



HESSISCHER LANDTAG

27. 09. 2023

Kleine Anfrage

Nadine Gersberg (SPD) vom 28.08.2023

Entwicklung des Güterverkehrs in Offenbach am Main durch den geplanten Fernbahntunnel

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragestellerin:

Es fehlen Informationen darüber, welche Auswirkungen die Planung des Fernbahntunnels auf den Güterverkehr in und durch Offenbach am Main und die dadurch entstehende Lärmbelastung haben wird.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Bei dem in Planung befindlichen Fernbahntunnel Frankfurt handelt es sich, wie auch der weit überwiegende Teil der übrigen Schieneninfrastruktur in Hessen und Deutschland, um Eisenbahninfrastruktur des Bundes. Der Fernbahntunnel ist Teil der Bundesverkehrswegeplanung. Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan (BVWP) mit den dazugehörigen Verkehrsprognosen ist der BVWP 2030. Derzeit werden die Verkehrsprognosen im Hinblick auf eine Bedarfsplanüberprüfung durch den Bund neu erstellt. Die Ergebnisse sollen nach aktuellem Stand Ende des Jahres vorliegen. Zielhorizont der neuen Verkehrsprognosen ist das Jahr 2040. Im Hinblick auf den Fernbahntunnel Frankfurt ist die Neuaufstellung der Verkehrsprognosen insofern von besonderer Bedeutung, als im Rahmen des BVWP bislang von einer Anbindung im Osten (nur) an die südmainische Strecke ausgegangen wurde, während die aktuelle – vom Bund beauftragte – Planung eine Anbindung an die nord- und südmainische Strecke zugrunde legt. Dies führt zu einer Veränderung der Verteilung der Züge auf diese Strecken, sodass diesbezügliche Aussagen erst nach Vorliegen der Prognoseergebnisse möglich sind.

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

Frage 1. Wie hoch war die Zahl der Durchfahrten von Güterzügen in Offenbach am Main in den Jahren 1990, 2000, 2010 und 2020?

Die Deutsche Bahn AG als Betreiberin der Schieneninfrastruktur gibt dazu an, dass ihr hierzu für die Jahre 1990, 2000 und 2010 keine Zahlen vorlägen. Im Jahre 2020 seien in der 43. Kalenderwoche, die bei entsprechenden Angaben als eine Referenzwoche herangezogen wird, insgesamt 148 Güterzüge gefahren. Im gleichem Zeitraum des Jahres 2021 seien zusammen 109 Züge und im Jahr 2022 insgesamt 118 Züge in der 43. Kalenderwoche registriert worden.

Frage 2. Wie viele Durchfahrten von Güterzügen durch Offenbach am Main sind für das Jahr 2030 vorgesehen?

Frage 5. Inwiefern ist damit zu rechnen, dass durch Realisierung des Fernbahntunnels mehr Lärmbelastung durch Güterverkehr für das Offenbacher Stadtgebiet entsteht?

Frage 6. Wie setzt sich die Landesregierung dafür ein, dass es nicht zu mehr Lärmbelastung durch Güterverkehr in Offenbach kommt?

Frage 7. In welchen Stadtteilen ist voraussichtlich mit mehr Lärmbelastung durch Realisierung des Fernbahntunnels zu rechnen?

Die Fragen 2, 5, 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für Aussagen zu künftigen Zugzahlen in Offenbach und zu erwartender Lärmauswirkungen bedarf es zunächst der Ergebnisse der derzeit beim Bund in Arbeit befindlichen Verkehrsprognosen 2040 und der Zuordnung der prognostizierten Zugzahlen auf die nord- und südmainische Strecke. Es wird insoweit auf die Vorbemerkung verwiesen.

Frage 3. Ist für die Zukunft ein Ladegleis für Güterzüge in Offenbach vorgesehen?

Frage 4. Setzt sich die Landesregierung aktuell dafür ein, dass es ein Ladegleis für Güterzüge in Offenbach geben wird?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf entsprechende Anfrage hat die Deutsche Bahn AG mitgeteilt, dass die Errichtung einer Ladestelle in Offenbach nicht vorgesehen sei. Die aktuell nächstgelegenen öffentlichen Ladestellen befinden sich in Hanau Hbf und Frankfurt (M) Ost.

Im Schienengüterverkehr hat das Land Hessen keine Zuständigkeiten, diese liegen beim Bund. Zur Förderung u. a. von Gleisanschlüssen und Anlagen für den Umschlag Schiene/Straße hat der Bund eine entsprechende Förderrichtlinie aufgelegt (Anschlussförderrichtlinie). Ergänzend dazu stellt auch das Land Hessen mit der Richtlinie zu Fördermitteln für den Schienengüterverkehr Fördermittel bereit, wobei die Bundesförderung der Landesförderung vorgeht.

Ein entsprechender verkehrlicher Bedarf für ein Ladegleis in Offenbach ist der Landesregierung nicht bekannt. Dementsprechend liegen der Landesregierung auch keine Förderanträge vor.

Frage 8. Wird der nächtliche Güterverkehr zwischen den Neubaustrecken Hanau – Fulda und Frankfurt – Mannheim über die Umfahrung Hanau – Mainaschaff – Babenhausen – Darmstadt geführt?

Der BVWP 2030 sieht Ausbauten auf der genannten Strecke vor (Verbindungskurve Mainaschaff, Weichenverbindung Darmstadt Nord), um Güterverkehr auf diesem Wege um den Knoten Frankfurt herumzuführen.

Frage 9. Ist eine güterzugtaugliche Verbindung in Darmstadt zwischen der Umfahrungsstrecke und der Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankfurt – Mannheim vorgesehen?

Eine Verbindung entsprechend der Fragestellung ist auf Basis des aktuellen BVWP und den dementsprechenden Planungen der Vorhabenträgerin für das Projekt, der DB Netz AG, nicht vorgesehen. Die Südanbindung Darmstadts an die Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim soll für den Schienenpersonenfernverkehr ausgelegt werden.

Frage 10. Wie viele Güterzüge werden in den Nachtstunden auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken Fulda – Hanau bzw. Frankfurt – Mannheim prognostiziert?

Mit der Aus- und Neubaustrecke Hanau – Fulda und der Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim werden gemäß den Vorgaben des BVWP 2030 die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine Verkehrslenkung zur Lärmentlastung der Bevölkerung an den bestehenden Strecken geschaffen. Die verkehrslenkenden Maßnahmen sind durch den Infrastrukturbetreiber, d. h. die DB Netz AG, zu planen und umzusetzen. Die DB Netz AG sieht vor, eine solche Verkehrsverlagerung in möglichst hohem Umfang vorzunehmen und geht für die Aus-/Neubaustrecke Hanau – Fulda in der Nacht von 22 bis 6 Uhr von 63 Güterzügen und für die Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim von 130 Güterzügen aus (Prognosehorizont 2030). Entsprechende Unterlagen sind für die Strecke Hanau – Fulda abrufbar unter → <https://www.hanau-wuerzburg-fulda.de/dialogforum.html> (hier die Präsentation zur 17. Sitzung des Dialogforums) und für die Strecke Frankfurt – Mannheim unter → <https://www.frankfurt-mannheim.de/beteiligungsforum.html> (hier die Präsentation zur 16. Sitzung des Beteiligungsforums).

Wiesbaden, 21. September 2023

Tarek Al-Wazir