

**Kleine Anfrage****Nadine Gersberg (SPD) vom 07.06.2022****Fernbahntunnel Frankfurt – Auswirkungen auf die Stadt Offenbach am Main – Teil III
und
Antwort****Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen****Vorbemerkung Fragestellerin:**

Der geplante Fernbahntunnel Frankfurt wird maßgebliche Auswirkungen auch auf die Stadt Offenbach am Main haben. Zum anderen können je nach Planungen und Streckenführungen Chancen für die Stadt entstehen. Um die Lage bewerten zu können, stellen sich aktuell Fragen.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland und auch in Hessen befindet sich zum weit überwiegenden Teil im Eigentum des Bundes und wird durch die ebenfalls bundeseigene DB Netz AG betrieben. Auch der Fernbahntunnel Frankfurt wird Teil der bundeseigenen Schieneninfrastruktur sein. Das Projekt ist in die höchste Bedarfskategorie des Bundesverkehrswegeplans, den Vordringlichen Bedarf eingeordnet und wird mit Mitteln des Bundesschienenwegeausbaugesetzes finanziert.

Während der Schienengüterverkehr und der Schienenpersonenfernverkehr privatrechtlich organisiert sind, wird der Schienenpersonennahverkehr durch die Aufgabenträgerorganisationen des öffentlichen Personennahverkehrs ausgeschrieben und bestellt. In Hessen sind, im Gegensatz zu Regelungen in anderen Ländern, die Verkehrsverbünde die Aufgabenträgerorganisationen. Im Rhein-Main-Gebiet ist somit der Rhein-Main-Verkehrsverbund RMV die zuständige Aufgabenträgerorganisation.

Zur Beantwortung aller drei Teile dieser Kleinen Anfrage wurden daher die DB Netz AG und der RMV um entsprechende Auskünfte gebeten. Auf deren Angaben beruhen die nachfolgend wiedergegebenen Ausführungen. Hierbei ist weiterhin zu berücksichtigen, dass für das Projekt des Fernbahntunnels Frankfurt eine vom Bund beauftragte Machbarkeitsstudie mit positivem Ergebnis abgeschlossen und die Vorplanung ausgeschrieben wurde, eine Beauftragung bzw. Vergabe soll voraussichtlich Ende des Jahres erfolgen. Die folgenden Angaben spiegeln daher diesen noch sehr frühen Planungsstand wider. Verschiedene der angefragten Informationen sind daher den Erkenntnissen im weiteren Planungsablauf vorbehalten.

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

Frage 1. Wird der Hessenexpress im Zuge des Deutschlandtaktes in Offenbach halten, wenn der Tunnel an die die Südmainische Trasse angebunden wird?

Frage 3. Wie sind die Verbindungen zwischen Offenbach HbF und Frankfurt am Main HbF im Deutschlandtakt geplant?

Die Fragen 1 und 3 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In der Netzgrafik für den Deutschlandtakt ist für den Hessenexpress ein stündlicher Halt in Offenbach Hbf vorgesehen. Des Weiteren sind im Rahmen dieses Konzepts zwei stündliche Regionalverkehrslinien (ein Regionalexpress und eine Regionalbahn), ein weiterer zweistündlicher Regionalexpress sowie zusätzliche Züge in der Hauptverkehrszeit zwischen Offenbach Hbf und Frankfurt Hbf geplant.

Frage 2. Warum ist geplant, die Züge der Verbindung Würzburg-Hanau-Frankfurt Ost sukzessive über Frankfurt am Main (Ost) zu führen und sie in absehbarer Zeit überhaupt nicht mehr im Offenbacher Hauptbahnhof halten zu lassen?

Mit der Einführung des Halbstundentakts im Fernverkehr der DB ab dem Fahrplan 2026 kommt es gemäß den Ausführungen des RMV zu ersten Anpassungen im Gesamtfahrplan im Korridor Frankfurt-Hanau-Fulda. Weitere Anpassungen entstünden in Verbindung mit der Inbetriebnahme der nordmainischen S-Bahn. Inwieweit die Führung des RE55 nach Würzburg unter diesen geänderten Bedingungen weiterhin über Offenbach Hbf möglich sei, bedürfe noch einer Prüfung. Im Deutschlandtakt werde eine Führung über die nordmainische Strecke angenommen.

Frage 4. Laut Deutschlandtakt sollen eine S10 Von Dudenhofen nach Frankfurt-Höchst über Frankfurt am Main Süd unter Umgehung Hauptbahnhof und eine S11 von Dudenhofen nach Groß-Gerau über Terminal 3 eingerichtet werden. Wie ist der aktuelle Stand der Planungen?

Nach Angaben des RMV ist die Darstellung der genannten Linien eine denkbare Konkretisierung der Ost- und der Südtangente, die der Gutachter des Bundes im Fahrplankonzept des Deutschlandtaktes abgebildet habe. Unter den infrastrukturellen Annahmen des Deutschlandtaktes seien diese Linien demzufolge fahrbar. Prüfungen im Einzelnen hierzu erfolgen im Rahmen der vom RMV durchzuführenden Machbarkeitsstudie.

Frage 5. Warum hält die RE 5, im Grunde der Vorläufer des Hessenexpresses, nicht in Offenbach?

Der RMV teilt hierzu mit, dass die derzeitige Kapazität des Schienennetzes zwischen Frankfurt und Fulda die Gestaltungsmöglichkeiten der Fahrpläne des Schienenpersonennah- und -fernverkehrs sowie des Güterverkehrs einschränke, sodass aktuell für den RE5 nur eine Fahrplantrasse ohne Halt in Offenbach konstruierbar sei.

Der Ausbau des Korridors Frankfurt-Fulda-Gerstungen befindet sich auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans in der Planung. Mit der Realisierung dieses Streckenausbaus werden die bestehenden Einschränkungen reduziert und es ergeben sich neue Möglichkeiten zur Fahrplan-gestaltung.

Frage 6. Wie ist der Zeitplan für den Bau des Fernbahntunnels?

Zum Zeitplan für die Planungsphasen und den Bau macht die DB folgende, noch sehr grobe Angaben: Nach Abschluss der Machbarkeitsstudie und Beginn der eigentlichen Planungen für das Projekt in diesem Jahr rechnet die DB mit einem Planungszeitraum bis in die dreißiger Jahre und einem anschließenden Baubeginn.

Frage 7. Was unternimmt das Land Hessen, um eine Sanierung und Aufwertung des Offenbacher Hauptbahnhofs zu erreichen?

Wie die weit überwiegende Zahl der Bahnhöfe in Hessen ist auch der Hauptbahnhof Offenbach Eigentum des Bundes bzw. der DB, in deren Zuständigkeit damit auch die Sanierung, Bestandserhaltung und der barrierefreie Ausbau der Bahnhöfe liegt. Zur Erfüllung dieser Aufgabe werden der DB seitens des Bundes Mittel auf der Grundlage der so genannten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zur Verfügung gestellt. Da die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel nicht ausreichen, um die Modernisierung und den barrierefreien Ausbau im gebotenen Tempo umzusetzen, werden seitens des Landes ergänzend Fördermittel auf der Grundlage des Mobilitätsförderungsgesetzes bereitgestellt.

Die Modernisierung und der barrierefreie Ausbau des Offenbacher Hauptbahnhofes im Speziellen ist auf der Grundlage einer Initiative der Landesregierung Ende 2019 in einen Planungsvertrag, den das Land Hessen mit der DB abgeschlossen hat, aufgenommen worden. Auf dieser Grundlage wurden zusätzlich zu dem Bahnstationsmodernisierungsprogramm mit der DB (Rahmenvereinbarung II), die Planung von elf weiteren Vorhaben begonnen. Ziel war es, Modernisierungsvorhaben mit einem qualifizierten Planungsstand für neue Bahnstationsprogramme vorzuhalten. Auf der Grundlage der am 01.01.2020 seitens des Bundes und der DB zur Verfügung gestellten Mittel der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III und anschließender Zuordnung und Aufteilung innerhalb der Konzernteile der DB, wurde am 19.11.2021 zwischen der DB, dem Land Hessen und den Verkehrsverbänden die Rahmenvereinbarung III mit einer Laufzeit bis zum Jahr 2030 abgeschlossen. Auf dieser Grundlage wurden die weitere Planung und die Finanzierung der baulichen Realisierung des Vorhabens gesichert.

Entsprechend dem Projektterminplan der DB für den Offenbacher Hauptbahnhof wurde die Vorplanung zwischenzeitlich abgeschlossen. Derzeit werden die Planunterlagen für die Durchführung des Baurechtsverfahren erstellt, auf dessen Grundlage Anfang 2023 die Durchführung des Baurechtsverfahrens beantragt werden soll. Unter Berücksichtigung der zeitlichen Abläufe für die Durchführung von Baurechtsverfahren wird nach derzeitigem Stand mit einem Baurecht im Jahre 2025 gerechnet.

Wiesbaden, 1. August 2022

In Vertretung:
Dr. Philipp Nimmermann