



HESSISCHER LANDTAG

15. 08. 2022

Kleine Anfrage

Elke Barth (SPD) vom 23.06.2022**S-Bahnverbindung S 5 sowie Taunusbahn aus dem Hochtaunus nach Frankfurt und zurück****und****Antwort****Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen****Vorbemerkung Fragestellerin:**

Wegen einer durch einen Lastwagen beschädigten Bahnbrücke verkehrt die S-Bahnlinie 5 zwischen Friedrichsdorf und Frankfurt bereits seit Jahresbeginn nur noch mit eingeschränkten Taktzeiten. Da die Brücke zur Hälfte neu gebaut werden muss, kann derzeit nur eines der beiden Gleise genutzt werden, sodass jede zweite S-Bahn ausfällt. Aufgrund von Materialengpässen musste der für Mai geplante Fertigstellungstermin für die Brücke bereits auf Ende September dieses Jahres verschoben werden (aktueller Stand).

Nach Informationen der Bahn sollen bis dahin die Züge der S 5 vom 02.07. bis 03.10. nur noch zwischen Frankfurt-Rödelheim und Oberursel sowie zwischen Oberursel und Friedrichsdorf fahren. Innerhalb Frankfurts sollen zudem ab Rödelheim keine Züge der S 5 mehr verkehren, sodass die Fahrgäste auf andere Linien ausweichen müssen. Demzufolge müssen Fahrgäste für die Strecke zwischen Frankfurt und Bad Homburg / Friedrichsdorf zwei Mal umsteigen. Für die Fahrgäste bedeutet dies neben dem zweimaligen Umsteigen eine Fahrzeitverlängerung in Richtung Bad Homburg / Friedrichsdorf von elf Minuten und in Richtung Frankfurt sogar um 30 Minuten. Die reguläre Fahrtzeit betrug bisher 24 Minuten von Bad Homburg zum Frankfurter Hauptbahnhof.

Außerdem sollen zwischen dem 02.07. und dem 03.10. die bereits von acht auf fünf reduzierten Direktverbindungen der Taunusbahn aus Brandobberndorf nach Frankfurt künftig nur noch zwischen Bad Homburg und Brandobberndorf verkehren, sodass bei der Fahrt ab Brandobberndorf nach Frankfurt sogar drei Mal umgestiegen werden muss.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Wie der weit überwiegende Teil der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland und auch in Hessen befindet sich die Strecke von Frankfurt über Rödelheim, Oberursel und Bad Homburg nach Friedrichsdorf im Eigentum des Bundes. Sie wird durch die ebenfalls bundeseigene DB Netz AG betrieben. In deren Zuständigkeit liegt folglich auch die Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur bzw. deren Instandsetzung nach Schäden. Für die Instandhaltung stellt der Bund dementsprechend der DB Netz AG Mittel auf der Grundlage der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) bereit.

Um diese Kleine Anfrage angemessen beantworten zu können, wurde daher die DB um entsprechende Auskünfte gebeten. Auf deren Angaben beruhen die nachfolgend wiedergegebenen Ausführungen.

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

- Frage 1. Hat die Landesregierung Kenntnis gehabt über die von der S-Bahn Rhein-Main als Verkehrsbetrieb der DB Regio Hessen kommunizierten, erneut erheblich verschlechterten Beförderungsbedingungen für die Nutzer der S 5 und der Taunusbahn?
- Frage 2. Gab es Abstimmungen über die oben beschriebenen Maßnahmen zwischen der S-Bahn Rhein-Main bzw. dem VHT und der Landesregierung?

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

Die Deutsche Bahn teilt hierzu mit, dass die erheblich schlechteren Beförderungsbedingungen der S 5 auf äußere Umstände (insbesondere Brückenanfahrschaden durch einen LKW, Brückenspernung, Materialengpass für die Reparatur der Brücke) zurückzuführen sei, die das Verkehrsunternehmen S-Bahn Rhein-Main nicht beeinflussen könne. In Anbetracht der gegebenen Rahmenbedingungen sei das zwischen DB Netz, S-Bahn und Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) besprochene Betriebskonzept die einzige realisierbare Lösung.

Die S-Bahn Rhein-Main stimme grundsätzlich alle Maßnahmen mit dem RMV ab. Eine formale Zustimmung des RMV zu dem geänderten Konzept sei aufgrund der mangelnden Alternativen nicht eingeholt worden.

Eine Vorabinformation an die Landesregierung über Maßnahmen, die in vergleichbaren Fällen ergriffen werden, erfolgt üblicherweise nicht. So wurde auch im vorliegenden Fall verfahren.

Frage 3. Wie beurteilt die Landesregierung die Folgen für die Fahrgäste aus den betroffenen Kommunen an der Strecke der S 5 sowie der Taunusbahn?

Die Folgen der Maßnahmen für die Fahrgäste der S 5 sind, auch nach Auffassung der DB, erheblich. Die DB erläutert, dass je nach Fahrtrelation zusätzliche Umstiege und Reisezeitverlängerung entstünden, ein Schienenersatzverkehr jedoch zu noch größeren Einschränkungen für die Reisenden führen würde.

Frage 4. In der Begründung für die oben geschilderten Planungen verweist die S-Bahn Rhein-Main darauf, dass die S 5 und die Taunusbahn seit der Beschädigung der Brücke nur sehr unpünktlich verkehren und durch die neuerliche mit einem zwei- bis dreimaligen Umsteigen einhergehende Umstellung mit weniger Verspätungen zu rechnen sei. Ist die Landesregierung der Meinung, dass ein „Mehr an Pünktlichkeit“ für die Fahrgäste den erheblichen Nachteil durch zwei- bis dreimaliges Umsteigen sowie die erhebliche Fahrzeitverlängerung, zum Teil Verdopplung, aufwiege?

Frage 5. Als weitere Begründung wird von der Sprecherin der S-Bahn Rhein-Main der Sicherheitsaspekt angeführt. Dadurch, dass nunmehr die S 5 in dem eingleisigen Schienenabschnitt zwischen Rödelheim und Oberursel nur noch pendele, werde eine Kollision zweier sich entgegenkommender Bahnen ausgeschlossen. Sieht die Landesregierung keine anderen Möglichkeiten, die Sicherheit auf der Strecke zu gewährleisten?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB gibt an, dass der bisher praktizierte eingleisige Betrieb zu schlechter Betriebsqualität geführt habe. Es seien in Fahrtrichtung Frankfurt Verspätungen entstanden, die sich auch auf die S-Bahn-Linien S 3 und S 4 übertragen hätten. Die Pünktlichkeit der S 5 habe zuletzt bei nur noch 84 % gegenüber 97 % im Vorjahr gelegen. Die DB betont jedoch, dass dies nicht der Anlass für die Umstellung des Fahrplanangebots gewesen sei.

Das bisherige Konzept sei ein gängiges und kurzfristig einzuführendes Übergangsverfahren zur Aufrechterhaltung eines sicheren Eisenbahnbetriebs im Störfall. Das Verfahren sei jedoch nicht für einen Dauerbetrieb vorgesehen. Da sich die Reparatur der Brückenschäden – ursprünglich bis Mai 2022 geplant – bis in den September dieses Jahres verlängere, habe das Konzept noch einmal angepasst werden müssen.

Frage 6. Außerdem verweist die S-Bahn Rhein-Main darauf, dass die bisherige Lösung seit Jahresbeginn „personal- und zeitintensiv“ sei. Wie hoch ist nach Auffassung der Landesregierung das Sparpotential durch nun neuerdings geplante Umstellung?

Frage 7. Teilt die Landesregierung die Auffassung, dass höhere Personalkosten als Beitrag zu der absolut notwendigen Verkehrswende für die Bahn zumutbar sind, da man mit dieser Maßnahme unzweifelhaft Fahrgäste an den Individualverkehr verliere?

Frage 8. Ist die Landesregierung nicht auch der Meinung, dass ein zwei- bis dreimaliges Umsteigen (drei Mal Umsteigen ist für alle Fahrgäste aus dem Hintertaunus, beginnend ab Köppern, der Fall) gerade für Pendler, aber auch für alle anderen Fahrgäste über einen Zeitraum von mindestens drei Monaten absolut unzumutbar ist?

Die Fragen 6 bis 8 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu teilt die DB mit, dass das geänderte Betriebsverfahren ab 02.07.2022 für das Verkehrsunternehmen S-Bahn Rhein-Main erheblich personalintensiver sei, als das zuvor angewendete Vorgehen. Auslöser für die Veränderung des Betriebskonzepts seien somit nicht Personalfragen, sondern die Verlängerung des Zeitraums bis zur Beseitigung der Störung gewesen.

Das Umsteigen in Oberursel und Rödelheim sei eine erhebliche Einschränkung für die Fahrgäste und kein attraktives Fahrplanangebot. Es sei jedoch die Folge der in der Antwort zu den Fragen 1 und 2 benannten äußeren Umstände.

Wiesbaden, 3. August 2022

In Vertretung:
Dr. Philipp Nimmermann