brücken - Konzentration und Optimierung von Abstell- und Behandlungsanlagen - Umbau und Sanierung des Kopfbahnhofes	- Inbetriebnahme Abzw. Galluswarte 2013 erfolgt. - Zweigleisiger Ausbau Homburger Damm am Hauptbahnhof: Baubeginn 2017, Inbetriebnahme 2021 - Hbf./Süd: Laufende Planung in Lph 1/2 - Bau von S-Bahn-Werkstatt erfolgt

Projekt	Kommentar
• Knoten Stadion sowie viergleisiger Ausbau der Strecke bis Zeppelinheim und eine neue Niederräder Brücke	• Inbetriebnahme 1. Baustufe (Bahnhof Stadion) 2015. • 2. Baustufe (u. a. Niederräder Brücke): Laufendes Planfeststellungsverfahren, Baubeginn ab ca. 2020, Inbetriebnahme vsl. 2026/27 • 3. Baustufe (Stadion-Zeppelinheim): Vorbereitung der Planfeststellung, Verfahren ab 2019, Inbetriebnahme parallel zu 2. Baustufe
• Erhöhung der Leistungsfähigkeit des S-Bahn-Tunnels	• Inbetriebnahme Erhöhung der Leistungsfähigkeit (von 22 auf max. 24 Züge pro Stunde und Richtung) 2010 erfolgt • Inbetriebnahme neues Elektronisches Stellwerk und Geschwindigkeitserhöhung 2018
• S-Bahn-Anbindung Gateway Gardens	• Baubeginn 2016, Inbetriebnahme 2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

12. In welcher Höhe sind bislang schon finanzielle Mittel in das Projekt „Frankfurt Rhein-Main Plus“ investiert worden, woher stammen diese, und mit welchen Ausgaben für welche noch nicht fertiggestellten Elemente ist nach Kenntnis der Bundesregierung noch zu rechnen (bitte tabellarische Auflistung der Einzelprojekte mit den ausgegebenen bzw. veranschlagten Kosten, der Quelle bzw. Quellen und Programme – ggf. mit prozentualer Aufteilung – dieser Mittel sowie ggf. Schätzung der enthaltenen Kostenrisiken vorlegen)?

Projekt	Kosten (real ohne Inflation)	Finanzierung	Quelle
ABS/NBS Main-Kinzig-Fulda (ABS Hanau-Gelnhausen; NBS Gelnhausen-Fulda; ABS/NBS Fulda2010033Gerstungen)	in der Planungsphase, keine Finanzierungsvereinbarung; gem. BVWP Planfall 007 3,699 Mrd. Euro	BSCHWAG	BVWP
NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar	in der Planungsphase, keine Finanzierungsvereinbarung; Korridor Mittelrhein Zielnetz 1 gem. BVWP 2030 3,799 Mrd. Euro (NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar ist enthalten)	BSCHWAG	BVWP
Knoten Frankfurt (inkl. Fernbahntunnel, Homburger Damm, Knoten Stadion und Nordmainische S-Bahn)	5,543 Mrd. Euro	BSCHWAG/ GVFG	BVWP Knotenstudie
Frankfurt West-Bad Vilbel-Friedberg, S6	323 Mio. Euro für die 1. Baustufe. 2. Baustufe in Planung, keine Finanzierungsvereinbarung.	GVFG	GVFG-Bundesprogramm
S-Bahn plus	66 Mio. Euro	GVFG	GVFG-Land
S-Bahn-Tunnel (Elektronisches Stellwerk Tunnelstammstrecke)	100 Mio. Euro	LUFV	DB
S-Bahn-Anbindung Gateway Gardens	260 Mio. Euro	GVFG	GVFG-Bundesprogramm
Regionaltangente West	DB AG liegen hierzu keine Informationen vor.		

13. Warum sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Projekte im östlichen Bereich des Projekts „Frankfurt Rhein-Main Plus“ um den Bahnhof Frankfurt am Main Süd (s. Skizze in der Vorbemerkung der Fragesteller) entgegen der ursprünglichen Planungen aus dem Jahr 2003 bis heute noch nicht umgesetzt worden?

Die Planungsvereinbarung für den Abschnitt Hbf./Süd wurde 2014 abgeschlossen. Derzeit wird die Vorentwurfsplanung erstellt.

14. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der weitere Umsetzungsplan für das Konzept „Frankfurt Rhein-Main Plus“, und ist es geplant, Teile dieses Konzepts durch den neuen Fernbahntunnel zu ersetzen?
- a) Falls ja, welche Elemente von „Frankfurt Rhein-Main Plus“ sollen wie ersetzt werden, und wie ist dies begründet (bitte ausführliche Begründung für jede Veränderung angeben)?
- b) Falls ja, ist dies nach Einschätzung der Bundesregierung sinnvoll, und warum?
- c) Wie sollen die Projekte „Frankfurt Rhein-Main Plus“ und der Fernbahntunnel Frankfurt am Main zusammenwirken?

Die Einzelprojekte von Frankfurt RheinMain plus werden wie geplant fortgesetzt (s. aktuelle Projektliste unter www.FRMplus.de). Das Projekt Fernbahntunnel und die Projekte im Bereich Hbf./Süd stehen in einem Zusammenhang: Während die Maßnahmen im Bereich Hbf./Süd mittelfristig verkehrliche Wirkungen erzielen sollen, ist der Fernbahntunnel langfristiger angelegt und enthält zusätzliche Fahrzeitgewinne.

15. Was sind aus Sicht der Bundesregierung die Gründe dafür, dass das Konzept „Frankfurt Rhein-Main Plus“ aus dem Jahr 2003, das damals für die verantwortlichen Gremien in Bund und Land geeignet zu sein schien, auf sämtliche unterirdische neue Schienenanlagen zu verzichten und zugleich den zukünftig erwarteten Schienenverkehr aufzunehmen, nunmehr als nicht mehr ausreichend erachtet wird und durch den Fernbahntunnel Frankfurt am Main ergänzt werden soll?

Der Fernbahntunnel löst in Verbindung mit der Nordmainischen S-Bahn insbesondere die Engpässe im Bereich Frankfurt Hbf.–Frankfurt Süd auf und ermöglicht damit die geplanten Angebotserweiterungen für den Schienenpersonenfernverkehr.

16. Welche Alternativen zu einem Fernbahntunnel in Frankfurt am Main wurden bislang geprüft, und mit welchen Ergebnissen (bitte ggf. auch Pläne sowie Kosten-Nutzen-Berechnungen mitsamt allen Tabellen beilegen)?

Im Rahmen der verkehrlichen und wirtschaftlichen Optimierung des Knotens Frankfurt wird auch eine Lösung ohne Fernbahntunnel geprüft werden.