Erstes Dialogforum der DB-Netz zum Fernbahntunnel am 20.11.2023

Kommentar von Karl-Heinz Peil

Online-Fassung unter: https://umwelt-klima-rheinmain.net/fernbahntunnel-in-frankfurt/

Eingeladen wurden ca. 70 Personen, die als beratendes Gremium den Planungsprozess begleiten sollen. Diese und die weiteren Sitzungen sind nicht öffentlich geplant, was sich jedoch nicht auf die Verbreitung der Diskussionsinhalte bezieht. Aus diesem Grund wurde auch die Presse zu diesem Kreis nicht eingeladen, sondern „Pressebotschaften" vorbereitet. Der Inhalt suggeriert eine weitgehende Übereinstimmung der Teilnehmer, was aber keineswegs der Fall ist. Bei der Vorstellung des vorbereiteten Textes wurden von den Teilnehmern nur redaktionelle Änderungen vorgenommen. Kritikpunkte gibt es dennoch reichlich.

Variantenprüfung

So betonte Herr Bolte, dass man mit diesem Dialogforum in geradezu vorbildlicher Weise die Öffentlichkeit von Anfang an in den Planungsprozess einbeziehe. Das sei auch der Grund, warum man noch nicht viele Folien zum Planungsstand zeige, denn es gebe derzeit noch „37 Varianten für den Fernbahntunnel".
Dazu einige Fakten:
Das Projekt wurde vor ziemlich genau 5 Jahren – wenige Wochen nach der Präsentation des Deutschlandtaktes – der überraschten Öffentlichkeit vorgestellt. Ende Juni 2021 stellte die DB Netz dann die dazu erstellte Machbarkeitsstudie vor, in der betont wurde, dass man aus über 100 Einzelvarianten endlich eine Vorzugsvariante gefunden habe, die den ursprünglichen Kostenrahmen einhalten könne.
Offen gelassen wurde in der Machbarkeitsstudie lediglich die Frage, ob der Tiefbahnhof unter die heutigen Gleise 1 bis 4 oder direkt unter die Mannheimer Straße verlegt werden kann. Letzteres scheidet wohl aus Gründen der dort vorhandenen Bebauung (Hotel und Parkhaus) definitiv aus, zumal dort auch Platz für die oberirdische Baustelleneinrichtung geschaffen werden muss.

„Neues" Kreuzungsbauwerk?

Am 20.11.2023 wurde ein Kreuzungsbauwerk im Tunnel als neu vorgestellt. Dies ist aus mehreren Gründen widersprüchlich.
Bereits in der Machbarkeitsstudie vom Juni 2021 ist ein Kreuzungsbauwerk als Überwerfungsbauwerk auf zwei sich kreuzenden Ebenen im Osten bei der EZB enthalten. Zwischenzeitlich wurde jedoch im letzten Jahr gegenüber der Presse kommuniziert, dass dieses bautechnisch doch recht kompliziert sei (FAZ Rhein-Main-Ausgabe vom 7.3.2022). Es sei eine Anbindung mit vier Tunnelröhren erforderlich. Damit wäre aber die Flexibilität einer wahlweise Nord- oder Südmainischen Anbindung im Osten nicht mehr gegeben.
Auf meine Nachfrage am Infostand im Foyer konnte allerdings weder der Mitarbeiter von DB

Netz noch der Vertreter von Schüßler Ingenieure eine Aussage zum aktuellen Planungsstand machen.
Der derzeitige Stand kann wohl so interpretiert werden, dass man tatsächlich mit vier Tunnelröhren planen möchte und dafür ein höhengleiches Kreuzungsbauwerk in der Nähe des Hauptbahnhofs mit mehr als vier Gleisen favorisiert.

Kommunikationspolitik der DB Netz

Kritikwürdig bleibt die Kommunikationsstrategie der DB Netz mit scheibchenweisen Darstellungen.
So blieb z.B. die gestellte Frage unbeantwortet, ob die geplante, unterirdische Fußgängerquerung zwischen dem neuen Fernbahnhof und der S-Bahn-Station im Nordteil nicht schon vorher (und unabhängig vom Fernbahnhof!) realisiert werden könnte. Herr Bolte antwortete, dass erst im Rahmen der Detailplanung entschieden werden könne, wann diese realisiert werde.
Dazu muss gesagt werden: Eine vom Fernbahntunnel unabhängige Fußgängerpassage als Ersatz für die derzeit wenig genutzte Verbindung im Gleismittelfeld könnte sicherlich als eigene Baumaßnahme für einen beschleunigten Umstieg vom Kopfbahnhof zum S-Bahnhof realisiert werden. Natürlich mit der Option eines Ausbaus zu einem Fernbahnhof als zweiten Bauabschnitt.
Zu kritisieren ist aber vor allem, dass eine Kosten-Nutzen-Rechnung des Projektes (inkl. Klimabilanz) nicht vorliegt. Dazu wird das Projekt Fernbahntunnel geschickt als nachträglich eingefügtes Teilprojekt von Rhein-Main plus verkauft. Die dahinter stehende Behauptung von Herrn Bolte, die er bereits in früheren Veranstaltungen propagiert hat, ist schlicht, dass ohne den Fernbahntunnel der Deutschlandtakt nicht funktionieren würde und auch der vorgesehene oberirdische Ausbau vor allem im Osten nicht möglich wäre. Beide Behauptungen sind jedoch nicht belegt, ebenso wenig wie die Optionen für entlastende Ausbaumaßnahmen am Südbahnhof und andere Umsteigebeziehungen, die z.T. bereits heute möglich sind, wie z.B. mit dem Fernbahnhof am Flughafen.

Fazit

Der Fernbahntunnel wird als unabdingbar dargestellt. Ergebnisoffene Machbarkeitsstudien mit Nutzen-Kosten-Berechnungen und Klimabilanzen wären hingegen notwendig für
> Optimierung der Zulaufstrecken im Osten, insbesondere mit Ausbauoptionen in Hanau mit Konsequenzen für nord- und/oder südmainische Anbindung des Hauptbahnhofes
> Oberirdische Ausbauoptionen für vorhandenen Bahnhöfe mit Entlastungswirkungen
> Einzelprüfungen der derzeitig noch in Planung befindlichen Projekte Rhein-Main-Plus bezüglich tatsächlich vorhandener Abhängigkeiten
> Nahverkehrs-Schienenkonzept des RMV mit Optionen für Straßenbahnnetz in Frankfurt und Offenbach sowie Regionaltangenten Süd und Ost
> Barrierefreiheit des geplanten Tiefbahnhofes, auch hinsichtlich Brandsicherheit