



HESSISCHER LANDTAG

22. 08. 2025

Kleine Anfrage

Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten) vom 23.05.2025**Digitalisierung der Bahnstrecken in Hessen****und**

Antwort

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

Vorbemerkung Fragesteller:

Kostenloses und stabiles WLAN macht das Reisen mit der Bahn attraktiver und komfortabler. Für viele Menschen wird der Schienenverkehr insbesondere dann zu einer echten Alternative, wenn sie während der Fahrt arbeiten oder anderweitig online sein können. Allerdings ist die Verfügbarkeit stabiler WLAN-Verbindungen nicht in allen Zügen gegeben. Auch eine verlässliche Mobilfunkabdeckung entlang der Bahnstrecken ist eine Voraussetzung für digitales Arbeiten und Reisen. Die Digitalisierung der Verkehrsinfrastruktur ist daher ein wichtiger Faktor für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs.

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

Die Mobilfunkversorgung von Schienenstrecken, die sich in Hessen zum weit überwiegenden Teil im Eigentum des Bundes befinden und von der ebenfalls bundeseigenen DB InfraGO AG betrieben werden, ist Aufgabe der öffentlichen Mobilfunknetzbetreiber. Sie müssen die Versorgung gemäß den schienenspezifischen Anforderungen der Bundesnetzagentur aus den Jahren 2015 und 2019 umsetzen. Auch die aktuell im März 2025 im Zuge der Verlängerung der Mobilfunklizenzen erlassenen Auflagen gehören dazu. Alle Auflagen sind technologieneutral formuliert. Die Überwachung der Aufgabenerfüllung obliegt der Bundesnetzagentur.

Zur Beschleunigung der Genehmigung für zusätzliche Antennenanlagen für den Mobilfunk ist die Hessische Bauordnung (HBO) im Mai 2025 nochmals angepasst worden, so dass insbesondere im Außenbereich für die Errichtung von Antennenmasten bauordnungsrechtlich grundsätzlich keine Abstände für Antennenanlagen einzuhalten sind. Ebenso gelten diese künftig nicht mehr als Sonderbauten und bei temporär aufgestellten Antennenanlagen entfällt die Größenbeschränkung für die dazugehörigen Versorgungseinheiten.

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich der eingesetzten Fahrzeuge ist in Hessen eine kommunale Selbstverwaltungsangelegenheit. Aufgabenträger sind die Landkreise, kreisfreien Städte und Sonderstatusstädte nach § 4a der Hessischen Gemeindeordnung. Sie sind zuständig für die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV. Die Verkehrsverbünde als Aufgabenträgerorganisationen nehmen im Rahmen der Vorgaben der Aufgabenträger die Belange des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), des Verbundbusverkehrs und des regionalen Busnahverkehrs wahr.

Das Land ist selbst kein Aufgabenträger. Es stellt den in Hessen tätigen Verkehrsverbünden zur Finanzierung konsumtiver Ausgaben im ÖPNV im Rahmen mehrjähriger Finanzierungsvereinbarungen jährlich ein Budget zur Verfügung.

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

- Frage 1 Wie viel Prozent der vom Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie vom Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) genutzten Schienenwege in Hessen verfügen nach Kenntnis der Landesregierung derzeit über eine Mobilfunkabdeckung mit dem Standard 5G? Bitte nach SPNV und SPFV aufschlüsseln.
- Frage 4 Welche Maßnahmen ergreift oder unterstützt die Landesregierung nach eigener Zuständigkeit oder in Abstimmung mit dem Bund und den Netzbetreibern, um den Ausbau des 5G-Mobilfunknetzes entlang von Bahnstrecken in Hessen zu fördern?

Frage 5 Bis wann rechnet die Landesregierung nach derzeitiger Einschätzung mit einer vollständigen Abdeckung?

Die Fragen 1, 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB gibt auf Nachfrage dazu an, dass sie die zuständigen Mobilfunknetzbetreiber (vergleiche dazu die Ausführungen in der Vorbemerkung) bei deren Erfüllung der Auflagen im industrieübergreifenden Projekt „Masterplan Konnektivität Schiene“ unterstütze, in dem den Mobilfunknetzbetreibern beispielsweise gleisnahe Grundstücke zum Bau von Mobilfunkanlagen angeboten würden. Darüber hinaus habe die DB mit der Telekom eine privatwirtschaftliche Kooperation zur unterbrechungsfreien Mobilfunkversorgung des deutschen Schienennetzes geschlossen. Diese Vereinbarung sei im Oktober 2024 frühzeitig durch die Telekom erfüllt worden. So stünden beispielsweise für Bahnreisende auf 99 Prozent der 7.800 Kilometer umfassenden Hauptverkehrsstrecken mindestens 200 Mbit/s Bandbreite zur Verfügung, das seien zwölf Prozentpunkte mehr als zu Beginn der Kooperation im Jahr 2021. Bei den sogenannten „fahrgaststarken Stecken“ (13.800 km, mehr als 2.000 Fahrgäste/Tag) werde auf 94 Prozent der Strecken eine Versorgung mit 200 Mbit/s Bandbreite erreicht. Auf Nebenstrecken (12.000 km) betrage der Versorgungsgrad über 96 Prozent bei einer Bandbreite von 100 Mbit/s. Eine ähnliche Vereinbarung bestehe auch mit Vodafone. Landesspezifische Angaben wurden seitens der DB nicht vorgelegt.

Für die Hessische Landesbahn HLB, die gegenüber der DB InfraGO AG in Hessen nur einen sehr geringen Streckenanteil hat, gelten hinsichtlich der Zuständigkeit der Mobilfunknetzbetreiber die gleichen Angaben wie bei der DB InfraGO AG. Die HLB teilt mit, dass in ihrem Netz die Kernbereiche der Städte Kelkheim und Königstein durch die Telekom abgedeckt seien, der Stadtbahnhof Eschwege durch Vodafone und Telekom und auf der Lossetalbahn die Stadtgebiete Kaufungen und Hessisch Lichtenau durch die Telekom sowie Helsa durch Telekom und Vodafone.

Frage 2 Auf wie viel Prozent der derzeit in Hessen ausgeschriebenen Linien im Schienenpersonennahverkehr ist nach Kenntnis der Landesregierung eine Ausstattung mit WLAN gegeben? Bitte aufschlüsseln nach Regionalbahnen, Regionalexpressen und S-Bahnen.

Aufgrund der gesetzlichen Zuständigkeitszuordnung (vergleiche Vorbemerkung) wurden zur Beantwortung der Fragen zum ÖPNV Beiträge der Verkehrsverbünde erbeten. Den Verbünden waren jedoch keine belastbaren Angaben zum lokalen Verkehr im Zuständigkeitsbereich der Aufgabenträger möglich.

Der RMV gibt an, dass im RMV-Schienenverkehr in allen S-Bahnen sowie in 92 Prozent der Regionalexpressen und Regionalbahnen kostenloses WLAN angeboten wird. Zudem an den rund 600 Fahrkartenautomaten im RMV und im Rahmen eines Pilotangebots an 14 Automaten der traffiQ in Frankfurt.

Der NVV gibt an, dass auf 33 Prozent der Regionalexpress-Linien eine Ausstattung mit WLAN gegeben ist. Zu den Regionalbahnen, einschließlich der RegioTram, wird null Prozent angegeben. S-Bahn-Linien existieren im NVV nicht.

Der VRN gibt an, dass in 50 Prozent der Verkehrsverträge mit Bezug auf den hessischen Teil des Verbundgebiets die Ausstattung mit WLAN vorgegeben ist.

Frage 3 Wie viel Prozent der Schienenfahrzeuge, die im Auftrag des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) und des Nordhessischen Verkehrsverbunds (NVV) eingesetzt werden, sind nach Kenntnis der Landesregierung mit WLAN ausgestattet?

Soweit hier gesondert nach der WLAN-Ausstattung der Fahrzeuge gefragt wird, gibt der RMV 88 Prozent an. Dem NVV sind keine Angaben zu den Schienenfahrzeugen in den Netzen, bei denen der NVV nicht federführender Aufgabenträger ist, möglich, da nur ein Teil der Flotte (beispielsweise im RRX-Netz) ins NVV-Gebiet fährt. Im Bereich der vom NVV federgeführten Netze gibt der NVV den Anteil aktuell mit null Prozent an.

Frage 6 Wie viel Prozent der in Hessen ausgeschriebenen Buslinien im öffentlichen Personennahverkehr sind nach Kenntnis der Landesregierung mit WLAN ausgestattet?

Der RMV gibt an, dass alle 29 X-Bus-Linien des RMV als besonderes Komfortelement mit WLAN ausgestattet sind. Für den sonstigen regionalen Busverkehr ist keine WLAN-Ausstattung vorgesehen.

Der NVV gibt an, dass für den regionalen Busverkehr (inklusive Mischbündel) der Anteil bei null Prozent liegt.

Der VRN gibt an, dass im Busverkehr in den Ausschreibungen keine WLAN-Quote vorgegeben wird. Die Ausrüstung der Fahrzeuge mit WLAN ist im VRN eine freiwillige Mehrqualität, die von den Bietern im Vergabeverfahren angeboten werden kann. Der VRN gibt an, dass etwa 80 Prozent der 147 Fahrzeuge in den ausgeschriebenen regionalen Buslinienbündeln mit WLAN ausgestattet sind.

Frage 7 Bis wann ist eine vollständige WLAN-Ausstattung im ÖPNV geplant?

Der RMV gibt an, dass bei Regionalzug-Teilnetzen, für die eine WLAN-Ausstattung noch nicht gegeben ist, dies im Rahmen der Neuvergabe vorgesehen ist. Sofern es nicht zu Verschiebungen des Starts des Neuvertrags, des Einsatzes oder der Ausstattung der Fahrzeuge kommt, ist dies für die federführend vom RMV bestellten Teilnetze für die ersten 2030er Jahre geplant.

Der NVV gibt an, dass eine Ausweitung der WLAN-Ausstattung durch den NVV nur dann verfolgt, wenn es technisch und wirtschaftlich sinnvoll ist. So werden die RegioTram-Fahrzeuge im Rahmen des Sanierungs-Projekts „Refit RegioTram“ mit WLAN ausgestattet. Darüber hinaus können die neuen Fahrkartenautomaten als WLAN-Hotspot genutzt werden. Im Busverkehr hat ein Pilotprojekt auf zwei Linien ergeben, dass das WLAN nur in geringem Ausmaß genutzt wird, so dass Fortführung und Ausweitung aufgrund der erheblichen Betriebskosten nicht gerechtfertigt sind. Die Ergebnisse des Kundenbarometers des NVV zeigen zudem, dass Verbesserungen in diesem Bereich keine wesentliche Forderung von Kundenseite sind.

Frage 8 Wie viel Prozent der im Schienenersatzverkehr eingesetzten Busse in Hessen waren nach Kenntnis der Landesregierung mit WLAN ausgestattet?

Die Verbünde geben an, dass sie keine spezifischen Vorgaben zur Fahrzeugausstattung von Schienenersatzverkehren und Busnotverkehren mit WLAN machen und die Verfügbarkeit von Fahrzeugen eine große Herausforderung darstellt. Nach Kenntnis des RMV waren die rund 150 im Rahmen der Generalsanierung der Riedbahn seitens der DB eingesetzten Busse mit WLAN ausgestattet.

Frage 9 Wie viel Prozent der Bahnhöfe in Hessen sind nach Kenntnis der Landesregierung an das Glasfasernetz angeschlossen?

Frage 10 Bis wann ist nach aktueller Planung mit der Anbindung der übrigen Bahnhöfe zu rechnen?

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

Hierzu teilt die DB InfraGO AG mit, dass in Hessen 475 Bahnhöfe in ihrem Eigentum stünden. Davon verfügten 5,5 Prozent über eine Erschließung mit Glaserfaser, sowohl über DB InfraGO-eigene Infrastruktur, als auch über Infrastruktur von Dritten (Providern). Eine Glasfaser-Erstererschließung von Bahnhöfen durch die DB InfraGO AG über eigene Infrastruktur erfolge nur, wenn ein entsprechender Bandbreiten-Bedarf für die jeweilige Station existiere und dieser nicht über bereits existierende Erschließungen von Providern gedeckt werden könne. In vielen Fällen, vor allem für kleine Stationen (Haltepunkte), sei es wirtschaftlicher und schneller realisierbar, Bedarf über Mobilfunk (4G und 5G) zu decken. Eine flächendeckende Planung zur Erschließung aller Bahnhöfe mit Glasfaser existiere bei der DB InfraGO AG deshalb nicht.

Die HLB führt aus, dass Glasfaser grundsätzlich sowohl entlang der Strecke Frankfurt-Höchst – Königstein als auch entlang der Strecke nach Eschwege Stadt vorhanden sei. Die Verkehrsstationen der HLB seien aber derzeit noch nicht an das Glasfasernetz angebunden. Lediglich Verbindungen in die Betriebsinfrastruktur seien in Königstein und Kelkheim-Hornau vorhanden.

Wiesbaden, 15. Juli 2025

Kaweh Mansoori