

DAS UNSICHTBARE RISIKO: EINE BILANZ EINE BILANZ DES FERNBAHNTUNNELS FRANKFURT

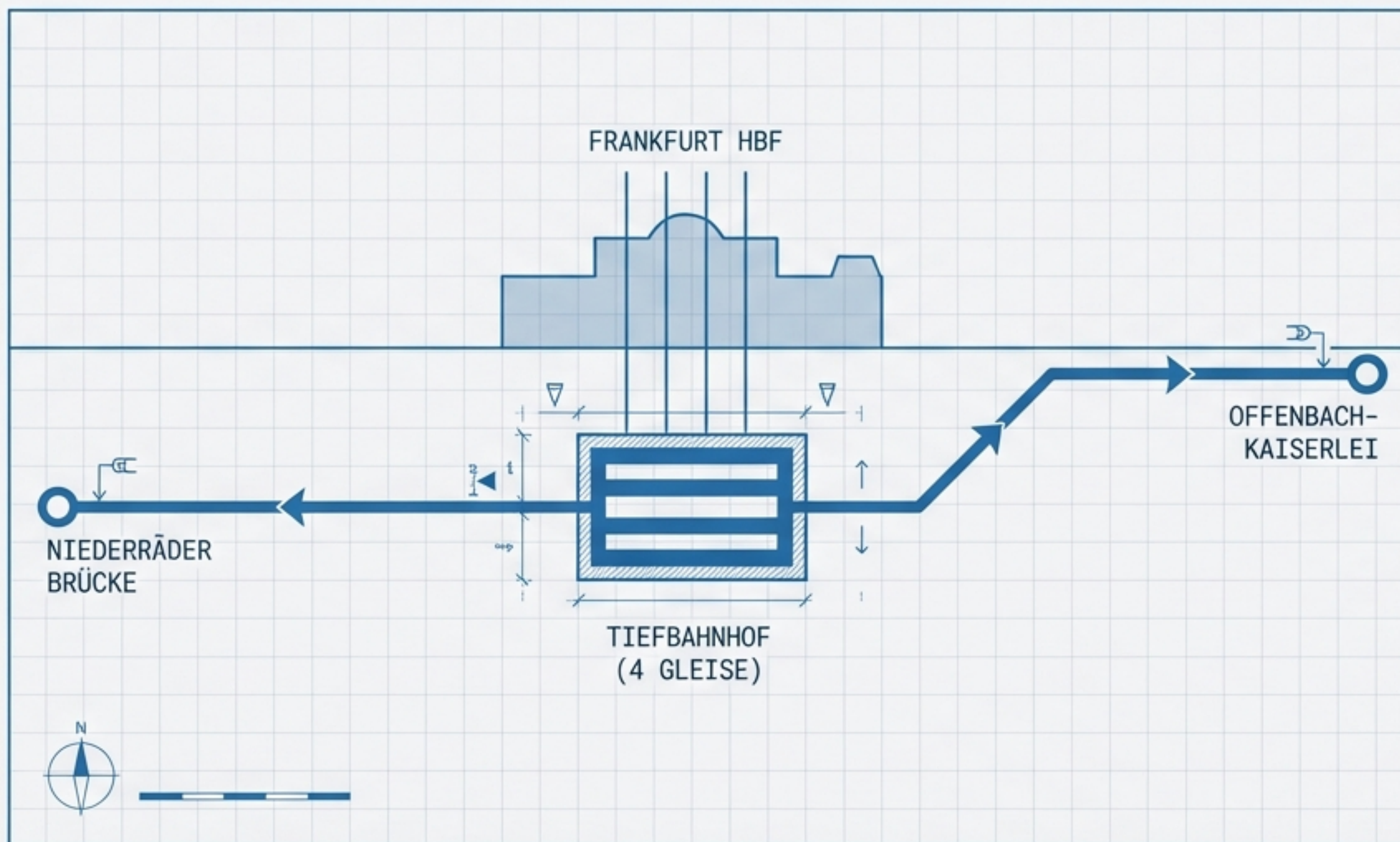
Warum das Milliardenprojekt ökonomisch und ökologisch scheitert – und welche Alternative totgeschwiegen wird.



Ein Dossier der Initiative "Takt vor Tempo Rhein-Main".
Analyse basierend auf BVWP-Methodik, internen DB-Auskünften und realen Vergleichsdaten.
Thema: Aufdeckung des "unsichtbaren" Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV).



DAS VERSPRECHEN: KAPAZITÄT DURCH BETON



SPECIFICATION SHEET

DAS PROJEKT: Fernbahntunnel mit 4-gleisigem Tiefbahnhof.

DIE STRECKE: Verbindung zwischen Offenbach-Kaiserlei und der 3. Niederräder Brücke.

DAS ZIEL: Trennung von Fern- und Regionalverkehr. Beschleunigung durch Entfall des Fahrtrichtungswechsels.

OFFIZIELLE KAPAZITÄT: +20% für den Knoten Frankfurt (+5% durch Begleitmaßnahmen).

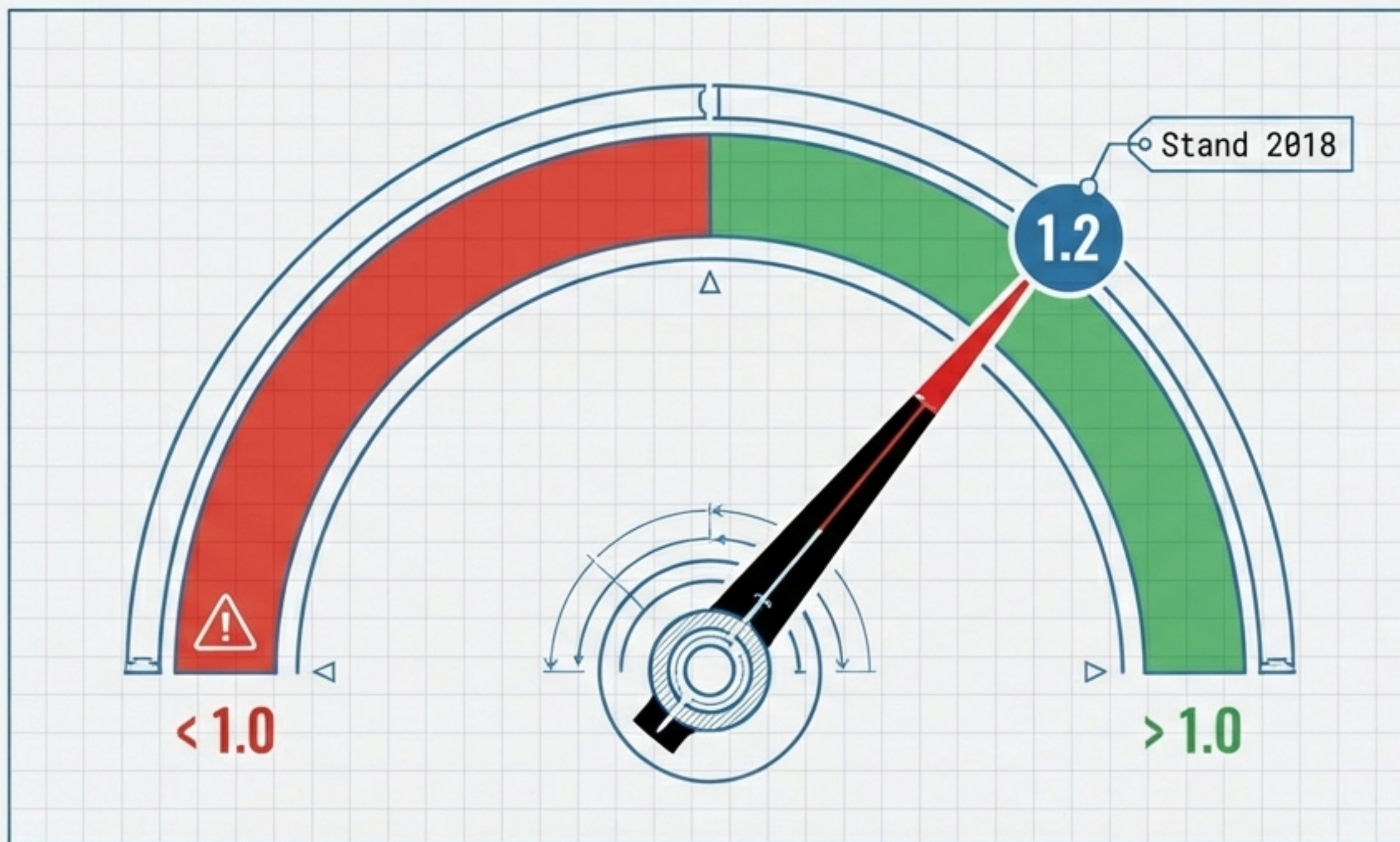
KOSTEN (STAND 2018): 3,6 Milliarden Euro.

*REFERENZ: BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN 2030 / DB NETZ AG. DATEN PRÜFSTAND 2018.

APPROVED FOR RELEASE
OCT 26, 2023



DAS K.O.-KRITERIUM: DER KAMPF UM DIE 1,0



SPECIFICATION SHEET

DIE REGEL: Projekte des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) müssen einen NKV > 1 aufweisen. Werte unter 1 bedeuten: Die Kosten übersteigen den gesellschaftlichen Nutzen.

DER STATUS QUO: Der offizielle Wert von 1,2 stammt aus dem Jahr 2018.

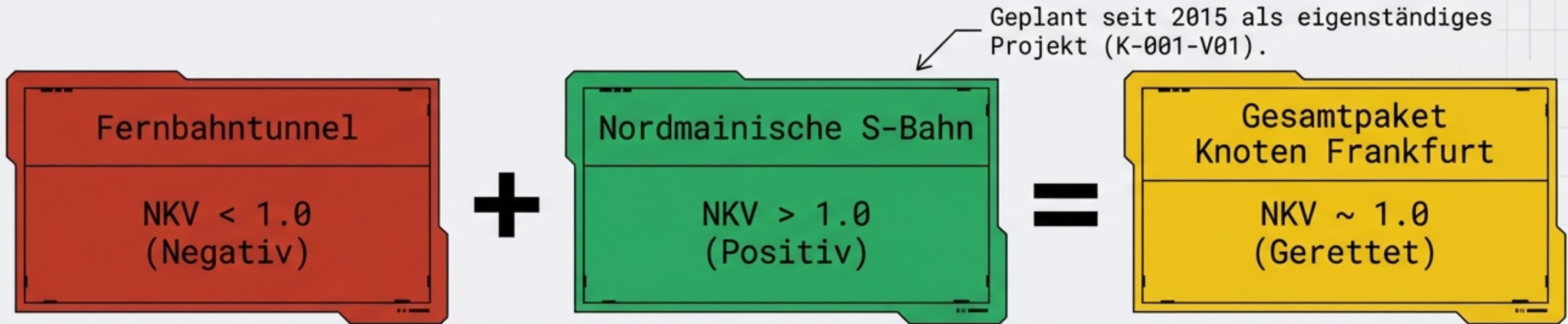
DAS ZITAT (BMVI, 2019): "Sehr langfristige Lösung mit niedrigem NKV und komplexen Maßnahmen: Optimierung erforderlich!"

DIE REALITÄT: Seit 2019 erfolgte keine "Optimierung". Stattdessen wird der Faktor heute verschwiegen.

APPROVED FOR RELEASE
OCT 26, 2023



DER RECHENTRICK: DIE NORDMAINISCHE S-BAHN ALS ALIBI



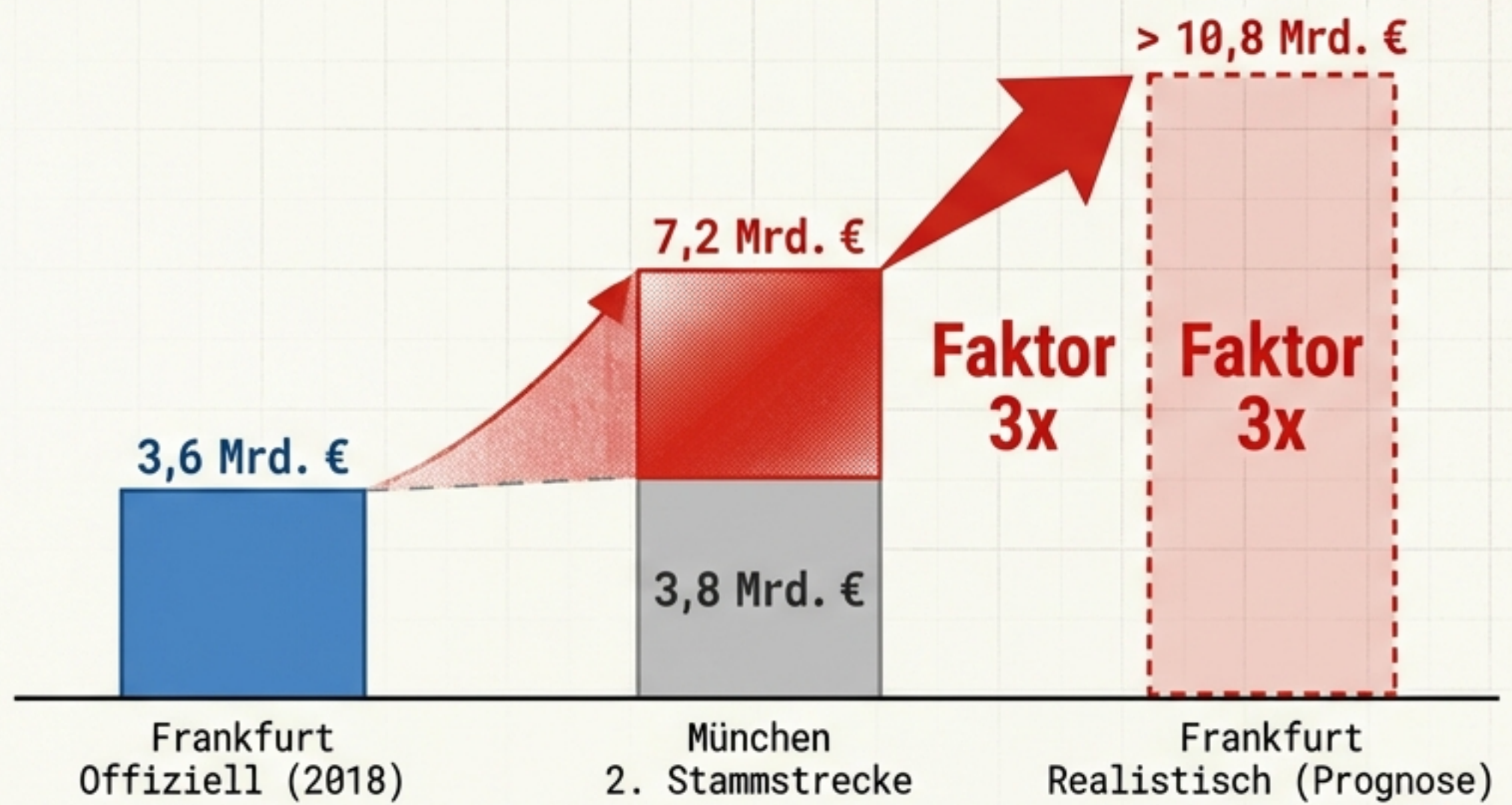
DIE TÄUSCHUNG: Um den Fernbahntunnel rechnerisch zu retten, wurde er mit der wirtschaftlichen S-Bahn gebündelt.

DB INFRAGO (2025): "Da die Nordmainische S-Bahn als Bestandteil des Knotens Frankfurt... positiv bewertet wurde, ist ein Nachweis... erbracht."

FAZIT: Der schlechte NKV des Tunnels wird durch die S-Bahn "subventioniert". Ohne diesen Trick wäre der Tunnel nicht förderfähig.

DIE KOSTENEXPLOSION: LEHREN AUS MÜNCHEN

KOSTENVERGLEICH & PROGNOSE (MRD. €)



REFERENZFALL MÜNCHEN: Kosten explodierten von 3,84 Mrd. € (2016) auf 7,2 Mrd. € (2022).

RISIKO FRANKFURT: Basis sind veraltete Preise von 2015. Allein die Inflation (Baukostenindex) würde laut Projektleitung heute bereits 6 Mrd. € bedeuten.

PROGNOSE: Faktor 3 ist wahrscheinlich.



RECHNEN MIT FALSCHEN ZAHLEN

Baukosten (Basis 2015)	
Risikoaufschlag: 10%	→ 25% (Empfehlung)
Planungskosten	
Baukostenindex (Anpassung)	

- **FEHLENDE INFLATION:** Der Baukostenindex (Preissteigerung seit 2015) fehlt in der offiziellen Kommunikation von 3,6 Mrd. €.
- **ZU GERINGE PUFFER:** Der Risikoaufschlag wurde auf nur 10% angesetzt.
- **EXPERTEN-EMPFEHLUNG:** Das Planungskonsortium empfahl aufgrund der Komplexität 25% Baunebenkosten.
- **FAZIT:** Eine realistische Kalkulation würde den Nenner der NKV-Gleichung verdreifachen. Der Nutzen-Kosten-Faktor fällt weit unter 1,0.



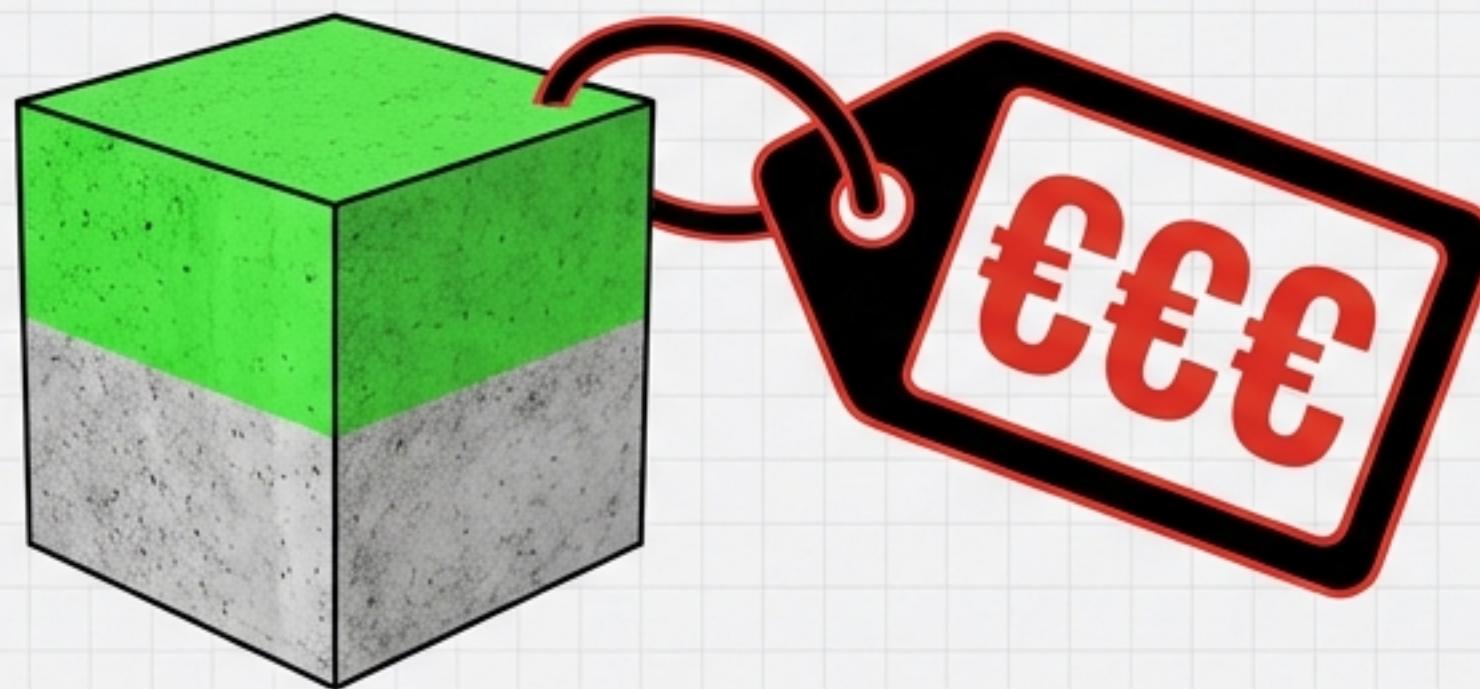
DIE CO2-FALLE: 27 JAHRE BIS ZUR NULL



- **DER BAU:** Verursacht ca. **800.000 Tonnen** CO₂ (Beton, Stahl, Bauprozesse).
- **DER BETRIEB:** Optimistische Einsparung durch Verlagerung auf Schiene: ca. **30.000 Tonnen/Jahr**.
- **DIE RECHNUNG:** $800.000 \text{ t} / 30.000 \text{ t} = 27 \text{ Jahre}$.
- **ERGEBNIS:** Über ein Vierteljahrhundert lang ist dieses "**Klimaschutzprojekt**" **schädlicher** als der Status Quo.



DER MYTHOS VOM "GRÜNEN BETON"

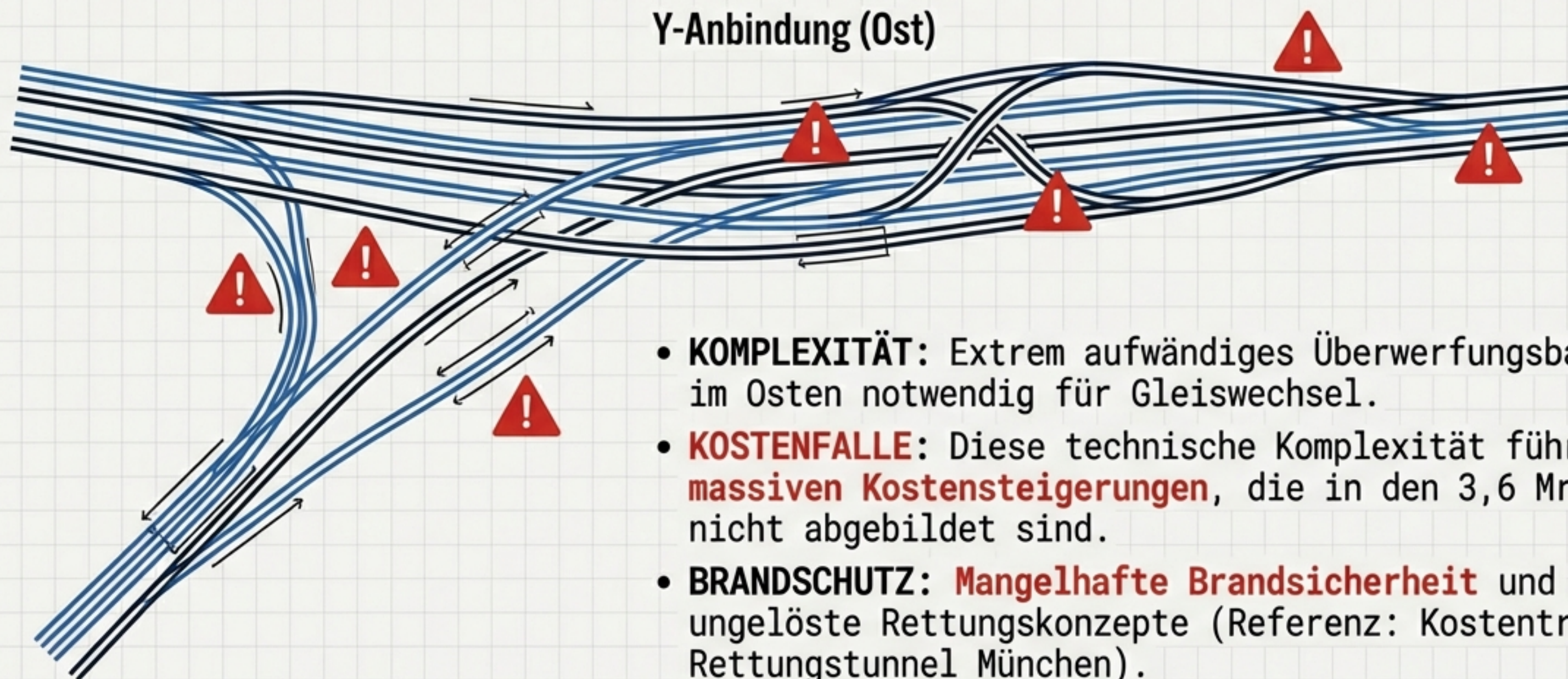


- **ARGUMENT DER DB:** Einsatz von zementfreiem Beton und grünem Stahl zur Senkung der Emissionen.
- **ÖKONOMISCHE REALITÄT:** Energieintensive Vorprozesse (z.B. grüner Wasserstoff). Materialien nicht marktreif oder extrem teuer.
- **DAS DILEMMA:**
 - Option A: Konventionell bauen = **KLIMASCHADEN** (**Negativer Nutzen**).
 - Option B: 'Grün' bauen = **EXPLODIERENDE KOSTEN**.
- **BEIDES ZERSTÖRT DAS NUTZEN-KOSTEN-VERHÄLTNIS.**

APPROVED FOR RELEASE
OCT 26, 2023

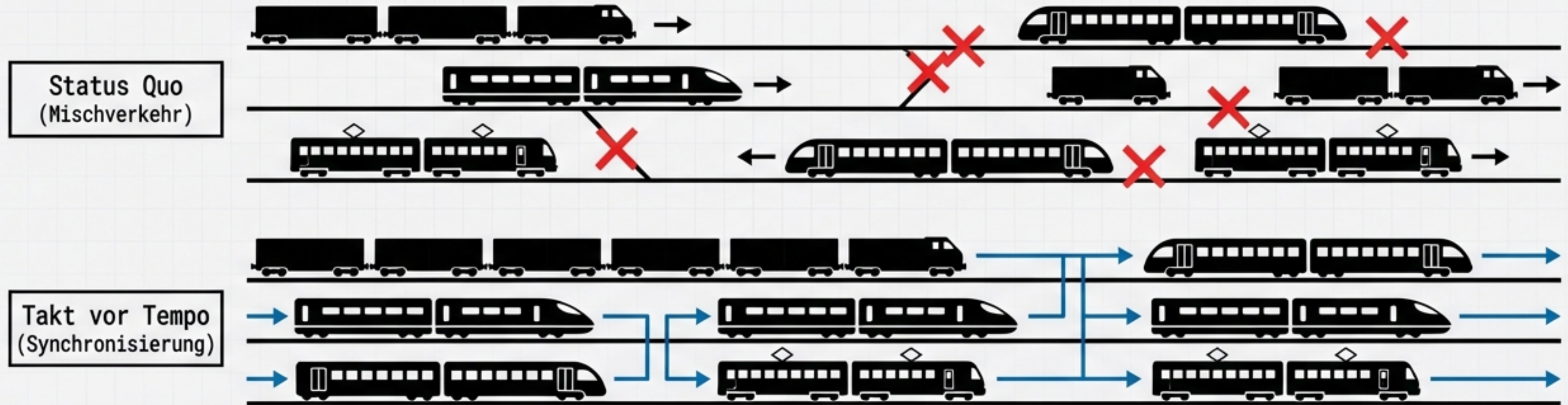


TECHNISCHE HOCHRISIKEN: DIE Y-ANBINDUNG



- **KOMPLEXITÄT:** Extrem aufwändiges Überwerfungsbauwerk im Osten notwendig für Gleiswechsel.
- **KOSTENFALLE:** Diese technische Komplexität führt zu **massiven Kostensteigerungen**, die in den 3,6 Mrd. € nicht abgebildet sind.
- **BRANDSCHUTZ:** **Mangelhafte Brandsicherheit** und ungelöste Rettungskonzepte (Referenz: Kostentreiber Rettungstunnel München).
- **ZITAT BMVI:** "Sehr langfristige Lösung mit... komplexen Maßnahmen".

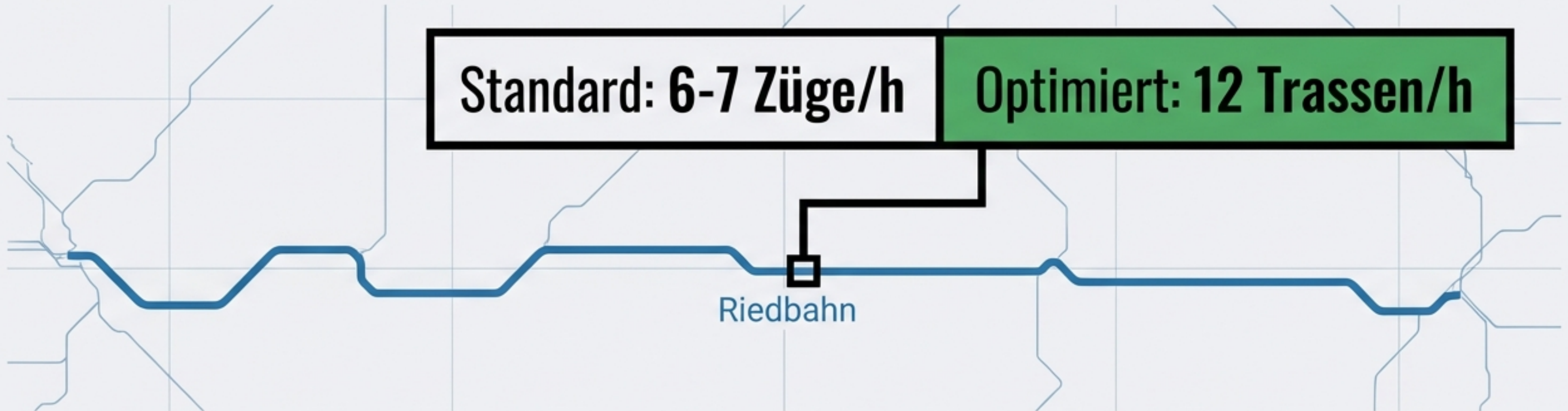
DIE ALTERNATIVE: TAKT VOR TEMPO



- DAS KONZEPT: **Synchronisierung** von Güter-, Regional- und Fernverkehr statt reinem Neubau. (Prof. Heiner Monheim).
- DAS PRINZIP: **Homogenisierung** der Geschwindigkeiten reduziert den Bremsweg-Abstand zwischen Zügen.
- DAS POTENZIAL: **Verdreifachung der Kapazität** auf bestehenden Gleisen möglich.
- DER VORTEIL: **Kostengünstig, schnell umsetzbar, kein CO2-Rucksack.**

APPROVED FOR RELEASE
OCT 26, 2023

DER BEWEIS: ES FUNKTIONIERT BEREITS (RIEDBAHN)

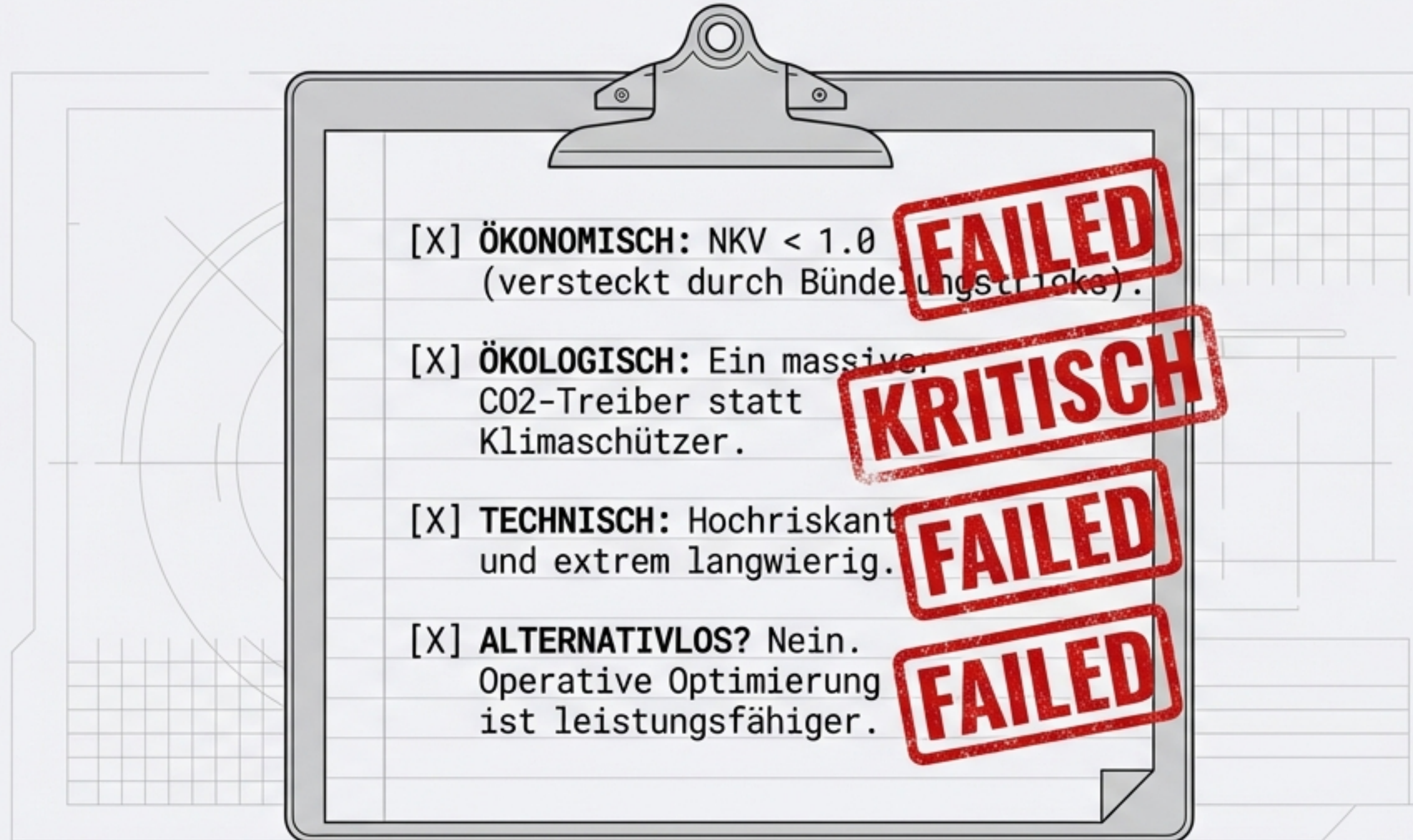


- DAS PRAXIS-BEISPIEL: Während der Generalsanierung wurde das Verfahren "TÜLS" (Temporär überlastete Strecken) angewendet.
- DAS ERGEBNIS: Verdopplung der Trassenkapazität durch Nutzung von "Systemtrassen".
- DR. FELIX BERSCHIN (Bahn-Report 1/2026): "Das Konzept wurde sehr gelobt und hat auch in der Praxis gut funktioniert."

DER DIREKTE VERGLEICH

DER TUNNEL	TAKT VOR TEMPO
 Kapazität: +20-25%	 Kapazität: +100-200% (Verdopplung)
 Kosten: > 10 Mrd. € (Prognose)	 Kosten: Minimal (Betriebliche Umstellung)
 Bauzeit: > 15 Jahre	 Bauzeit: Sofort möglich
 CO2-Bilanz: 27 Jahre Amortisation	 CO2-Bilanz: Sofort positiv

DAS URTEIL: EIN PROJEKT GEGEN DAS GEMEINWOHL



FAZIT: Das Projekt blockiert finanzielle Mittel für echte Verkehrswende-Maßnahmen.

APPROVED FOR RELEASE
OCT 26, 2023

FORDERUNG: GEMEINWOHL VOR PRESTIGE



STOPP DER GEHEIMHALTUNG: Wir fordern eine transparente Neuberechnung des NKV mit aktuellen Kosten (2025/26) und realen CO₂-Preisen.

ENDE DER BLOCKADE: Fachliche Expertise (Systemtrassen) darf nicht länger politisch ignoriert werden.

DIE LÖSUNG: Priorisierung von organisatorischen Maßnahmen ("Takt vor Tempo") vor riskanten Großbauten.

Dr. Nolte (DB): "Dies sei eine Entscheidung der Politik."
– **WIR SAGEN: ÄNDERN WIR DIE POLITIK.**



QUELLEN & METHODIK

Karl-Heinz Peil: "Das unsichtbare Nutzen-Kosten-Verhältnis beim Fernbahntunnel Frankfurt" (08.01.2025 / 24.01.2026).

Karl-Heinz Peil: "Takt vor Tempo: Doppelte Trassenkapazität funktioniert" (15.02.2026).

BVWP-Methodenhandbuch & PRINS-Datenbank (Projekt K-001-V01).

Vieregg-Rössler Expertise (Juni 2023) & Bahn-Report 1/2026 (Dr. Felix Berschin).

Dialogforum Frankfurt (Protokolle & Aussagen Dr. Nolte).

