

Kleine Anfrage

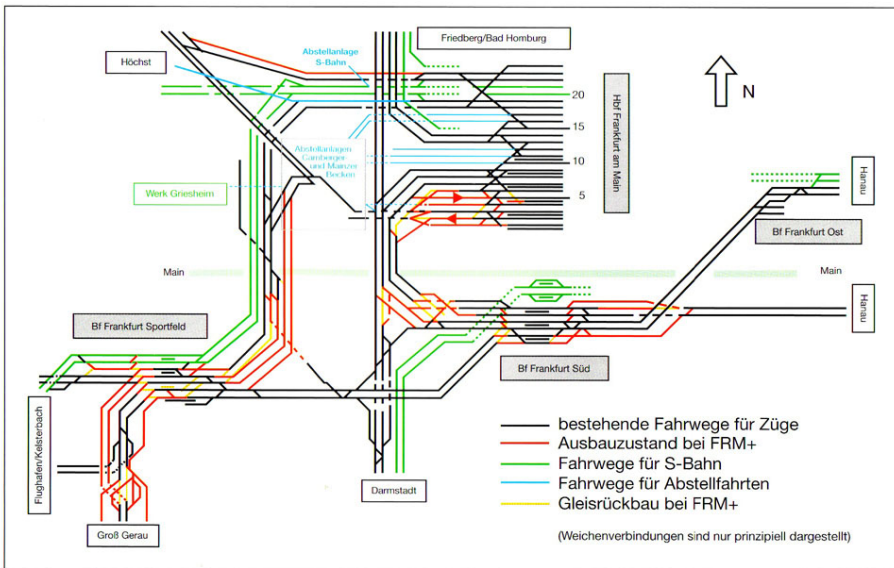
der Abgeordneten Sabine Leidig, Jörg Cezanne, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Christine Buchholz, Kerstin Kassner, Dr. Achim Kessler, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Amira Mohamed Ali, Victor Perli, Ingrid Remmers, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Planungen für einen Fernbahntunnel in Frankfurt am Main

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: Abgrundtief 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)

Wir fragen die Bundesregierung:

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)?
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?
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)?

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)?

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)?
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?
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?

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)?
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?
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)?
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)?
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?
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?

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?
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)?

Berlin, den 16. November 2018

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion