

Moderation und Einführung

Karl-Heinz Peil – für die Initiative Takt vor Tempo Rhein-Main

Der Fernbahntunnel: Herzstück oder Herzinfarkt für die Verkehrswende in Frankfurt?

Podiumsteilnehmer

Dr. Christoph Engelhardt, München – Dipl. Physiker, Mitglied von *Bürgerbahn Denkfabrik* und Betreiber des Infoportals *wikireal.info*

Explodierende Kosten und unwägbare Risiken von Tunnelprojekten – Die Negativbeispiele Stuttgart 21 und 2. Stammstrecke in München

Gerd Schmanke – Consultant für Mobilität und Logistik:

Die tatsächliche Kapazität des Frankfurter Hauptbahnhofs aus fachlicher Sicht

N.N. Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdL):

Großprojekte der Deutschen Bahn aus gewerkschaftlicher Sicht

Für die anschließende Diskussionsrunde sind Vertreter aus der Kommunalpolitik eingeladen, ihre bisherige Sicht auf das Projekt darzustellen.

Mit der Veranstaltung wollen wir auf die lückenhaften, fragwürdigen und unbegründeten Argumente der DB InfraGO hinweisen, die in der öffentlichen Wahrnehmung des Projekts bisher völlig unzureichend gewürdigt wurden. Angesichts der anstehenden Kommunalwahl am 15. März möchten wir außerdem in Erfahrung bringen, welche konkreten Positionen die Parteien zu dem Projekt vertreten und inwieweit diese über eine „kritische Begleitung“ hinausgehen.



Aus der Vielzahl von unseren Argumenten gegen den Fernbahntunnel verweisen wir an dieser Stelle auf folgende Probleme, die auch kommunalpolitisch hohe Relevanz haben:

Nicht vorhandener Nutzen, unkalkulierbare Kosten und Bauzeiten

Die immer noch kommunizierten 3,6 Mrd. Euro an Projektkosten sind völlig utopisch. Der angegebene Nutzen des Fernbahntunnels wird verschleiert, indem diese extrem teure Maßnahme mit einfach zu realisierenden oberirdischen Maßnahmen in einen Projekttopf geworfen wird. Die notwendigen Kapazitätssteigerungen für den Schienenverkehr im Rhein-Main-Gebiet sind mit wesentlich einfacheren Maßnahmen erreichbar.

Kontraproduktiv: Verkehrswende und innerstädtische Großbaustellen

Ein- und Ausfädelungen des Tunnels sowie der Tiefbahnhof erfordern offene Baugruben mit Vollsperrung von Verkehrswegen und umfangreichen Baustellenverkehr. Der innerstädtische Verkehr in Frankfurt wird auch zu Lasten des ÖPNV jahrelang massiv behindert.

Umweltrisiken und Greenwashing

Das Projekt wird eine verheerende Klimabilanz aufweisen. Grüner Stahl und CO₂-armer Zement sind bloßes Wunschdenken der DB InfraGO. Bei der Grundwasserhaltung sind ähnlich gelagerte, massive Probleme zu erwarten wie bei den Projekten Stuttgart 21 und der 2. Stammstrecke in München.