



# HESSISCHER LANDTAG

28. 02. 2020

## Kleine Anfrage

**Dr. Dr. Rainer Rahn (AfD) vom 10.01.2020**

### Anbindung des Terminal 3 des Frankfurter Flughafens an den öffentlichen Schienen-Nahverkehr

und

### Antwort

**Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen**

#### Vorbemerkung Fragesteller:

Der Hessische Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen hat kürzlich mitgeteilt, dass er einen Planungsvertrag des Landes mit der DB Netz AG unterzeichnet hat. Gegenstand dieses Vertrages sind die Vorplanungen für die Anbindung des sich im Bau befindlichen Terminal 3 des Frankfurter Flughafens an den öffentlichen Schienen-Nahverkehr. Geplant ist die Anbindung des neuen Terminals 3 an die S 7 und den Regionalexpress, da der bestehende Regionalbahnhof am Flughafen voll ausgelastet und ein weiterer Ausbau nicht möglich ist. Der Planungsvertrag ist Grundlage für die Koordination des Anschlusses des Terminals mit der Planung zur Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim durch die Deutsche Bahn AG.

Die Kosten der Vorplanung in Höhe von € 5,5 Mio werden vom Land Hessen getragen. Die Finanzierung des Anschlusses ist noch offen. Der Minister strebt dabei eine Beteiligung der Fraport AG an den Kosten an, da der Gleisanschluss dem Flughafenbetrieb dienen soll. Der Flughafenbetreiber hatte 1972 beim Bau des Regionalbahnhofs die Hälfte der Baukosten von 100 Mio DM übernommen, der Bund die andere Hälfte. Eine Bereitschaft der Fraport AG, sich auch an den Kosten des aktuellen Projekts zu beteiligen, ist derzeit offensichtlich gering. Ein Sprecher des Unternehmens führte hierzu aus, dass der Flughafenbetreiber mit dem im Bau befindlichen Personentransportsystem (PTS) die Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses vom 18.12.2007 erfülle. Das PTS wird zwar in der Lage sein, bis zu 4.000 Personen von den bestehenden Terminals 1 und 2 zum Terminal 3 zu transportieren, trifft jedoch am bestehenden Regionalbahnhof auf die bereits bestehenden Kapazitätsgrenzen. Die Abwicklung höherer Fluggastzahlen ist daher – auch bei funktionsfähigem PTS – über das bestehende Schienennetz nicht möglich.

Die Problematik der Kapazitätsgrenzen ohne eigenen Gleisanschluss am Terminal 3 wurde bereits im Anhörungsverfahren zur Flughafenerweiterung im Oktober 2005 ausführlich erörtert und war auch Gegenstand zahlreicher Einwendungen. In diesem Zusammenhang wurde von verschiedenen Einwendern die Forderung erhoben, der Vorhabenträgerin die Beteiligung an der Errichtung eines eigenen Gleisanschlusses für das neue Terminal gem. § 74 Abs. 2 VwVfG aufzuerlegen. Eine solche Auflage wurde jedoch von der Landesregierung im Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 nicht erteilt.

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wurde nicht das konkrete PTS-System planfestgestellt, sondern ausschließlich der Korridor für dieses System zwischen dem Terminal 2 und dem neu zu errichtenden Terminal 3 (Pläne B4.2-1h, B2.6.2-1b, B2.6.2-2a bis -5a, B2.6.2-6b, B2.6.2-7b, B2.6.2-8a, B2.6.3-1a, B2.6.4-4 und B2.6.4-5 der Antragsunterlagen der Fraport AG). Die Nebenbestimmung unter A.XI.3.9. Nr. 1 des Planfeststellungsbeschlusses sieht vor, dass der Streckenabschnitt des PTS zwischen dem Terminal 2 und dem bestehenden Fernbahnhof mit einem Haltepunkt am Flugsteig C des Terminals 1 in zeitlichem Zusammenhang mit der Errichtung des Terminals 3 zu realisieren ist. Dieser Streckenabschnitt war jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, ist jedoch nach Festlegung der Planfeststellungsbehörde (S. 836 des Planfeststellungsbeschlusses) Voraussetzung für die Gewährleistung der Funktionalität des Gesamtsystems: „Um die Realisierung des landseitigen Astes zwischen dem Terminal 2 und dem Fernbahnhof mit einem Haltepunkt am Flugsteig C des Terminals 1 auch tatsächlich sicherzustellen, wurde eine entsprechende Nebenbestimmung in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen (Auflage A.XI. 3.9 Nr. 1) .... Der Streckenabschnitt des Passagier-Transfer-Systems (PTS) zwischen dem Terminal 2 und dem Fernbahnhof mit einem Haltepunkt am Flugsteig C des Terminals 1, der nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens ist, ist Voraussetzung für die Gesamtfunktionalität des PTS-Systems. Er ist deshalb in zeitlichem Zusammenhang mit der Errichtung des Terminal 3 zu realisieren“. Das PTS selbst gilt als Straßenbahn i.S.v. § 4 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Die Betriebsanlagen für dieses PTS sind daher planfeststellungs- oder plangenehmigungspflichtig (§ 28 Abs. 1, 1a PBefG).

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

Grundlage für die nun aufgenommenen Planungen der Schienenanbindung des Terminals 3 des Frankfurter Flughafens sind die aktuellen Verkehrsprognosen für das Jahr 2030. Diese haben zum Ergebnis, dass bezogen auf den aktuellen Prognosehorizont 2030 am bestehenden, nicht erweiterbaren Regionalbahnhof am Terminal 1 des Flughafens eine Engpasssituation zu erwarten wäre, sofern keine Schienenanbindung des Terminals 3 erfolgte. Ursächlich für das Erreichen der Kapazitätsgrenzen des Regionalbahnhofs ist hierbei insbesondere die Entwicklung des

landseitigen Verkehrs. Gründe hierfür sind u. a. die deutlich über den bisherigen Erwartungen liegende Einwohner- und Wirtschaftsentwicklung im Rhein-Main-Gebiet, insbesondere in den Kernstädten.

Zudem wird durch eine Direktanbindung des Terminal 3 an den Schienenpersonennahverkehr eine qualitativ verbesserte Erreichbarkeit des Flughafens mit öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht.

Wegen der Überlastung der bestehenden Bahnstrecke von Frankfurt nach Mannheim („Riedbahn“) kann das Terminal 3 über diese Schienenstrecke in ihrem derzeitigen Ausbauzustand nicht angebunden werden. Das Ein- und Ausfädeln der Züge zum Terminal 3 würde zusätzliche Kapazitäten benötigen, die bis zur Realisierung der Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim noch nicht zur Verfügung stehen. Die Planungen des nördlichen Abschnitts der Neubaustrecke bzw. einzelner Bauwerke im Nordabschnitt der Neubaustrecke und die der Schienenanbindung des Terminals 3 müssen daher technisch und terminlich miteinander koordiniert werden.

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

Frage 1. Von welchen Gesamtkosten für den Gleisanschluss des Terminal 3 mit Regionalbahnhof geht die Landesregierung derzeit aus?

Auf Basis der im Jahre 2017 abgeschlossenen, im Auftrag des Rhein-Main-Verkehrsverbundes durchgeführten Machbarkeitsstudie für eine Schienenanbindung des Terminals 3 werden zum derzeitigen Stand Kosten in Höhe von ca. 221,2 Millionen € geschätzt.

Frage 2. Wer trägt die unter 1. genannten Kosten nach dem derzeitigen Kenntnisstand?

Frage 3. Mit wem – ausgenommen der Fraport AG – verhandelt die Landesregierung derzeit mit dem Ziel, einen Teil der Kosten für das Projekt zu übernehmen?

Frage 4. Welchen Anteil der Kosten für das Projekt wird das Land Hessen übernehmen?

Die Fragen 2, 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Für den Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur für den Personennahverkehr stellt der Bund Fördermittel auf der Grundlage des Bundesprogramms des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) bereit. Die Schienenanbindung des Terminals 3 wurde daher Anfang 2019 durch das Land für das GVFG-Bundesprogramm angemeldet und zwischenzeitlich in das Programm aufgenommen.

Das GVFG und die darin enthaltenen Fördersätze werden derzeit novelliert, so dass noch keine abschließende Aussage über die auf den Bund oder das Land entfallenden Finanzierungsanteile für den Bau des Vorhabens getroffen werden können. Derzeit ist eine deutliche Erhöhung der Fördersätze des Bundes und erstmals eine pauschale Förderung der Planungskosten durch den Bund vorgesehen.

Der maßgebliche Zeitpunkt für den Abschluss eines Finanzierungsvertrags für die Maßnahme ist die Beantragung von Fördermitteln für den Bau beim hierfür zuständigen Eisenbahn-Bundesamt durch die DB AG. Dies setzt Baurecht voraus, bzw. der Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses muss absehbar sein.

Frage 5. Von welchem zeitlichen Ablauf geht die Landesregierung nach dem derzeitigen Kenntnisstand für das Vorhaben bis zur Inbetriebnahme aus?

Aufgrund des frühen Planungsstadiums des Vorhabens und der Abhängigkeiten zur Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim ist die Angabe eines geplanten Zeitpunkts der Inbetriebnahme einer Schienenanbindung des Terminal 3 derzeit noch nicht möglich. Die im Rahmen des nunmehr unterzeichneten Planungsvertrages geregelte Vorplanung soll voraussichtlich bis zum Jahr 2022 abgeschlossen werden. Daran wird sich bis ca. 2024 der nächste Planungsschritt, die Entwurfs- und Genehmigungsplanung, anschließen.

Frage 6. Aus welchen Gründen hat die Planfeststellungsbehörde mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 der Vorhabenträgerin keine Auflage gem. § 74 Abs. 2 VwVfG erteilt mit dem Inhalt, sich an der notwendigen Errichtung eines Gleisanschlusses mit Bahnhof zur Erschließung des neu zu errichtenden Terminals 3 finanziell oder in anderer Weise zu beteiligen?

Eine Schienenanbindung des Terminals 3 wurde in der Planfeststellung zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main zwar als „gesamtwirtschaftlich sinnvoll“ erachtet, doch wurde ein Schienenhaltepunkt am Terminal 3 nicht als Voraussetzung für die Zulassung des Flughafen-

fenausbaus betrachtet. Die in der Fragestellung behauptete Notwendigkeit war folglich nach Einschätzung des seinerzeitigen Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung nicht gegeben. So findet sich in dem Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 die Aussage, dass für „das Planfeststellungsverfahren Ausbau Flughafen Frankfurt [...] maßgeblich“ ist, „dass nach der gutachterlichen Feststellung (Gutachten G9.1 Auswirkungen landseitiger Verkehr) die Erschließung des Flughafens im öffentlichen Verkehr ohne weitere Schieneninfrastrukturanpassungen ausreicht“ (vgl. Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007, S. 930).

In dem Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 wurde mit Blick auf die zwar als sinnvoll aber nicht als erforderlich erachtete Schienenanbindung daher unter A XI 3.10 Nr. 1 der Hinweis verfügt, dass im Hinblick auf das Ergebnis der durchgeführten Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Schienenanbindung von Terminal 3 des Flughafens Frankfurt Main vom April 2006 die Empfehlung ergeht, im Rahmen der Ausführungsplanung einen Trassenkorridor freizuhalten, damit ein Schienenanschluss des Flughafensüdbereichs am Terminal 3 tatsächlich realisierbar bleibt. Der Empfehlung wurde im Rahmen der Ausführungsplanung Rechnung getragen. Weitergehende Regelungen wurden zum Zeitpunkt der Planfeststellung nicht als erforderlich bzw. angemessen erachtet. Dies gilt auch mit Blick auf die in der Fragestellung angesprochene Auflage.

Frage 7. Wurde die Errichtung des – nach Presseberichten bereits im Bau befindlichen – PTS zwischenzeitlich durch Planfeststellung, Plangenehmigung oder in sonstiger Weise zugelassen?

Frage 8. Falls 7. zutreffend: wann und durch wen erfolgte die Genehmigung?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die bereits im Bau befindliche Erweiterung des Passagier-Transfer-Systems (PTS) zur Anbindung des zukünftigen Terminals 3 an die bestehenden Terminalanlagen im Norden des Flughafens ist Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007. Mit dem Planfeststellungsbeschluss wurde „die Errichtung von Bauwerken zum späteren Betrieb eines PTS zwischen dem Terminal 2 und dem zukünftigen Terminal 3 planungsrechtlich [...] zugelassen“ (vgl. Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007, S. 835). Die bauliche Erweiterung des PTS wird mithin von der Zulassungswirkung der Planfeststellung zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main erfasst. Die Planfeststellung sieht dabei vor, dass es für die Realisierung des Vorhabens gemäß § 9 Abs. 1 S. 3 LuftVG noch der bauordnungsrechtlichen Zulassung bedarf. Entsprechende Baugenehmigungen wurden von der Stadt Frankfurt am Main bereits erteilt.

Da die Planfeststellung zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main – wie dargestellt – lediglich die bauliche Ergänzung zugelassen hat, war der konkrete Betrieb, der zum Zeitpunkt der Planfeststellung noch nicht in allen Details geplant war, im Nachgang eigenständig durch die zuständige Behörde zuzulassen. Insoweit wurde vom Regierungspräsidium Darmstadt am 12.07.2019 die Genehmigung für den Bau, den Betrieb und die Linienführung gemäß § 15 Abs. 1 i. V. m. §§ 2 Abs. 1 Nr. 1, 9 Abs. 1 Nr. 1, 13 PBefG für die Strecke zwischen Station F am Terminal 1 über die Station T2 am Terminal 2 zur Station 3 am Terminal 3 erteilt.

Frage 9. Wurde der Streckenabschnitt des PTS zwischen dem Terminal 2 und dem Fernbahnhof mit einem Haltepunkt am Flugsteig C des Terminals 1 zwischenzeitlich durch Planfeststellung, Plangenehmigung oder in sonstiger Weise zugelassen?

Frage 10. Falls 9. zutreffend: wann und durch wen erfolgte die Genehmigung?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Anders als bei der baulichen Anbindung des zukünftigen Terminal 3 an die bestehenden Terminalanlagen im Norden des Flughafens, die – wie bereits dargestellt – von der Zulassungswirkung der Planfeststellung zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main erfasst wird, wird der Bau des "landseitigen Astes", also der Streckenabschnitt des PTS zwischen dem Terminal 2 und dem Fernbahnhof, nicht von der Zulassungswirkung der Planfeststellung zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main erfasst. Insoweit findet sich im Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 unter A XI 3.9 Nr. 1 die eindeutige Aussage, dass der genannte Streckenabschnitt „nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens ist“.

Für den Bau des "landseitigen Astes" wurde keine eigene Planfeststellung bzw. Plangenehmigung erlassen, da ein entsprechendes Erfordernis nicht bestand. Das Erfordernis ist gem. § 28 Abs. 2 PBefG entfallen. Nach § 28 Abs. 2 S. 1 PBefG entfallen Planfeststellung und Plangenehmigung bei Änderungen und Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung. Zwingende Voraussetzung für Fälle unwesentlicher Bedeutung ist nach § 28 Abs. 2 S. 2 PBefG, dass es sich

nicht um eine Änderung oder Erweiterung handelt, für die nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Die insoweit vom Regierungspräsidium Darmstadt durchgeführte Vorprüfung ergab, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben kann und somit keine Verpflichtung bestand, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Dies wurde bereits im Jahre 2015 im Staatsanzeiger für das Land Hessen öffentlich bekanntgemacht (StAnz. 45/2015, S. 1130).

Auch in Bezug auf den "landseitigen Ast" wurden von der Stadt Frankfurt am Main bereits Baugenehmigungen erteilt. Im Übrigen ist zu beachten, dass die bereits angeführte Genehmigung des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 12.07.2019 für den Bau, den Betrieb und die Linienführung gemäß § 15 Abs. 1 i. V. m. §§ 2 Abs. 1 Nr. 1, 9 Abs. 1 Nr. 1, 13 PBefG auch den „landseitigen Ast“ erfasst.

Wiesbaden, 26. Februar 2020

**Tarek Al-Wazir**