



HESSISCHER LANDTAG

06. 12. 2021

Kleine Anfrage

Dr. h.c. Jörg-Uwe Hahn (Freie Demokraten) vom 27.10.2021

Ausbau der Bahnstrecke Gießen – Gelnhausen

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern hat öffentlich gefordert, die Bahnlinie von Gießen nach Gelnhausen auszubauen, auch damit Pendler aus der Wetterau leichter in den Main-Kinzig-Kreis kommen können. Neben einer Modernisierung fordert die IHK unter anderem eine zweite Spur.

Diese Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1. Wie bewertet die Landesregierung die Forderungen der IHK insgesamt?
- Frage 2. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, den durch die Bahnlinie durchquerten Raum an die von der Landesregierung favorisierten Entwicklungsachsen Frankfurt – Gießen sowie Kinzigtal anzuschließen?
- Frage 3. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung hinsichtlich der Fahrgastzahlen und der Entwicklung dieser in den vergangenen zehn Jahren auf der genannten Strecke vor?

Die Fragen 1, 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der Bahnstrecke Gießen – Gelnhausen (Lahn-Kinzig-Bahn) handelt es sich um eine Nahverkehrsstrecke, die sich im Eigentum der bundeseigenen DB Netz AG befindet. Die Lahn-Kinzig-Bahn ist in Gießen an die Main-Weser-Bahn Kassel – Gießen – Frankfurt und in Gelnhausen an die Kinzigtalbahn Fulda – Hanau – Frankfurt angeschlossen. Weitere Querverbindungen bestehen derzeit in Nidda (Richtung Friedberg) und in Glauburg-Stockheim (Richtung Nidderau – Bad Vilbel). Das Angebotskonzept des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) als zuständige Aufgabenträgerorganisation umfasst auf der Lahn-Kinzig-Bahn einen Stundentakt, der zur Hauptverkehrszeit mit zusätzlichen Fahrten ergänzt wird. Die Strecke verzeichne nach Auskunft des RMV rund 5.000 Personenfahrten am Werktag.

Zur Begründung der Forderung nach einem Ausbau der Lahn-Kinzig Bahn wird ausgeführt, dass Pendlern aus der Wetterau die Erreichbarkeit des Main-Kinzig-Kreises erleichtert werden solle. Für die Ermittlung und Bestimmung eines entsprechenden Nahverkehrskonzeptes ist in Hessen auf der Grundlage des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG), § 5 Abs. 1, festgelegt, dass die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV nicht beim Land, sondern bei den Landkreisen, kreisfreien Städten und den Sonderstatus-Städten nach § 4a der Hessischen Gemeindeordnung in gemeinsamer Aufgabenwahrnehmung mit den Verkehrsverbänden liegt. Dies umfasst auch die Prüfung und Planung von Angebots- und Betriebskonzepten auf den jeweiligen Strecken. Zur Beantwortung der Kleinen Anfrage wurde daher der hier zuständige RMV um eine Stellungnahme gebeten.

Seitens des RMV wurde ausgeführt, dass das Angebot auf der Lahn-Kinzig-Bahn noch zusätzliche Fahrgastnachfragen aufnehmen könne. Auch für eine Taktverdichtung sei ein zweigleisiger Ausbau nicht notwendigerweise Voraussetzung. Voraussetzung für eine Attraktivitätssteigerung des Nahverkehrs auf der Lahn-Kinzig-Bahn und eine Verdichtung des Angebotes zum Halbstundentakt in den stärker nachgefragten Zeiten sei dagegen die Erneuerung der dortigen Leit- und Sicherungstechnik, die das Ende ihrer wirtschaftlichen Nutzungsdauer erreicht habe. Die Erneuerung, die auch Maßnahmen zur Geschwindigkeitssteigerung auf der Strecke vorsehe, soll nach Auskunft des Eigentümers der Infrastruktur, der DB Netz AG, bis zum Jahr 2025 erfolgen. Zu-

dem werde im Bahnhof Gießen derzeit die Stellwerkstechnik erneuert, wobei voneinander unabhängige Ein- und Ausfahrten auf der Lahn-Kinzig-Bahn und der Strecke nach Fulda (Vogelsbergbahn) durch den Einbau einer Weichenverbindung ermöglicht werden sollen. Auch diese Erneuerung der Stellwerkstechnik ist Voraussetzung für die Umsetzung einer Taktverdichtung auf der Lahn-Kinzig Bahn.

Ein weiterer Bestandteil des Gesamtkonzepts für die Bahnstrecken der Wetterau ist zudem die Reaktivierung des Teilstücks der Horlofftbahn zwischen Wölfersheim und Hungen. Mit der Reaktivierung dieses Streckenabschnitts wird eine zusätzliche Verknüpfung mit der Lahn-Kinzig-Bahn wiederhergestellt. Der RMV gibt an, dass er mit der Reaktivierung der Horlofftbahn, die für das Jahr 2026 geplant ist, Zugfahrten in der Hauptverkehrszeit von Lich über Hungen und Friedberg nach Frankfurt bestellen werde, die damit zwischen den beiden erstgenannten Bahnhöfen die Lahn-Kinzig-Bahn mitbenutzen und schnelle, direkte Verbindungen in den Ballungsraum herstellen.

- Frage 4. Wie bewertet die Landesregierung den aktuellen Streckenausbau zwischen Gießen und Gelnhausen?
- Frage 5. Entspricht die Bahnstrecke dem aktuellen Stand der Technik?
- Frage 6. Wie ist der aktuelle Planungsstand für eine Elektrifizierung der Strecke?
- Frage 7. Welches Entwicklungspotenzial bietet die Bahnstrecke Gießen – Gelnhausen nach Ansicht der Landesregierung insgesamt?
- Frage 8. Wie und wann will sich die Landesregierung dafür einsetzen, dass die Strecke modernisiert und ausgebaut wird?

Die Fragen 4, 5, 6, 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Wie ausgeführt setzt eine Taktverdichtung auf der Lahn-Kinzig Bahn die Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik voraus. Ergänzt mit der Erneuerung der Stellwerkstechnik im Bahnhof Gießen liegen damit nach derzeitigem Stand im Jahr 2025 die Voraussetzungen für eine Taktverdichtung auf der Lahn-Kinzig Bahn vor. Zur Finanzierung der Maßnahmen sollen Mittel aus der sogenannten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB AG zum Einsatz kommen, die gemäß der Anlage 8.7 dieser Vereinbarung für die Verbesserung des Nahverkehrs auf bundeseigener Infrastruktur in den Ländern vorgesehen sind. Im Übrigen ermöglicht zudem die Reaktivierung der Horlofftbahn, deren Planung derzeit vom Land finanziert wird, dass das Verkehrsangebot in den Ballungsraum verbessert werden kann.

Die Landesregierung unterstützt die Verkehrsverbünde in ihren Zielsetzungen, unter Einbeziehung des verstärkten Einsatzes alternativer Antriebe, den Anteil der in elektrischer Traktion gefahrenen Zugkilometer im Schienenpersonennahverkehr zu erhöhen. Die konkrete Umstellung einer Strecke steht untrennbar in Zusammenhang mit dem Wechsel eines Verkehrsvertrages, der in der Regel eine Laufzeit von 15 Jahren hat, und kann für das Wetteraunetz erst im kommenden Jahrzehnt erfolgen. Für das Wetteraunetz wird zu gegebener Zeit zu prüfen sein, ob die Elektrifizierung der Strecke durch eine Oberleitung oder z. B. wegen des Anschlusses an das Taunusnetz der Einsatz von Wasserstofffahrzeugen die sachgerechte Lösung darstellt.

Wiesbaden, 30. November 2021

Tarek Al-Wazir