

Frankfurt a. M., 8. März 2020

Der Vorsitzenden der Verbandskammer
des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain
Poststraße 16
60329 Frankfurt am Main

Entschließungsantrag zu TOP „Fernbahntunnel“ der Sitzung der Verbandskammer des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain am Mittwoch, den 1. April 2020

Die Verbandskammer möge beschließen:

Die Verbandskammer setzt sich nachdrücklich dafür ein, für den Bahnknoten Frankfurt-Rhein-Main über das Programm FRM+ hinaus eine erhebliche Kapazitätserweiterung durch einen Fernbahntunnel zu erreichen. Die Verbandskammer bestärkt die Deutsche Bahn und den Bund, das Projekt Fernbahntunnel ohne Verzögerung weiterzuverfolgen.

Begründung

Im November 2018 wurde die Öffentlichkeit davon überrascht, dass ein Fernbahntunnel unter Frankfurt hindurch in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen worden ist. Seit dem Stopp des Projekts Frankfurt 21 im Jahr 2001 war von einem solchen Vorhaben nicht mehr die Rede. Das Vorhaben stellt keine Neuauflage von Frankfurt 21 oder Stuttgart 21 dar, sondern folgt dem Züricher Modell und sieht für Frankfurt zwei Tunnelröhren vor, die unter dem Hauptbahnhof zu vier Gleisen verzweigen. Nach Bahn-Angaben würde der Fernbahntunnel neben einer Fahrzeiterparnis von acht bis zehn Minuten – was für Bahnverbindungen sehr viel ist – auch 20 Prozent Kapazitätzuwachs bringen. Nach frühen Nutzen-Kosten-Berechnungen würde der volkswirtschaftliche Nutzen des Fernbahntunnels die Kosten um ein Fünftel übersteigen. Die Eröffnung wäre innerhalb von fünfzehn bis zwanzig Jahren realistisch.

Demgegenüber würde nach Bahn-Angaben eine Erweiterung der oberirdischen Zufahrten zum Hauptbahnhof auf der Strecke durch Sachsenhausen und von dort über den Main nicht einmal fünf Prozent bringen. Der Gedanke, den Fernbahntunnel bis zur Ertüchtigung des Südbahnhofs zu verzögern, ist angesichts der bereits heute herrschenden und weiter steigenden Überlastung des Frankfurter Bahnknotens und der üblichen Planungs- und Realisierungszeiträume fernliegend. Die Schaffung eines „Tripols“ von Hauptbahnhof, Südbahnhof und Flughafen-Fernbahnhof wurde um die Jahrtausendwende wegen fehlender Umstiegsmöglichkeiten zum Regionalverkehr seinerzeit zu Recht verworfen.

Es kommt heute hinzu, dass die geplante Einführung des sog. Deutschlandtaktes, der einen abgestimmten, vertakteten Zugfahrplan für ganz Deutschland von der regionalen Strecke bis hin zu den Hauptverkehrsachsen realisieren und die deutschlandweiten Fahrgastzahlen binnen zehn Jahren verdoppeln soll, ohne eine spürbare Erweiterung der Kapazitäten im Rhein-Main-Gebiet

Drucksache Nr. IV-2020-30

schwer vorstellbar ist, denn der Schienenverkehrsknoten Frankfurt gilt als größter Knoten und zugleich größter Engpass im deutschen Schienennetz: Laut Deutscher Bahn verursachte er 2015 Verspätungen in einer Größenordnung von 7.000 Stunden – das sind rechnerisch mehr als 19 Stunden pro Tag, die allein im Bahnknoten Frankfurt entstehen. Der Durchgangsbahnverkehr muss beim Ein- und Ausfahren in den bzw. aus dem Frankfurter Kopfbahnhof bislang die Gegenrichtung niveaugleich kreuzen, was sowohl bei der Gestaltung von Fahrplänen als auch bei der Bewältigung von Verspätungen ein Problem darstellt. Aufgrund des Wachstums der Region und der prognostizierten Zunahme des Verkehrs in den nächsten Jahrzehnten ist davon auszugehen, dass sich die Situation nur noch weiter verschärfen kann.

Der Fernbahntunnel wäre für den Bahnknoten Frankfurt-Rhein-Main ein Befreiungsschlag: Zusätzliche Gleiswege und Elektrifizierungen zur Erweiterung des S-Bahn-Netzes können nicht darüber hinwegtäuschen, dass das regionale Schienennetz in Frankfurt-Rhein-Main letztlich seit der Kaiserzeit nicht wesentlich erweitert wurde: Der schienengebundene öffentliche Personennahverkehr platzt bereits heute aus allen Nähten; von Mitte 2019 bis 2030 erwartet der RMV einen Anstieg der Fahrgastzahlen um weitere 30 Prozent auf dann 1 Mrd. Fahrgäste pro Jahr. Der Fernbahntunnel bräuchte eine spürbare Entlastung für den regionalen Bahnverkehr, weil oberirdische Gleise vom Fernverkehr entlastet und für den Nah- und Regionalverkehr verwendet werden könnten.

Angesichts des überragenden Nutzens einer Tunnellösung für die Fahrgäste und die Region und mit Blick auf den Deutschlandtakt auch die gesamte Volkswirtschaft kann das Gefühlserlebnis einer oberirdischen Einfahrt in die Stadt als nur als nachrangig eingestuft werden.



Dirk Westedt
– Gruppenvorsitzender –

f. d. R. gez. Markus Gail
– Geschäftsführer –