



HESSISCHER LANDTAG

16. 06. 2020

Kleine Anfrage

Oliver Stirböck (Freie Demokraten) vom 01.04.2020

Realisierung der Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar und die Anbindung der Riedbahn an das Terminal 3 und den City-Tunnel

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Die S-Bahn der Linie 7 und der Regionalexpress der Linie 70 verbinden derzeit über die Bahnstrecke Frankfurt – Mannheim (sog. „Riedbahn“) das Rhein-Main-Gebiet über die Landkreise Offenbach, Groß-Gerau und die Bergstraße mit der Rhein-Neckar-Region. Die gleichzeitige Gleisnutzung des Nahverkehrs mit dem Fern- und Güterverkehr macht die Riedbahn im Personenverkehr zu der am stärksten belasteten Route des gesamten ICE-Netzes und verursacht bei den betroffenen Bahnlinien regelmäßige Verspätungen. Seit 1993 befindet sich die Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar als Mischverkehrsstrecke in Planung, um den Nahverkehr zu entlasten und das Rhein-Main-Gebiet besser in Richtung Stuttgart, Paris und der Schweiz anzubinden. Die Überlastung der Riedbahn macht Hessen gewissermaßen zum engen Flaschenhals der Güterverkehrsachse Rotterdam – Köln – Basel – Mailand – Genua. Aufgrund andauernden Planungsverfahren kann nach Einschätzung der Deutschen Bahn mit dem Bau der Strecke nicht vor Mitte der 2020er-Jahre begonnen werden. Für die Anwohner des Landkreises Groß-Gerau spricht der Bau der Fernverkehrsstrasse nicht nur aus Lärmschutzgründen und der Verbesserung der Pünktlichkeit, sondern ermöglicht zudem die südliche Verlängerung der S7 in die Rhein-Neckar-Region an den Bahnhof in Biblis. Auch die nördliche Verlängerung an den Hauptbahnhof in Hanau über die Europäische Zentralbank ist noch nicht realisiert. Denn anders als von der DB Netz AG vorgesehen, befährt die S7 als einzige S-Bahn nicht den Frankfurter City-Tunnel, dessen Kapazität, so wie die der Riedbahn, ausgeschöpft ist.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Die Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar dient der Beseitigung eines der größten Engpässe im deutschen Schienennetz. Die bestehenden Strecken (speziell die Riedbahn und die Main-Neckar-Bahn von Frankfurt über Darmstadt nach Heidelberg und Mannheim) sind vollständig ausgelastet, so dass das Nahverkehrsangebot nicht erweitert werden kann. Die Verwirklichung der Strecke ist daher in höchstem landespolitischen Interesse.

Die Kapazitätsengpässe im Korridor Frankfurt-Mannheim und Lösungsvorschläge sind bereits in den Jahren 1997 bis 1998 von der Deutschen Bahn untersucht worden (Integrierte Planung Südhessen). 2003 wurde das Vorhaben als Neubau einer zweigleisigen Fernverkehrsstrecke (reiner ICE-Verkehr) in enger Bündelung mit den vorhandenen Autobahnen BAB A 5 und BAB 67 von der Deutschen Bahn zum Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Im gleichen Jahr wurde die Durchführung des Raumordnungsverfahrens beantragt. Das Raumordnungsverfahren wurde am 23. Juni 2004 abgeschlossen.

Mit dem Ersten Gesetz zur Änderung des Schienenwegeausbaugesetzes vom 15. September 2004 nahm der Bund den Neubau der Fernverkehrsstrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege auf. Durch die Aufnahme des Vorhabens in das Schienenwegeausbaugesetz stellte der Bund die Mittel für die Planung und den Bau der Strecke bereit. Die Vorhabenträgerin, die DB Netz AG, begann auf dieser Grundlage mit der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen zur Vorbereitung des Baurechtsverfahrens.

Im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung 2010 wurde seitens des Bundes festgestellt, dass der 2003 definierte Projektzuschchnitt nicht geeignet war, die prognostizierten Verkehrsströme aufzunehmen. Die Planung des Vorhabens wurde daraufhin eingestellt. Zur Vorbereitung des Bundesverkehrswegeplans 2015 beauftragte der Bund schließlich eine großräumige Korridoruntersuchung (Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse-Rhein/Main-Rhein/Neckar-Karlsruhe), um zu ermitteln, wie neben den Bedienungsangeboten des Schienenpersonenfern- und nahverkehrs auch ausreichend Trassenkapazitäten für den Schienengüterverkehr sichergestellt werden können.

Auf der Grundlage des Endberichtes der Korridoruntersuchung wurden die Prämissen für die Neubaustrecke neu definiert (u. a. nunmehr Nutzung als Mischverkehrsstrecke für den Fernverkehr am Tage und den Güterverkehr in der Nacht, Entlastung der Bestandsstrecken von nächtlichem Güterverkehr durch Verkehrslenkung).

Die Landesregierung erörterte am 30. Oktober 2014 und 3. Juni 2015 mit der Region die Ergebnisse der Korridoruntersuchung des Bundes in umfassender Weise und stimmte mit Stellungnahme der Region vom 12. Juni 2015 der Konzeption des Bundes zu. Auf der Grundlage der Zustimmung der Region wurde mit dem Bundesverkehrswegeplan 2015 das Vorhaben als Mischverkehrsstrecke unter den o.g. Prämissen im Jahr 2016 neu gestartet.

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

Frage 1. Wie ist der aktuelle Sachstand bei der Planung der Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar und welche Initiativen hat die Landesregierung ergriffen, um ihre Realisierung zu beschleunigen?

Wegen seiner umfassenden Bedeutung hat das Vorhaben hohe Priorität im Bundesverkehrswegeplan 2015 (Prognosehorizont 2030) erhalten und ist im Vordringlichen Bedarf eingeordnet. Auf der Grundlage der Ergebnisse der Korridorstudie des Bundes wurde das Vorhaben nunmehr als Mischverkehrsstrecke neu definiert (Fernverkehr am Tag und Güterverkehr in der Nacht, Entlastung der Bestandsstrecken von nächtlichem Güterverkehr durch Verkehrslenkung).

Die Planung wurde im Jahr 2016 aufgenommen. Für das Projekt findet eine Bürgerbeteiligung in Form eines von der DB Netz AG und den beteiligten Ländern Hessen und Baden-Württemberg gemeinsam initiierten sog. „Beteiligungsforums“ statt, in dem sämtliche Interessengruppen u.a. aus Politik, Wirtschaft, Verkehr und Bürgerinitiativen vertreten sind. Die Bürgerbeteiligung hat zum Ziel, den Planungsprozess von Beginn der Planung an transparent zu gestalten. Die Auftaktveranstaltung hierzu fand am 30. September 2016 in Darmstadt statt.

Bis Ende des Jahres 2020 soll nach Angaben der DB Netz AG für den nördlichen Streckenabschnitt von Zeppelinheim bis Weiterstadt der Planfeststellungsantrag beim Eisenbahnbundesamt eingereicht werden. Für die weiteren Abschnitte soll bis zum Jahr 2023 die Durchführung der Planfeststellungsverfahren beantragt werden.

Frage 2. Ist eine rechtzeitige Anbindung der S-Bahn der Linie 7 an das neugebaute Terminal 3 des Frankfurter Flughafens zum Zeitpunkt seiner Eröffnung realistisch?

Frage 3. Welche Initiativen und Maßnahmen ergreift die Landesregierung im Vorplanungsverfahren, um diese zu gewährleisten?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhanges zusammen beantwortet.

Wegen der Überlastung der bestehenden Bahnstrecke von Frankfurt nach Mannheim, der Riedbahn, könnte das im Bau befindliche Terminal 3 über diese Schienenstrecke in ihrem derzeitigen Zustand nicht angebinden werden. Das Ein- und Ausfädeln der Züge zum Terminal 3 würde zusätzliche Kapazitäten benötigen, die bis zur Realisierung von Teilbauwerken der Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim noch nicht zur Verfügung stehen.

Voraussetzung dafür, dass eine Schienenanbindung des Terminals 3 nutzbar würde und damit die S 7 dorthin geführt werden könnte, ist deshalb die Möglichkeit, einen Teil des Zugverkehrs auf der Riedbahn über einige im Zuge der Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim geplante Brückenbauwerke, Gleisabschnitte und Weichenverbindungen an der vorgesehenen Ausfädelung zum Terminal 3 vorbeizuleiten. Die Planung des nördlichen Abschnitts der Neubaustrecke bzw. einzelner Bauwerke im Nordabschnitt der Neubaustrecke und diejenige der Schienenanbindung des Terminals 3 müssen daher technisch und terminlich miteinander koordiniert werden.

Damit die Vorplanung für die Schienenanbindung des Terminals 3 durch die DB Netz AG zeitgerecht durchgeführt werden kann, wurde Ende des letzten Jahres ein entsprechender Planungsvertrag zwischen dem Land und der DB Netz AG geschlossen. Die Vorplanung soll bis zum Jahr 2022 abgeschlossen werden, daran wird sich bis ca. 2024 der nächste Planungsschritt, die Entwurfs- und Genehmigungsplanung anschließen.

Für den Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur für den Personennahverkehr stellt der Bund Fördermittel auf der Grundlage (des Bundesprogramms) des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) bereit. Die Schienenanbindung des Terminals 3 wurde daher Anfang 2019 durch das Land für das GVFG-Bundesprogramm angemeldet und zwischenzeitlich in das Programm aufgenommen.

Frage 4. Verfolgt die Landesregierung das Ziel, die S-Bahn der Linie 7 an den S-Bahn-Tunnel in Frankfurt anzuschließen?

Frage 5. Wenn ja, welche Initiativen und Maßnahmen hat sie zu dem Zweck ergriffen?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhanges zusammen beantwortet.

Projekte und Initiativen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), wie z. B. die Führung der S 7 in den Stammstreckentunnel der Frankfurter S-Bahn, stimmen mit den Zielsetzungen der Landesregierung überein, den ÖPNV aus Gründen der Umwelt- und Klimapolitik, aber auch zur Lösung der Verkehrsprobleme insbesondere in der Region Frankfurt Rhein-Main zu stärken. Sie werden von der Landesregierung deshalb positiv bewertet und unterstützt.

Gleichwohl ist hinsichtlich der Zuständigkeiten für den ÖPNV in Hessen zu beachten, dass auf der Grundlage des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) festgelegt wurde, dass die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV nicht beim Land, sondern bei den Landkreisen, kreisfreien Städten und den Gemeinden bei mehr als 50.000 Einwohnern in gemeinsamer Aufgabenwahrnehmung mit den Verkehrsverbänden liegt.

Die Prüfung von Angebotskonzepten wie z.B. der Führung der S 7 in den Stammstreckentunnel ist somit auf Grundlage der für das Land Hessen getroffenen Aufgabenzuweisungen eine kommunale Selbstverwaltungsaufgabe in Zusammenarbeit mit dem jeweils zuständigen Verkehrsverbund, hier dem Rhein-Main-Verkehrsverbund RMV. Der Nahverkehrsplan des RMV wird derzeit neu aufgestellt.

Begrenzendes Element für eine Einführung der S 7 in den Stammstreckentunnel ist insbesondere die Leistungsfähigkeit des Tunnels, der derzeit mit 24 Zügen je Stunde und Richtung (in der Hauptverkehrszeit) vollständig ausgelastet ist.

Derzeit wird daher in einer Machbarkeitsstudie von Land, RMV und DB Netz AG untersucht, ob eine Steigerung der Leistungsfähigkeit z. B. durch eine Ausrüstung von Tunnel und Fahrzeugen mit dem neuen europäischen Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System) möglich ist.

Wiesbaden, 4. Juni 2020

Tarek Al-Wazir