

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Daniela Wagner, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zielfahrplan 2030 des Deutschlandtakts für die Region Mannheim, Frankfurt und Darmstadt

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat am 9. Oktober 2018 den Zielfahrplan 2030 zum Deutschlandtakt veröffentlicht. Am 6. November 2018 folgte als Ergebnis positiver Bewertungen im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analysen die Veröffentlichung der aus dem Potenziellen in den Vordringlichen Bedarf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) aufgestiegenen Projekte. Bestandteil der vorgerückten Projekte sind u. a. die Bahnknoten Frankfurt und Mannheim, die weit über die Region hinausgehenden Nutzen für einen funktionierenden Bahnverkehr haben. Anders als es der Bundesverkehrswegeplan 2030 noch vorsah, geht das BMVI nun im Fall des Bahnknotens Frankfurt von einem ausschließlich für den Fernverkehr vorgesehenen Fernbahntunnel aus. Offen bleibt, inwieweit diese Pläne mit dem Programm Frankfurt RheinMain plus und den derzeitigen sich in der Planung befindenden Umbaumaßnahmen des Frankfurter Hauptbahnhofs vereinbar sind. Zudem sind im Fall des Hauptbahnhofs Darmstadt einige Abweichungen des Zielfahrplans 2030 des Deutschlandtakts zu dem noch vom Bundesverkehrswegeplan 2030 unterstellten Zielfahrplan ersichtlich und damit andere Schwerpunkte in puncto Fernverkehr gelegt.

Wir fragen die Bundesregierung:

Darmstadt

1. Wie begründet die Bundesregierung den Umstand, dass die im Zielfahrplan 2030 des Deutschlandtakts unter dem Arbeitstitel FV 40 ausgewiesene direkte Fernverkehrsverbindung lediglich einen Zweistudentakt zwischen Darmstadt und Stuttgart Hbf zugrunde legt, und welche Bewertungskriterien waren für eine solche Entscheidung maßgeblich?
2. Wie begründet die Bundesregierung die Standzeit von acht Minuten der im Zielfahrplan 2030 des Deutschlandtakts unter dem Arbeitstitel FV 22.2 ausgewiesenen Fernverkehrsverbindung im Hbf Darmstadt?

3. Inwieweit sieht die Bundesregierung darin einen Widerspruch, dass der Zielfahrplan 2030 des Deutschlandtakts im Hauptbahnhof Darmstadt bei zugrunde gelegten Standzeiten von acht Minuten gleichzeitig die Südanbindung Darmstadts an die NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar und damit eine Infrastrukturmaßnahme zur Fahrzeitverkürzung vorsieht (siehe Folie 22 der Vorstellung des Gutachterentwurfs zum Deutschlandtakt: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/zielfahrplan-zukunftsbuendnis-schiene.pdf?__blob=publicationFile)?
4. Inwieweit könnte das Potenzial, Fahrzeiten zu verkürzen, das sich durch die geplante Südanbindung der NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar realisieren lassen würde, nicht durch kürzere Standzeiten im Hbf Darmstadt besser ausgeschöpft werden?

Frankfurt

5. Welche infrastrukturellen Maßnahmen legt der Planfall „Knoten Frankfurt“ des BSWAG zugrunde?
 - a) Welche infrastrukturellen Maßnahmen kommen zu den im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgeführten Maßnahmen hinzu?
 - b) Welche der im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgeführten infrastrukturellen Maßnahmen sieht der in den Vordringlichen Bedarf aufgestiegene Planfall „Knoten Frankfurt“ des BSWAG nicht mehr vor?
6. Wird nach dem derzeitigen Erkenntnisstand der Bundesregierung einzelnen Teilmaßnahmen des Planfalls „Knoten Frankfurt“ des BSWAG eine Priorität im Hinblick auf den Zeitpunkt ihrer Durchführung eingeräumt?

Wenn ja, welchen Maßnahmen wird Priorität eingeräumt bzw. welche der Maßnahmen erachtet die Bundesregierung zum nächstmöglichen Zeitpunkt als realisierbar?
7. Inwieweit werden sich die Maßnahmen zum Planfall „Knoten Frankfurt“ auf die Realisierung des Programms Frankfurt RheinMain plus (FRMplus) auswirken?
8. Bestehen nach dem derzeitigen Kenntnisstand der Bundesregierung Konflikte zwischen den Maßnahmen des Planfalls „Knoten Frankfurt“ und den Maßnahmen des Programms FRMplus?
9. Welche der Maßnahmen des Programms FRMplus werden unter gänzlicher Berücksichtigung der Maßnahmen zum Planfall „Knoten Frankfurt“ des BSWAG nicht mehr notwendig sein?
10. Welche weiteren auf Folie 29 der Präsentation des BMVI zur Bewertung der Schienenwegeausbauvorhaben zum Bahnknoten Frankfurt angekündigten kurzfristigen Infrastrukturmaßnahmen befinden sich derzeit in der Prüfung (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/bewertung-schienenwegeausbaudes-potentiellen-bedarfs-bvwp-2030.pdf?__blob=publicationFile)?
11. Von welchem Fahrzeitgewinn geht das Gutachten zum Deutschlandtakt durch den Einsatz des Fernbahntunnels aus (bitte je nach betroffener Fernverkehrslinie einzeln aufführen)?
12. Welchen Kapazitätswachstums wird der Fernbahntunnel Frankfurt generieren können?
13. Wie viele Gleise werden zur Realisierung der im Zielfahrplan 2030 des Deutschlandtakts zugrunde gelegten Fernverkehrsverbindungen im Fernbahntunnel erforderlich sein?

14. Ist der Bundesregierung, da sie den Fernbahntunnel als eine der Umbaumaßnahmen am „Knoten Frankfurt“ unterstellt, ein Verlauf der Tunnelanlage bekannt, bzw. welcher Verlauf würde sich nach dem derzeitigen Kenntnisstand der Bundesregierung dazu anbieten?
15. Wie schätzt die Bundesregierung das Potenzial oberirdischer Maßnahmen zur Engpassbeseitigung am Frankfurter Hauptbahnhof ein, für die der Fernbahntunnel vorgesehen ist?
16. Wurden oberirdische Maßnahmen zur Engpassbeseitigung am Frankfurter Hauptbahnhof im Gutachten zum Deutschlandtakt bewertet?
17. Wie wird sich das Projekt Fernbahntunnel auf das sich bereits in der Phase der Plangenehmigung befindende Projekt des Umbaus der Verteilerebene des Frankfurter Hauptbahnhofs, für das laut der Deutschen Bahn AG bereits für das Jahr 2019 ein Baubeginn vorgesehen ist (siehe <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/frankfurt-m-hbf>), auswirken?
18. Ist eine Machbarkeitsstudie für das Projekt Fernbahntunnel des Planfalls „Knoten Frankfurt“ vorgesehen?
19. Ist für den Planfall „Knoten Frankfurt“ ein Projektbeirat unter enger Einbindung der von den geplanten Ausbaumaßnahmen betroffenen Bürgerschaft und der Kommunen für die Suche nach raumverträglichen Lösungen und einem optimierten Lärmschutz vorgesehen?

Wenn ja, wann kann eine Entscheidung eines solchen Projektbeirats erwartet werden?

Mannheim

20. Welche infrastrukturellen Maßnahmen legt der Planfall „Knoten Mannheim“ des BSWAG zugrunde?
 - a) Welche infrastrukturellen Maßnahmen kommen zu den im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgeführten Maßnahmen hinzu?
 - b) Welche der im Bundesverkehrswegeplan aufgeführten infrastrukturellen Maßnahmen sieht der in den Vordringlichen Bedarf aufgestiegene Planfall „Knoten Mannheim“ des BSWAG nicht mehr vor?
21. Wird nach dem derzeitigen Erkenntnisstand der Bundesregierung einzelnen Teilmaßnahmen des Planfalls „Knoten Mannheim“ des BSWAG eine Priorität im Hinblick auf den Zeitpunkt ihrer Durchführung eingeräumt?

Wenn ja, welchen Maßnahmen wird Priorität eingeräumt, bzw. welche der Maßnahmen erachtet die Bundesregierung als zum nächstmöglichen Zeitpunkt als realisierbar?
22. Welchen Kapazitätswachst wird der Deutschlandtakt für den Bahnknoten Mannheim generieren können?
23. Wie begründet die Bundesregierung die Standzeit von acht Minuten der im Zielfahrplan 2030 des Deutschlandtakts unter dem Arbeitstitel FV 29 ausgewiesenen Fernverkehrsverbindung im Hbf Mannheim?
24. Wie begründet die Bundesregierung den Umstand, dass die im Zielfahrplan 2030 des Deutschlandtakts unter dem Arbeitstitel FV 31 ausgewiesene Fernverkehrsverbindung lediglich einen Zweistundentakt zwischen Mannheim Hbf und Heidelberg Hbf zugrunde legt, und welche Bewertungskriterien waren für eine solche Entscheidung maßgeblich?

25. Ist für den Planfall „Knoten Mannheim“ ein Projektbeirat unter enger Einbindung der von den geplanten Ausbaumaßnahmen betroffenen Bürgerschaft und der Kommunen für die Suche nach raumverträglichen Lösungen und einem optimierten Lärmschutz vorgesehen?

Wenn ja, wann kann eine Entscheidung eines solchen Projektbeirats erwartet werden?

Berlin, den 27. November 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion