



POSITION ZUM PROJEKT FERNBAHNTUNNEL FRANKFURT

PRÄAMBEL

Unternehmen sind in hohem Maße von einer funktionierenden Schieneninfrastruktur abhängig; in Hessen werden derzeit etwa 17 Prozent der Güter mit der Schiene transportiert. In der IHK Verkehrsumfrage 2019 gaben 47 Prozent der Unternehmen aus dem IHK-Bezirk Frankfurt an, dass ihnen der Neu- und Ausbau der Schienenwege wichtig oder sehr wichtig ist. Zudem bemängelten die Unternehmen Unzuverlässigkeit und Verspätungen, ein unzureichendes Angebot und lange Transportzeiten im Schienengüterverkehr.

Für Arbeits- und Dienstwege der Mitarbeiter und Kunden der Mitgliedsunternehmen der IHK Frankfurt am Main ist die Schiene ein wichtiger Bestandteil. 86 Prozent der befragten Unternehmen gaben in der IHK-Verkehrsumfrage 2019 an, von Verspätungen und Zugausfällen betroffen zu sein. Für einen Erhalt der Erreichbarkeit ist es daher nötig, die Infrastruktur an die Entwicklungen anzupassen. Schließlich besteht auch beim Schienengüterverkehr die Notwendigkeit einer Kapazitätsausweitung, da er bei der Trassenvergabe in Konkurrenz zum Personenverkehr steht.

Als nationaler und internationaler Verkehrsknoten bietet die Region FrankfurtRheinMain beste Voraussetzungen für die zahlreichen Transport- und Logistikunternehmen, die täglich Güter bewegen. Sie liegt mitten in der europäisch bedeutenden Güterverkehrsachse Rotterdam – Genua, die als europäischer TEN-T Korridor ausgebaut werden soll. Dieser Standortvorteil sollte zügig und mit Nachdruck gestärkt werden, um auch in Zukunft eine erfolgreiche Wirtschaftsstruktur in der Region zu ermöglichen.

STATUS QUO DES SCHIENENVERKEHRS IN FRANKFURTRHEINMAIN

Die Region FrankfurtRheinMain hat in den vergangenen Jahrzehnten ein stetiges Wirtschaftswachstum erlebt. Damit einhergehend ist die Beschäftigten- und Bevölkerungszahl gestiegen. Diese Prosperität der Region hat zu einem Wachstum der Verkehrsnachfrage geführt. Diese spiegelt sich bei den Verkehrsträgern Straße und Schiene in Form von Staus, ausgelasteten Zügen und Verspätungen deutlich wieder. Dienstleistungs- und Warenverkehr werden hierdurch beeinträchtigt. Prognosen zeigen, dass die Region weiter wachsen wird, beispielsweise rechnet der Rhein-Main-Verkehrsverbund bis 2030 mit einem weiteren Fahrgastzuwachs von etwa 30 Prozent. Der Fahr-

gastzuwachs wird u. a. durch eine fortgesetzte strukturelle Entwicklung der Region, durch neue Angebote im öffentlichen Verkehr sowie durch verkehrslenkende Maßnahmen, wie Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr, prognostiziert.

Das System Schiene stößt mit Angeboten von Fern-, Nah- und Güterverkehr auf bestehender Infrastruktur längst an seine Grenzen. Die Infrastruktur für die Schiene ist nicht mit der Verkehrsnachfrage aus dem Güterverkehr oder dem Personenverkehr mitgewachsen. Angebotsverbesserungen können aufgrund hoher Auslastung des Schienennetzes kaum noch umgesetzt werden, insbesondere dort, wo Fern-, Nah- und Güterverkehr auf den gleichen Gleisen unterwegs sind.

Mit dem Programm FrankfurtRheinMainPlus (FRM Plus) sollen zusätzliche Strecken und Verbesserungen im Netz geschaffen werden, um mehr Züge und eine höhere Zuverlässigkeit zu erreichen. Besonders Strecken im Zulauf des Frankfurter Hauptbahnhofs werden geplant. Diese sind: die Nordmainische S-Bahn und die Neu- und Ausbaustrecke Hanau – Fulda, die Ausbaustrecke Frankfurt – Friedberg, die Regionaltangente West sowie die Neubaustrecke RheinMain–RheinNeckar. Zudem sind kleinere Maßnahmen wie höhenfreie Ausfädelungen und Blockverdichtungen geplant.

Der Frankfurter Knoten ist jedoch bereits heute bis zur Grenze ausgelastet. Als zentraler Verkehrsknoten in Deutschland fließen zwei Drittel des deutschen Fernverkehrs durch FrankfurtRheinMain. Weder Hauptbahnhof noch Südbahnhof sind oberirdisch noch erweiterbar. Mit der Zielsetzung des Bundes, eine Verbesserung des Schienengüterverkehrs und eine Verdopplung des Schienenpersonenfernverkehrs zu erreichen, sind aber Kapazitätserhöhungen notwendig.

Kapazitätserhöhungen können vor allem durch eine Entmischung von Fern- und Nahverkehr auf den Hauptkorridoren und im Knotenbereich durch zusätzliche Gleise entstehen, wodurch gegenseitige Behinderungen vermieden werden. Zudem ist die Steigerung der Leistungsfähigkeit und eine Reisezeitverkürzung für Fernverkehrszüge in FrankfurtRheinMain Grundlage für die Einführung des Deutschland-Takts. Zeitliche Vorteile sind durch die direkte Durchbindung von Fernverkehrszügen zwischen Mannheim und Fulda zu erwarten. Bessere Fernverkehrsverbindungen aus FrankfurtRheinMain in andere Metropolen verbessern die Erreichbarkeit der Unternehmen für Besucher und stärken damit den Wirtschaftsstandort insgesamt.

IDEE EINES FERNBAHNTUNNELS FRANKFURT

Im November 2018 wurde öffentlich, dass der Bund einen Fernbahntunnel unter dem Frankfurter Hauptbahnhof plant, indem das Vorhaben „Knoten Frankfurt“ in den „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans 2030 aufgenommen wurde. Die zugrunde liegende Skizze zeigt einen Tunnel zwischen Niederrad über den Hauptbahnhof bis zum Kaiserlei oder bis zur nordmainischen Schienenstrecke bei Mainkur.

Durch den Bau eines zusätzlichen Tiefbahnhofs würde der Frankfurter Hauptbahnhof für einen Teil des Fernverkehrs zum Durchgangsbahnhof. Die Kopfbahnsteige des Hauptbahnhofs sollen dabei erhalten bleiben und mit der neuen Fernverkehrs- sowie der S-Bahn-Station über einen Quertunnel verbunden und Umsteigewege damit verkürzt werden.

UNTERSCHIEDE ZUM EHEMALIGEN PROJEKT FRANKFURT 21

Im Rahmen des Projektes „Fernbahntunnel Frankfurt“ soll der gesamte überirdische Kopfbahnhof mit allen Gleisen und Bahnsteigen erhalten bleiben. Der neu zu schaffende Durchgangsbahnhof in Tieflage soll zusätzlich zum bestehenden Kopfbahnhof entstehen und dadurch die Leistungsfähigkeit des gesamten Frankfurter Bahnknotens steigern. Durch den neuen Tiefbahnhof werden mehrere überirdische Gleise für den Regionalverkehr nutzbar.

Das ehemalige Projekt „Frankfurt 21“ aus dem Jahr 1996 verfolgte dagegen das Ziel, den bestehenden Kopfbahnhof durch einen Durchgangsbahnhof zu ersetzen und frei werdende Flächen des Gleisvorfeldes zu nutzen. Diese Planung wurde jedoch bereits seit dem Jahr 2001 nicht mehr weiter verfolgt. Heute steht fest, dass die bestehenden Gleise im Vorfeld des Hauptbahnhofs unabhängig von Neuplanungen zum Erhalt der Kapazität vollständig benötigt werden.

NÄCHSTE SCHRITTE

Das Projekt Fernbahntunnel Frankfurt als Teil des BVWP-Projekts Knoten Frankfurt befindet sich mit Stand 2019 in einem frühen Planungsstadium; eine exakte Linienführung ist noch nicht bekannt. Im Rahmen einer Studie soll zunächst die technische Machbarkeit und grundsätzliche Streckenanbindung bis zum Frühjahr 2021 geprüft werden.

AUSWIRKUNGEN AUF DEN GÜTER- UND REGIONALVERKEHR

Die vorhandenen Trassen am Hauptbahnhof und am Südbahnhof werden für eine Erweiterung des Regionalverkehrs genutzt werden, Nah- und Regionalverkehr könnten besser vertaktet und kapazitiv ausgeweitet werden. Durch die Entmischung der Verkehre wird eine höhere Fahrplanstabilität gewährleistet - Güterverkehre können im Knoten Frankfurt dadurch besser abgewickelt werden. Ohne die Kapazitätsausweitung könnten weitere Regionaltangentialen vom Flughafen über den Südbahnhof zum Offenbacher Hauptbahnhof und zum Frankfurter Ostbahnhof und darüber hinaus nur mit erheblichem Mehraufwand umgesetzt werden; bei einer Realisierung könnten diese leichter geplant werden. Die Vision eines S-Bahn-Rings um Frankfurt, zur Entlastung und Weiterentwicklung der S-Bahn Rhein-Main, wäre sonst schwieriger umzusetzen.

AUSWIRKUNGEN AUF DEN FERNVERKEHR

Durch einen Fernbahntunnel in Frankfurt würde ein Lückenschluss im bundesweiten Hochgeschwindigkeitsnetz erfolgen und durch die zusätzlichen Gleise die Leistungsfähigkeit im Schienenverkehr für Fern- und Nahverkehr nachhaltig gesteigert werden. Zudem entsteht für den Fernverkehr ein Fahrtzeitgewinn im Frankfurter Knoten. Durch die Entmischung von schnellen (Fernverkehr) und langsamen Zügen (Regional- und Nahverkehr) werden gegenseitige Behinderungen verringert, die auch dem Güterverkehr zugutekommen. Von der besseren Erreichbarkeit im Fernverkehr profitieren Kunden und Fachkräfte der Mitgliedsunternehmen der IHK Frankfurt am Main. Zudem kann der Tourismus- und Messestandort Frankfurt durch eine höhere Erreichbarkeit gestärkt werden.

Bereits heute müssen ICEs am Frankfurter Hauptbahnhof aufgrund fehlender Gleise vorbeifahren und halten nur am Frankfurter Südbahnhof und am Flughafen. Durch einen Fernbahntunnel müssten neue Angebote im europäischen und nationalen Fernverkehr nicht mehr an Frankfurt vorbeigeführt werden.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE REGION

Ein Fernbahntunnel hat die Dimension, FrankfurtRheinMain als europäische Verkehrsdrehscheibe zu stärken: Für Unternehmen aus dem regionalen Schwerpunktkluster Logistik bieten sich in einem wachsenden Markt mehr Möglichkeiten und die Erreichbarkeit als bedeutender Standortvorteil für ansässige und ansiedlungswillige Unternehmen wird gesichert. Ein unterirdischer Bau der Gleise hat den Vorteil, dass dieser weniger Widerstände erzeugt als die Verlegung zusätzlicher oberirdischer Gleise. Zudem sind die Beeinträchtigungen des Bahnbetriebs während der Bauphase beim Tunnelbau sehr gering, ebenso wie die Beeinträchtigungen des stationären Handels und der ansässigen Dienstleistungsunternehmen durch Lärm und Baustellenlogistik.

FAZIT

Ein Fernbahntunnel für Frankfurt könnte für den Schienenverkehr in FrankfurtRheinMain ein neues Kapitel eröffnen. Mehr Kapazitäten im Fern- und Regionalverkehr bieten die Möglichkeit für mehr Angebote und mehr Fahrplanstabilität für Beschäftigte und Kunden der Unternehmen, erhöhen die Planungssicherheit für Unternehmen im Güterverkehr und entlasten die Straßen, was die Erreichbarkeit der Unternehmen verbessert. Durch bessere Anbindungen kommen Geschäftsreisende und Fachkräfte schneller zu den Unternehmen; Unternehmen aus dem Tourismusgewerbe werden schneller durch Besucher erreicht.

POSITION DER IHK FRANKFURT

Die Vollversammlung der IHK Frankfurt am Main unterstützt die Idee einer deutlichen Kapazitätsausweitung des Schienenverkehrs in FrankfurtRheinMain. Ein Fernbahntunnel Frankfurt würde einen zukunftsfähigen Schienenverkehr für die Region FrankfurtRheinMain in den nächsten Jahrzehnten ermöglichen. Ohne eine deutliche Kapazitätsausweitung des Schienenverkehrs könnte das Wirtschaftswachstum in FrankfurtRheinMain gehemmt werden. Vor diesem Hintergrund und den aus dem Projekt erwachsenden Chancen erscheinen die anfallenden Kosten in der Gesamtabwägung als vertretbar.

Mehr Angebote im Personenverkehr bedeuten eine bessere Erreichbarkeit der Unternehmen für deren Mitarbeiter und Kunden und damit eine erhöhte Attraktivität des Wirtschaftsstandorts FrankfurtRheinMain. Durch die erhöhte Fahrplanstabilität werden die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr verbessert. Durch die Planung des Fernbahntunnels dürfen jedoch keine dringend notwendigen Projekte aus dem Programm FrankfurtRheinMain Plus verzögert werden. Die Vollversammlung der IHK Frankfurt am Main spricht sich für eine zügige Planung und Realisierung eines Fernbahntunnels Frankfurt aus.