



# HESSISCHER LANDTAG

05. 08. 2022

## Kleine Anfrage

Nadine Gersberg (SPD) vom 07.06.2022

### Fernbahntunnel Frankfurt – Auswirkungen auf die Stadt Offenbach am Main – Teil I und Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

#### Vorbemerkung Fragestellerin:

Der geplante Fernbahntunnel Frankfurt wird maßgebliche Auswirkungen auch auf die Stadt Offenbach am Main haben. Zum anderen können, je nach Planungen und Streckenführungen, Chancen für die Stadt entstehen. Um die Lage bewerten zu können, stellen sich aktuell Fragen.

#### Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland und auch in Hessen befindet sich zum weit überwiegenden Teil im Eigentum des Bundes und wird durch die ebenfalls bundeseigene DB Netz AG betrieben. Auch der Fernbahntunnel Frankfurt wird Teil der bundeseigenen Schieneninfrastruktur sein. Das Projekt ist in die höchste Bedarfskategorie des Bundesverkehrswegeplans, den Vordringlichen Bedarf eingeordnet und wird mit Mitteln des Bundesschienenwegeausbaugesetzes finanziert.

Während der Schienengüterverkehr und der Schienenpersonenfernverkehr privatrechtlich organisiert sind, wird der Schienenpersonennahverkehr durch die Aufgabenträgerorganisationen des öffentlichen Personennahverkehrs ausgeschrieben und bestellt. In Hessen sind, im Gegensatz zu Regelungen in anderen Ländern, die Verkehrsverbünde die Aufgabenträgerorganisationen. Im Rhein-Main-Gebiet ist somit der Rhein-Main-Verkehrsverbund RMV die zuständige Aufgabenträgerorganisation.

Zur Beantwortung aller drei Teile dieser Kleinen Anfrage wurden daher die DB Netz AG und der RMV um entsprechende Auskünfte gebeten. Auf deren Angaben beruhen die nachfolgend wiedergegebenen Ausführungen. Hierbei ist weiterhin zu berücksichtigen, dass für das Projekt des Fernbahntunnels Frankfurt eine vom Bund beauftragte Machbarkeitsstudie mit positivem Ergebnis abgeschlossen und die Vorplanung ausgeschrieben wurde, eine Beauftragung bzw. Vergabe soll voraussichtlich Ende des Jahres erfolgen. Die folgenden Angaben spiegeln daher diesen noch sehr frühen Planungsstand wider. Verschiedene der angefragten Informationen sind daher den Erkenntnissen im weiteren Planungsablauf vorbehalten.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Welche Streckenführungen werden aktuell für den Fernbahntunnel diskutiert?

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie für den Fernbahntunnel wurden drei verschiedene Trassierungskorridore untersucht, nämlich ein nördlicher, ein mittlerer und ein südlicher Korridor. Nach Mitteilung der DB stelle der Frankfurter Hochhausriegel im mittleren Trassenkorridor mit seinen Tiefgründungen und den Lastausbreitungsbereichen der Fundamente eine rund 50 m tiefe Barriere dar. Die Untersuchung habe ergeben, dass eine Streckenführung durch den Hochhausriegel technisch nicht möglich sei. Aufgrund der vorhandenen Infrastrukturen sowie baulichen Hindernisse sei die Umsetzung im nördlichen Korridor mit erheblichen Einschränkungen und Risiken verbunden. Zusätzlich habe der nördliche Korridor den längsten Fahrtweg. Die Umsetzung im südlichen Korridor biete somit die besten Voraussetzungen für die verkehrliche und technische Umsetzung des Projektes.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie im Einzelnen sind auf der Internetseite  
→ <https://www.fernbahntunnel-frankfurt.de> abrufbar.

Frage 2. Welche Gleise sollen dafür wo gebaut werden?

Frage 3. Wo soll der Tunnel aus der Erde kommen?

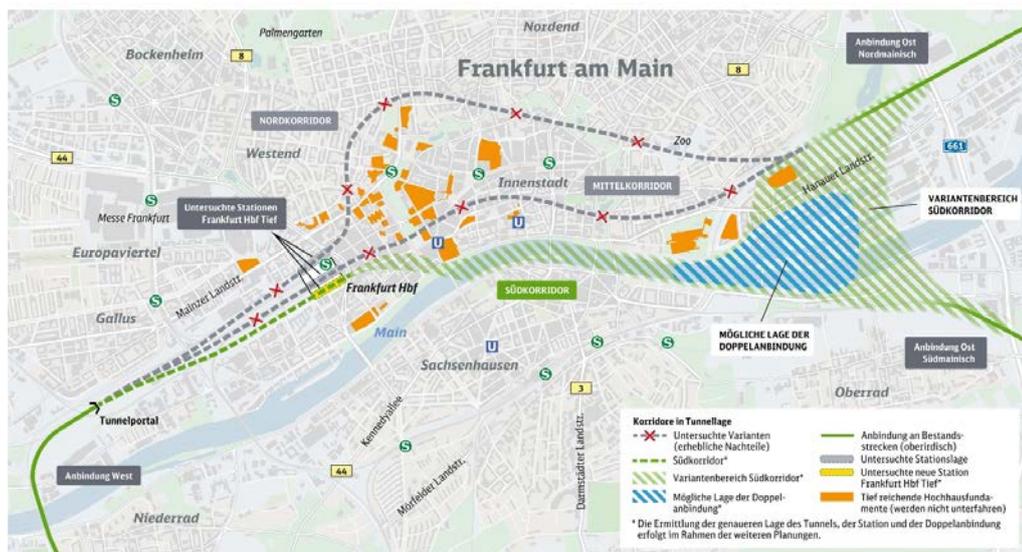
Die Fragen 2 und 3 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Entsprechend den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie sollen zwischen der zukünftigen dritten Niederräder Mainbrücke und dem Frankfurter Osten unterirdisch zwei zusätzliche Gleise verlaufen und an eine neue Station Frankfurt Hbf Tief anschließen. Die neue Station soll zukünftig über vier zusätzliche Bahnsteigkanten und somit vier Gleise verfügen. Im weiteren Verlauf in Richtung Osten teile sich die Strecke gemäß den Angaben der DB nach aktuellem Planungsstand unterirdisch in einen nordmainischen und südmainischen Anschluss, sodass sowohl die nordmainische Strecke über Maintal als auch die südmainische Strecke über Offenbach an den Fernbahntunnel angebunden würden.

Das Tunnelportal im Westen werde vermutlich im Bereich des Vorfeldes des Frankfurter Hauptbahnhofs etwa dort liegen, wo sich die bestehenden Strecken Richtung Frankfurt-Höchst (- Wiesbaden) einerseits und Frankfurt-Niederrad (- Mainz/Mannheim) andererseits verzweigen. Die genaue Lage des Tunnelportals sei in den weiteren Planungen zu klären. Gleiches gelte für die genaue Lage des nord- und südmainischen Portals am östlichen Ende des Tunnels. Die Anbindung an die südmainische Strecke soll zwischen Frankfurt und Offenbach erfolgen, sodass sich hieraus gemäß dem Erkenntnisstand der Machbarkeitsstudie keine direkten infrastrukturellen Auswirkungen auf Offenbach ergeben.

Zur ergänzenden Information ist hierzu anliegende Kartendarstellung beigelegt.

#### Ergebnisse der Machbarkeitsstudie als Grundlage für die weitere Planung



Frage 4. Ist es denkbar, den Tunnel erst für die Station Offenbach-Ost aus der Erde zu holen?

Aktuell ist eine Einfädung vom Fernbahntunnel auf die nordmainische Strecke im Bereich Frankfurt-Ost sowie auf die südmainische Strecke zwischen Frankfurt-Süd und Offenbach Hbf geplant. Zu einer etwaigen Verlängerung des Tunnels bis Offenbach-Ost führt die DB aus, dass eine solche nicht vorgesehen sei. Im Falle einer derartigen Verlängerung könnte der Hessenexpress, der durch den Fernbahntunnel geführt werden soll, entgegen den bestehenden Fahrplankonzepten nicht in Offenbach Hbf halten.

Frage 5. Welche Kapazitäten an „Züge pro Stunde“ werden damit zusätzlich zum jetzigen Schienensystem von Ost nach West und von Nord nach Süd geschaffen?

Frage 6. Wie viele dieser Züge sollen Güterverkehr sein (aufgesplittet nach Ost-West / Nord-Süd) und wie viele S-Bahn und wie viele Personenfernverkehr?

Frage 7. Wie viele dieser Züge sollen in Offenbach-Ost halten?

Frage 8. Wie viele dieser Züge sollen in Offenbach-Hauptbahnhof halten?

Die Fragen 5 bis 8 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die durch den Fernbahntunnel Frankfurt geschaffene zusätzliche Kapazität hängt auf Grund der unterschiedlichen Eigenschaften der Züge, insbesondere hinsichtlich Höchstgeschwindigkeit und Anzahl der Zwischenhalte, sehr stark vom zukünftigen Betriebsprogramm ab. Die DB teilt diesbezüglich mit, dass die Infrastruktur im Rahmen der Planungen so dimensioniert werde, dass alle gemäß dem Deutschlandtakt (im Auftrag des Bundes erarbeitetes Fahrplankonzept für einen deutschlandweiten integralen Taktfahrplan mit dem Ziel verkürzter Reise- und Umsteigezeiten) geplanten Verkehre im Korridor Frankfurt-Hanau abgewickelt werden können. Nach aktuellem Planungsstand werde im Bereich des Frankfurter Knotens von einer Kapazitätssteigerung von ca. 20 % ausgegangen.

Die Kapazitätssteigerung im Knoten Frankfurt betreffe vornehmlich den Personenverkehr. Durch die Verlagerung eines Großteils des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) in den Fernbahntunnel entstünden im oberirdischen Bereich des Frankfurter Hauptbahnhofs zusätzliche Kapazitäten für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV).

Zusätzlich zu den heute verkehrenden S-Bahn Linien S1, S2, S8 und S9 sollen gemäß dem Konzept des Deutschlandtakts Züge der zusätzlichen Südtangente im Viertelstundentakt in Offenbach-Ost halten. Diese Südtangente steht jedoch nicht im Zusammenhang mit dem Fernbahntunnel. In Offenbach Hbf ist gemäß diesem Konzept neben dem Halt der Züge der Südtangente der Halt einer zusätzlichen, in etwa zweistündlich verkehrenden SPNV-Linie vorgesehen.

Frage 9. Ist der Fernbahntunnel mit einer S-Bahn-Südtangente vom Osten (egal ob Dietzenbach/Rodgau oder Hanau) über Offenbach-Ost, Offenbach-Hauptbahnhof nach Wiesbaden/Mainz unter Anschluss des Flughafens Terminal 1 kompatibel?

Frage 10. Wo würde diese „Südtangente“ dann in Frankfurt wieder einfädeln?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB erläutert hierzu, dass eine Südtangente separate Ausbaumaßnahmen der bestehenden Infrastruktur erfordere. Diese stünden nicht im Zusammenhang mit den erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen für den Fernbahntunnel. Durch den Bau des Fernbahntunnels werde aus Sicht der DB die Realisierung der Südtangente nicht behindert, sondern begünstigt, da die Engpässe Frankfurt-Süd und Frankfurt Hbf entlastet würden. Diese Sichtweise wird von der Landesregierung geteilt.

Konkrete Untersuchungsaufträge für eine Südtangente – mit Ausnahme einer Machbarkeitsstudie für Infrastrukturbedarf in Offenbach-Ost – wurden bisher von der Aufgabenträgerorganisation für den SPNV, d.h. dem RMV, noch nicht erteilt. Daher sind derzeit noch keine Aussagen über deren genaue Trassenlage möglich.

Wiesbaden, 1. August 2022

In Vertretung:  
**Dr. Philipp Nimmermann**