



HESSISCHER LANDTAG

11. 12. 2024

Kleine Anfrage

Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten) vom 18.10.2024**Knoten Frankfurt Stadion****und****Antwort****Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum**

Vorbemerkung Fragesteller:

Im November 2018 hat der Bund ein Maßnahmenpaket zum Schienenknoten Frankfurt am Main in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen. Die Maßnahmen sind nun Bestandteil des vordringlichen Bedarfs, sie dienen insbesondere auch der Beseitigung von Kapazitätsengpässen. Eine Maßnahme aus diesem Paket ist ein zweigleisiges Überwerfungsbauwerk im Bahnhof Stadion. Es ist weiter Bestandteil des Pakets und soll die Querung des Bahnhofs in Ost-West-Richtung (Mainbahn von FFM-Süd nach Regionalbahnhof/Kelsterbach) durch Züge des Regionalverkehrs und des Güterverkehrs ermöglichen. Diese Züge müssten sonst die Gleise der Riedbahn sowie der geplanten Neubaustrecke Ffm – Mannheim niveaugleich kreuzen, was angesichts der künftig starken Belegung dieser Strecken quasi unmöglich wäre. Gemäß der Antwort der Landesregierung zur Kleinen Anfrage, Drucksache 21/375 sieht sich die Landesregierung in der Rolle, die Verkehrswegeplanung des Bundes zu begleiten, also auch die Maßnahmen betreffend den Knoten Frankfurt. Der Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Darmstadt für den Südabschnitt der Regionaltangente West vom Januar 2022 sieht quer über den Ostkopf des Bahnhofs Stadion für die RTW eine eingleisige Brücke vor, die das Bundesprojekt verhindert, zumindest aber erheblich erschweren wird. Dadurch wird der Engpass für den Eisenbahnverkehr nicht beseitigt, sondern verstärkt. Es hätte die Möglichkeit gegeben, beide Projekte zu kombinieren, wenn die spätestens ab November 2018 bekannte Absicht des Bundes in der Planfeststellung für die RTW durch das RP DA berücksichtigt worden wäre. Mittlerweile wurden die weiteren Planungen des Bundes und der Deutschen Bahn (DB) AG für den Bahnhof Stadion (dritte Baustufe) anscheinend gestoppt.

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

- Frage 1 Waren der Landesregierung die Maßnahmen des Bundes für den Knoten Frankfurt vor der Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des BVWP bekannt?
- Frage 2 Befürwortet die Landesregierung die Maßnahmen des Bundes für den Knoten Frankfurt einschließlich des Überwerfungsbauwerks im Bahnhof Frankfurt-Stadion?
- Frage 3 Hält die Landesregierung eine leistungsfähige Befahrbarkeit des Bahnhofs Stadion im Zuge der Mainbahn für den Regional- und Güterverkehr für erforderlich?
- Frage 4 Ist der Landesregierung der Konflikt zwischen der RTW-Brücke und dem Überwerfungsbauwerk des Bundes bekannt?
Wenn nein: Warum nicht?
Wenn ja: Was hat sie unternommen oder wird sie unternehmen, um den Konflikt auszuräumen?
- Frage 9 Wäre nach Auffassung der Landesregierung ein mit dem Bund, der Bahn, dem RMV und den betroffenen Gebietskörperschaften abgestimmtes Konzept für einen Ringverkehr und den Ausbau am Bahnhof Stadion erforderlich gewesen, bevor mit Teilmaßnahmen unvorteilhafte Fakten und vermeidbare Probleme geschaffen werden?

Die Fragen 1 bis 4 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei dem in Rede stehenden Bahnhof Frankfurt-Stadion handelt es sich um Infrastruktur des Bundes, die durch die ebenfalls bundeseigene DB InfraGO AG betrieben wird. Die DB InfraGO AG ist damit auch Vorhabenträgerin für Ausbauplanungen an dieser Infrastruktur und wurde im Rahmen der Beantwortung der Kleinen Anfrage um eine Stellungnahme gebeten. Ebenso wurde der Rhein-Main Verkehrsverbund (RMV) als zuständige ÖPNV-Aufgabenträgerorganisation um entsprechende Ausführungen gebeten.

Der Ausbau des Knotens Frankfurt wurde in den vordringlichen Bedarf des derzeitigen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) aufgenommen. Dies wurde dem Land vom Bund mitgeteilt. Die

Landesregierung befürwortet die für den Ausbau des Knotens Frankfurt erforderlichen Maßnahmen, die die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens verbessern und diesen für die zukünftigen Anforderungen angemessen dimensionieren.

In diesem Zusammenhang ist zur Einordnung des BVWP anzumerken, dass es sich um ein Rahmenprogramm der Bundesregierung zur Infrastrukturplanung handelt, nicht jedoch um einen Ersatz der vorhabenbezogenen Planung der Vorhabenträgerin.

Die DB InfraGO AG hat mitgeteilt, dass für eine leistungsfähige Befahrbarkeit des Bahnhofs Frankfurt-Stadion, die auch seitens des Landes als von hoher Bedeutung angesehen wird, das Überwerfungsbauwerk nicht erforderlich sei, da eine Linie des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf dem entsprechenden Laufweg in der maßgeblichen Zugzahlenprognose (2030 – Deutschlandtakt), die zeitlich nach dem BVWP erstellt wurde, nicht vorgesehen sei.

Auch im Regionalen Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes aus dem Jahr 2020 sind keine Züge vorgesehen, die ein hier gegenständliches Überwerfungsbauwerk befahren würden. Entsprechende Züge von Frankfurt Süd in Richtung Frankfurt Flughafen fahren den Flughafen-Fernbahnhof an und benötigen daher in Frankfurt-Stadion kein entsprechendes Überwerfungsbauwerk.

Hinsichtlich des Güterverkehrs hat die DB InfraGO AG mitgeteilt, dass entsprechend der oben genannten Zugzahlenprognose nur einzelne Güterzüge auf dem Laufweg Frankfurt-Forsthaus – Kelsterbach durch den Bahnhof Frankfurt-Stadion zu führen seien. Diese könnten, unter Einhaltung der einschlägigen kapazitiven Qualitätskennzahlen, höhengleich durch den Bahnhof Frankfurt-Stadion geführt werden.

Frage 5 Wie ist nach Kenntnis der Landesregierung der Sachstand betreffend die dritte Ausbaustufe für den Bahnhof Stadion?

Die DB InfraGO hat mitgeteilt, dass derzeit die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4 gemäß der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure HOAI) durchgeführt werden. Die Einreichung des Antrags auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens sei für etwa Mitte des Jahres 2025 vorgesehen. Einen Planungsstopp gebe es nicht.

Frage 7 Ist es der Landesregierung bekannt, dass eine Verknüpfung der Südtangente mit der RTW im Bahnhof Stadion nur mit einer der beiden RTW-Linien möglich sein wird, da die andere RTW-Linie dort ohne Halt durchfahren soll?

Eine Südtangente ist im oben genannten Regionalen Nahverkehrsplan des RMV als Projektidee dargestellt. Eine zur Konkretisierung durchzuführende Machbarkeitsstudie durch den RMV und die ÖPNV-Aufgabenträger liegt noch nicht vor. Dementsprechend liegen bislang ausschließlich erste Ideen für eine Linienführung und Ausgestaltung einer Regionaltangente Süd im Bereich Frankfurt Stadion vor.

Hinsichtlich der RTW kann zum Sachstand mitgeteilt werden, dass das Betriebskonzept für die Linien der RTW aufgrund neuer Vorgaben der DB InfraGO AG hinsichtlich der erforderlichen zugrunde zu legenden Haltezeiten überprüft wird. Hieraus können sich Auswirkungen auf die Halte der RTW-Linien am Bahnhof Stadion ergeben. Die Ergebnisse der Überprüfung liegen derzeit noch nicht vor.

Frage 6 Wie bewertet es die Landesregierung, dass die seit langem gerade auch von Offenbach gewünschte und für den Anschluss Sachsenhausens (rund 63.000 Einwohner) bedeutsame Südtangente bei der Verwirklichung der RTW-Brücke nur noch zum im Bau befindlichen Terminal 3 des Flughafens geführt werden könnte?

Frage 8 Wie soll nach Auffassung der Landesregierung eine Südtangente an den Flughafen angeschlossen werden, wenn sich ein Anschluss des Terminals 3 aufgrund der Verbindung der Terminals untereinander mit dem Sky-Train und der voraussichtlich hohen Kosten für den größtenteils unterirdischen Anschluss als unwirtschaftlich erweisen sollte?

Die Fragen 6 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zum grundsätzlichen Sachstand hinsichtlich einer Südtangente wird auf die Ausführungen in der Antwort zu Frage 7 verwiesen. Grundsätzlich sieht der Deutschlandtakt (Abschlussbericht 2022) eine Führung der Regionaltangente Süd zum Terminal 3 vor. Auch der RMV sieht in seinen Überlegungen für eine Südtangente die Führung einer solchen zum Terminal 3 des Flughafens

Frankfurt als sinnvoll an, da eine Führung der Südtangente beispielsweise zum Flughafen-Regionalbahnhof nach aktuellem Stand aufgrund der ausgeschöpften Bahnhofskapazität nicht möglich wäre. Verkehrlich könnte so das Terminal 3 aus Rodgau/Offenbach/Frankfurt-Sachsenhausen umsteigefrei angebunden werden.

Die DB InfraGO AG plant derzeit eine schienenseitige Anbindung des Terminal 3 mittels einer Ausschleifung aus der bestehenden Strecke Frankfurt – Mannheim (Riedbahn) südlich von Zeppelinheim und einer Wiedereinschleifung in Walldorf. Die Planungen berücksichtigen das flughafeninterne Verkehrssystem zur Verbindung der Terminals. Beim Bau des Terminals 3 des Flughafens wurde beziehungsweise wird zudem zur Minimierung des Aufwandes für eine solche Anbindung eine Trasse für die Anlage des Bahnhofs am Terminal freigehalten.

Wiesbaden, 28. November 2024

Kaweh Mansoori