

**Kleine Anfrage****Katy Walther (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) und
Kaya Kinkel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) vom 14.04.2026****Elektrifizierung der Brunnenbahn****und****Antwort****Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum****Vorbemerkung Fragesteller:**

Wie einer Mitteilung des CDU-Bundestagsabgeordneten Dr. Thomas Pauls zu entnehmen ist, plant die Deutsche Bahn, die Bahnstrecke Friedberg–Friedrichsdorf (sog. „Brunnenbahn“) bis zum Jahr 2028 zu elektrifizieren. Diese Maßnahme stellt einen wichtigen Meilenstein dar: Zum einen kann die Strecke künftig im Rahmen ihrer Kapazitäten als Umleitungsstrecke genutzt werden – insbesondere im Zusammenhang mit dem geplanten viergleisigen Ausbau der Main-Weser-Bahn zwischen Bad Vilbel und Friedberg. Zum anderen ermöglicht die Elektrifizierung eine künftige Anbindung der entlang der Strecke gelegenen Gemeinden Rosbach, Rodheim und Burgholzhausen an das S-Bahn-Netz.

Derzeit liegt noch kein konkretes Betriebskonzept für den künftigen elektrifizierten Betrieb vor. Fachlich sinnvoll erscheint jedoch eine Verlängerung der S-Bahn-Linie S 5 von Friedrichsdorf nach Friedberg. Dies könnte etwa durch ein Flügelungskonzept in Friedrichsdorf verwirklicht werden, bei dem ein Zugteil weiter über die künftig elektrifizierte Taunusbahn nach Usingen geführt würde. Für die Integration der Brunnenbahn in das S-Bahn-Netz werden allerdings zusätzliche Fahrzeuge benötigt.

Ab Dezember 2032 tritt der neue Verkehrsvertrag für das S-Bahn-Netz „Gallus“ (Linien S 3, S 4, S 5, S 6) in Kraft. In dessen Ausschreibung wurden keine zusätzlichen Fahrzeuge für eine mögliche Verlängerung der S 5 nach Friedberg berücksichtigt, obwohl die Elektrifizierung bereits länger geplant ist. Daher erscheint es erforderlich, zeitnah entsprechend zusätzliche Fahrzeuge einzuplanen und zu beschaffen. Nach dem Hessischen ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG, Fassung vom 01.12.2005) sind die Verkehrsverbünde für die Bestellung der Schienenverkehrsleistungen zuständig. Diese befinden sich aber vollständig in öffentlicher Hand; gemäß § 6 Abs. 2 ÖPNVG ist das Land Hessen Mitglied oder Gesellschafter der Verbünde und in deren Aufsichtsräten vertreten. Somit trägt die Landesregierung eine Mitverantwortung für die verkehrspolitische Ausrichtung des Landes und die Planung künftiger Schienenverkehrsleistungen. Diese Verantwortung sollte sie aktiv wahrnehmen.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum:

Die Zuständigkeit für die Planung, Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) obliegt in Hessen gemäß § 5 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) den kommunalen Aufgabenträgern. Sie nehmen die Aufgabe des ÖPNV als Selbstverwaltungsaufgabe wahr und schließen sich dazu in Verkehrsverbänden zusammen. Das Land gewährt den Verkehrsverbänden gemäß § 12 ÖPNVG Zuwendungen u. a. zur Finanzierung der Verkehrsleistungen. Die Wahrnehmung des operativen Geschäfts obliegt den Verkehrsverbänden in eigener Zuständigkeit.

Die Elektrifizierung der Bahnstrecke Friedberg – Friedrichsdorf wird durch die DB InfraGO AG als Eigentümerin der Infrastruktur in eigener Zuständigkeit initiiert und vorgenommen. Die aufgrund der novellierten gesetzlichen Regelungen genehmigungsfreie Maßnahme dient der Resilienz des Bahnverkehrs auf den Zulaufstrecken nach Frankfurt am Main. Zusätzliche Fahrtmöglichkeiten sind darüber hinaus für Umleitungsverkehre bei anstehenden Sanierungs- und Baumaßnahmen relevant.

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

- Frage 1 Die Bürgermeister der betroffenen Kommunen sowie verschiedene Interessenverbände sprechen sich klar für eine Verlängerung der S-Bahn-Linie S 5 nach Friedberg aus, um so Rosbach, Rodheim und Burgholzhausen an das S-Bahn-Netz anzubinden. Andere Varianten waren bisher in der öffentlichen Debatte auch nicht wahrnehmbar. Wird diese Variante nun auch forciert werden?
- Frage 2 Sollte die Variante einer S-Bahn-Verlängerung nicht verfolgt werden: Welche alternative Betriebsvariante wird stattdessen favorisiert, und aus welchen Gründen wird eine S-Bahn-Verlängerung nicht weiterverfolgt?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Vorhabenträgerin hat sich dafür entschieden, die genehmigungsfreie Elektrifizierung für eine schnellstmögliche Nutzung der Strecke als Umleiterstrecke umzusetzen. Ein Ausbau der Strecke für einen S-Bahn-Verkehr würde eine genehmigungspflichtige Ausbaumaßnahme darstellen, die nach derzeitigem Kenntnisstand ein gesondertes Baurechtsverfahren erfordern würde. Die Elektrifizierung eröffnet zunächst eine Option für die Zukunft.

Frage 3 Ist noch geplant zusätzliche S-Bahnfahrzeuge für das „Gallus“-Netz mit Start des neuen Verkehrsvertrages ab Dezember 2032 zu bestellen?

Frage 4 Die Elektrifizierung der Strecke Friedberg-Friedrichsdorf wird bei Fertigstellung bis 2028 schon deutlich früher als im Dezember 2032 fertig sein. Ab Dezember 2028 soll die S 5 nach aktuellem Sachstand ebenfalls über die bis dahin elektrifizierte Taunusbahn bis Usingen verkehren. Dies wurde schon im aktuell laufenden Verkehrsvertrag für das „Gallus“-Netz berücksichtigt. Für eine Verlängerung der S 5 nach Friedberg bräuchte es aber noch weitere S-Bahnfahrzeuge. Ist in Planung in den kommenden Jahren zusätzliche Gebrauchtfahrzeuge für die S-Bahn Rhein-Main zu beschaffen, wie das damals mit der Baureihe ET 425 gemacht wurde?

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

Die Verkehrsverträge der S-Bahn-Linien S 3, S 4, S 5 und S 6 wurden bis Dezember 2033 verlängert. Der RMV gibt an, dass insbesondere laufende Infrastrukturmaßnahmen eine langfristige Vergabe erst ab dem Jahr 2033 ermöglichen, da erst dann die technischen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen vorliegen. Darüber hinaus wird auf die Beantwortung der Fragen 1 und 2 sowie die Vorbemerkung verwiesen.

Frage 5 Die Strecke Friedberg-Friedrichsdorf soll auch als eine Umleitungsstrecke dienen, wenn die Main-Weser-Bahn zwischen Bad Vilbel und Friedberg viergleisig ausgebaut werden wird. Wann ist mit dem Baubeginn der vier Gleise zwischen Bad Vilbel und Friedberg zu rechnen und wann sollen die ersten Vollsperrungen dieser Strecke folgen?

Zunächst ist klarzustellen, dass die Strecke Friedberg – Friedrichsdorf auch, aber nicht nur für den Ausbau der S 6 als Umleiterstrecke dienen kann und soll. Durch diese Maßnahme soll die Resilienz der Main-Weser-Bahn in diesem Teilabschnitt allgemein gestärkt werden.

Für den 2. Bauabschnitt des Ausbaus der S 6 wird im 2. Halbjahr 2026 das Baurecht erwartet. Die Vorbereitungen für die bauliche Umsetzung schließen sich an, sobald das Baurecht bestandskräftig vorliegt.

Frage 6 Um die elektrifizierte Strecke Friedberg-Friedrichsdorf langfristig auch gut und effizient als Umleitungsstrecke nutzen zu können ist ein zweigleisiger Ausbau notwendig. Wenn die eingleisige Strecke nämlich schon regulär im Halbstundentakt bedient wird, ist es nur sehr begrenzt möglich zusätzliche Umleiterverkehre unterzubringen. Setzt sich das Land für die Umsetzung eines zweigleisigen Ausbaus der Bahnstrecke ein?

Ein potentieller Bedarf für Umleiterverkehre stellt in der Regel keine ausreichende Planrechtfertigung für den Bau eines zweiten Gleises dar. Hierfür bedarf es einer nachvollziehbaren, dauerhaften verkehrlichen Notwendigkeit. Gelegentliche Ereignisse, wie Umleiterverkehre reichen nicht aus, um durch ein Vorhaben erzeugte Eingriffe, z. B. in Natur und Landschaft, zu rechtfertigen.

Durch die Elektrifizierung der Strecke und den Ende des Jahres 2024 in Betrieb genommenen Kreuzungsbahnhof Rodheim kann die Kapazität der Strecke jedoch soweit erhöht werden, dass voraussichtlich ab dem Jahr 2029, d. h. nach Fertigstellung der Elektrifizierung, Umleiterverkehre im Grundsatz ermöglicht werden können.

Wiesbaden, 18. Mai 2026

Kaweh Mansoori