

Fazit und Stellungnahme zur Veranstaltung mit Herrn Bolte:

- 1. Die Behauptung von Herrn Bolte der Knoten Frankfurt (Ffm) sei das Herzstück des Deutschland-Taktes (ITF = Integraler Taktfahrplan) ist widerlegt.**

Nach dem derzeitigen dritten Zielfahrplan für den Deutschlandtakt ist Frankfurt weder ein Nullknoten noch ein Halbstundenknoten. Und das nach allen Neubaumaßnahmen (Mannheim-Ffm, Fernbahntunnel, Ffm-Fulda). Den Deutschlandtakt als Begründung für den Fernbahntunnel anzuführen ist Rosstäuschung.

- 2. Bolte führte weder die Unmöglichkeit des viergleisigen Ausbaus der Strecke Ffm Hbf – Südbahnhof (Ost-Ausbau) an, die er noch im Mai mit dem Horror-Abriss von Häusern begründete, noch widerlegte er unsere Ausbau-Pläne, die ja auf alten DB-Plänen fußen.** Auch die Behauptung nur 5 Prozent Zuwachs könne hiermit erreicht werden (sein Vortrag Februar 2020 und im Mai 2023) hat er nicht wiederholt, sondern gab zu, dass mindestens 1566 Züge damit abgefertigt werden können. Im Mai hatte er noch ausgeführt, die Pläne der DB von 2003 seien für lediglich 1100 Züge ausgelegt gewesen.
- 3. Bolte ging in keiner Weise auf den Vorwurf ein, die DB habe den viergleisigen Ost-Ausbau nicht ordentlich untersucht.** Er bestätigte ihn damit sozusagen. Einen unglücklichen Einwurf machte dagegen Christian Behrendt von Pro Bahn und Bus, der 2021 den viergleisigen Ausbau nach befürwortet hatte und ihn jetzt plötzlich unter dem rollenden Rad als extrem schwierig (im Gegensatz zum Tunnel) sah.
- 4. Boltes Forderung, es müssten mindestens vier Fernbahnsteigkanten (unterirdisch) dazukommen, begründete er mit der Behauptung Frankfurt Hbf benötige 29/30 Bahnsteigkanten.** Und hier lockte er mit dem Regionalverkehr, der doch durch diese zusätzlichen Kanten stark gewinne. In seinen weiteren Ausführungen führte er aber nur neue Fernbahn-Hochgeschwindigkeitsstrecken an (Frankfurt-Mannheim, Frankfurt-Fulda, Fulda-Erfurt, Würzburg-Nürnberg). Alle diese Strecken dienen im Wesentlichen nur der Verbesserung der Fernbahn-Hochgeschwindigkeitstrassen. Es sei hier erwähnt, dass auf diesen Trassen, aufgrund ihrer Milliardenkosten, extrem hohe Trassenpreise für den Regionalverkehr entstehen und der wird dann kaum darauf noch gefahren (siehe z. B. München-Nürnberg).

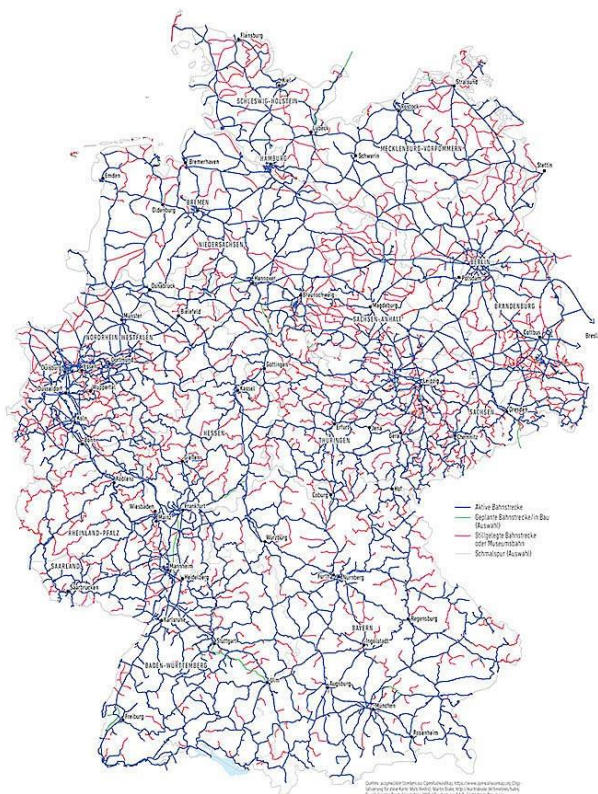
5. **Dafür, dass es ihm hauptsächlich um den Fernverkehr geht, spricht auch, dass Bolte sich nicht um die Verbesserung des Hbf Hanau kümmert, sondern mit der teuren Y-Verzweigung dem aus dem Wege geht.** Der Regionalverkehr hat das Nachsehen. Das müsste Christian Behrendt und allen, die sich eine Verbesserung des Regionalverkehrs versprechen (80 – 90 Prozent der Fahrgäste) auch zu denken geben.
6. **Ein weiteres Indiz ist die Forderung nach 29/30 Bahnsteigkanten.** Während in Stuttgart, 70 Minuten entfernt, 16/17 Bahnsteigkanten auf 8 Bahnsteigkanten unterirdisch zurückgebaut werden und eine Vervielfachung des Regionalverkehrs versprochen wird (!), müssen es jetzt in Frankfurt die europaweit meisten Bahnsteigkanten eines Bahnhofs sein.
Abgesehen davon, dass im Norden von Ffm Hbf ein zusätzliches Gleis Platz hätte (Gleis 26) und im Süden, wenn die Tram sowieso verlegt wird, noch zwei Gleise auf die dann Ex-Mannheimer Straße passen würden (Gleis 27 und 28, mit 1 a dann 29), erscheint die Forderung nach so vielen Bahnsteigkanten übertrieben, wie das Ziel von 6 - 700 000 Fahrgästen am Tag (also ganz Frankfurt). Weder könnte das derzeitige Netz, auch nicht mit den neuen geplanten Hochgeschwindigkeitstrassen, noch z. B. die Bahnhöfe Köln und Hamburg auch nur annähernd, eine daraus folgende Zug/Fahrgastmenge aufnehmen. Wie gesagt, auch oberirdisch könnte man sich dem in Ffm annähern. Der Verdacht kommt aber auf, dieses Szenario diene nur der Begründung der Fernbahntunnelgleise.
7. **Das Hinausschieben des Brandschutzes möchte ich als weitere Nebelkerze bezeichnen.** Schon jetzt ist klar, dass Ausstiege alle 500 Meter nicht ausreichen.
8. **FFM-Hbf ist ein westlastiger Kopfbahnhof, 2/3 aller Züge kommen von Westen und fahren nach Westen.** Über die Main-Weserbahn (Nordwesten) fahren 2030 etwa 100, über den Homburger Damm 100 (Westen Richtung Höchst/Wiesbaden) und nach Darmstadt (Südwesten) knapp 100. Das heißt von den 1800 angeblich prognostizierten Zügen pro Tag müssen 900 auf den vier jetzt gerade gebauten Zulaufgleisen von/nach Westen (Niederrad) verkehren. Bleiben im Osten (Ffm-Südbahnhof) noch 600 Züge. Und das soll nicht auf vier Gleisen klappen, wenn im Westen ein Drittel mehr (900) auf vier Gleisen fahren muss?
9. **Höhepunkt des Nebelwurfs war die Präsentation von fast CO₂-freiem Beton, nachdem man bislang das CO₂-Problem tunlichst vermieden hatte.** Erstens ist hier die Stahlproduktion im Wesentlichen außer Acht

gelassen und zweitens haben Recherchen ergeben, dass dieser neue Beton frühestens 2050 zur Verfügung steht, wenn der Fernbahntunnel längst gebaut sein soll. Die Präsentation solcher Wunderwaffen kennen wir ja auch aus der Auto-Branche (Wankel-, Diesel-, Elektro-, Wasserstoffmotor und E-Fuels). Alle diese Dinge hielten erstens längst nicht das was man sich mit ihnen versprach, sind zweitens mit gigantischen Energieaufwänden verbunden und drittens funktionieren sie nur mittels erneuerbarer Energie. Auch die „alternative“ Betonherstellung steckt nicht nur in den Kinderschuhen, sondern ist mit gigantischem Energieaufwand verbunden, der bei Kohle/Gas-Einsatz zu noch größeren CO2-Ausstoss führt.

10. **Die Baumaßnahmen wurden teils zugegeben, teils verharmlost.**
11. **Von den Kosten hört man gar nichts mehr.** Das ist bei Milliardenkosten eine schlichte Unverschämtheit.
12. **Heiner Monheims Analyse gilt nach wie vor: Wollen wir eine Rumpf-Hochgeschwindigkeitsbahn oder eine Flächenbahn mit Takt statt Tempo, aber einer großen Netzgeschwindigkeit.**



Rot, Rumpf-Hochgeschwindigkeitsbahn



Rot, seit 1950 stillgelegte Strecken

Einer solchen Bahn der Zukunft kommen wir mit einem Fernbahntunnel nicht näher, im Gegenteil.

Klaus Gietinger, Frankfurt22, 17.9.2023