

**Kleine Anfrage****Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten) vom 10.03.2022****Aktueller Stand des Terminals 3****und****Antwort****Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen****Vorbemerkung Fragesteller:**

Das Terminal 3 soll den Frankfurter Flughafen erweitern und jährlich eine zusätzliche Kapazität von rund 19 Mio. Passagieren ermöglichen. Um die Erreichbarkeit zu verbessern, ist eine Anbindung an das Schienennetz geplant. Dazu hat die Deutsche Bahn eine europaweite Ausschreibung veranlasst. Im Koalitionsvertrag haben auch die regierungstragenden Fraktionen bekräftigt, dass das Terminal 3 baldmöglichst an das ÖPNV-Schienennetz angebunden werden soll (siehe Koalitionsvertrag zwischen der CDU Hessen und BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN Hessen, S. 159 f.). Die Sky Line-Bahn ermöglicht Reisenden die Anfahrt zum Terminal 3 vom Regional- und Fernbahnhof. Die Fahrt von Terminal 3 zu Terminal 1 soll dabei nur 8 Minuten dauern. Dadurch soll eine gute Erreichbarkeit von eng getakteten Weiterflügen gewährleistet werden. Eine gute Anbindung an das Schienennetz, aber auch anderer Verkehrsmittel wie Auto und Fahrrad, ist Grundlage um den Flughafen zukunftsfest aufzustellen. Mit dem Ende der Corona-Pandemie werden auch am Frankfurter Flughafen wieder deutlich mehr Passagiere erwartet.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Grundlage für die Planungen der Schienenanbindung des Terminals 3 des Frankfurter Flughafens sind die für den Schienenverkehr erstellten Verkehrsprognosen für das Jahr 2030. Diese haben zum Ergebnis, dass bezogen auf den aktuellen Prognosehorizont 2030 am bestehenden, nicht erweiterbaren Regionalbahnhof am Terminal 1 des Flughafens eine Engpasssituation zu erwarten wäre, sofern keine Schienenanbindung des Terminals 3 erfolgt. Ursächlich für das Erreichen der Kapazitätsgrenzen des Regionalbahnhofs ist hierbei insbesondere die Entwicklung des landseitigen Verkehrs. Gründe hierfür sind u. a. die deutlich über den bisherigen Erwartungen liegende Einwohner- und Wirtschaftsentwicklung im Rhein-Main-Gebiet, insbesondere in den Kernstädten.

Zudem wird durch eine Direktanbindung des Terminals 3 an den Schienenpersonennahverkehr eine qualitativ verbesserte Erreichbarkeit des Flughafens mit öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht.

Die Direktanbindung des Terminals 3 soll durch eine Ausschleifung der Riedbahntrasse im Bereich zwischen Zeppelinheim und Mörfelden-Walldorf realisiert werden.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Minister der Finanzen wie folgt:

Frage 1. Wie ist der aktuelle Planungsstand der Anbindung des Terminals 3 an das bestehende Schienennetz?

Frage 2. Wann wurde der Auftrag für die Bauarbeiten ausgeschrieben und wann wurde er an wen vergeben?

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

Für die Anbindung des Terminals 3 an das Schienennetz läuft derzeit die Vorplanung gemäß den Leistungsphasen (Lph.) 1 und 2 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI). Hierzu wurde Ende 2019 eine entsprechende Planungsvereinbarung zwischen dem Land Hessen und der DB Netz AG geschlossen. Für die Jahre 2023 und 2024 ist die Durchführung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Lph. 3 und 4) vorgesehen, deren Abschluss Voraussetzung für die Einleitung des eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens zur Erlangung des Baurechts für die Schienenanbindung des Terminals 3 ist.

Da demnach derzeit noch kein Baurecht für die Schienenanbindung vorliegt, wurden auch noch keine Aufträge für entsprechende Bauarbeiten ausgeschrieben.

Frage 3. Welche Kosten entstehen für das Land durch die Anbindung des Terminals 3 an das bestehende Schienennetz?

Die Kosten für das Land Hessen, die durch die Anbindung des Terminals 3 an das Schienennetz entstehen, sind derzeit noch nicht verlässlich abschätzbar. Bei der Schienenanbindung des Terminals 3 handelt es sich um eine Erweiterung des S-Bahn- und Regionalverkehrsnetzes als bundeseigene Schieneninfrastruktur. Auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) stellt der Bund für diese Vorhaben dem Vorhabenträger Fördermittel bereit (§ 11 GVFG Vorhaben der Eisenbahnen des Bundes). Auf der Grundlage von Art. 125 c i.V.m. Art. 104 b GG ist das Land Hessen zur Komplementärfinanzierung verpflichtet. Entsprechend der vom Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) beauftragten Machbarkeitsuntersuchung aus dem Jahr 2017 liegt für das Vorhaben eine Kostenschätzung für die Baukosten der Schienenanbindung in Höhe von etwa 174 Mio. € vor. Mit Abschluss der Vorplanung wird die Kostenschätzung aktualisiert. Auf Basis der sich anschließenden Entwurfsplanung kann sodann eine Kostenberechnung durchgeführt werden. Gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 1 GVFG fördert der Bund die zuwendungsfähigen Baukosten in Höhe von 75 %. Darüber hinaus gewährt der Bund eine Planungskostenpauschale in Höhe von 10 % der zuwendungsfähigen Baukosten (§ 4 Abs.4 GVFG).

Frage 4. Gibt es aktuell bestehende Hindernisse bzw. Probleme die den Zeitplan der Fertigstellung gefährden?

Entsprechende Hindernisse oder Probleme sind derzeit nicht ersichtlich. Die Zusammenhänge der Schienenanbindung des Terminals 3 zum nördlichen Abschnitt der Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim bzw. zum Ausbauprojekt Frankfurt Stadion 3. Baustufe sind in der Antwort auf die Kleine Anfrage 20/2602 dargestellt.

Frage 5. Welche Substitutionsbewegungen werden aufgrund der verbesserten Anbindung an das Schienennetz erwartet, z.B. betreffend Anreisende mit Auto?

Entsprechend den Angaben der im Rahmen der Antwort zu Frage 3 benannten Machbarkeitsstudie wird aufgrund der Schienenanbindung des Terminals 3 mit einer werktäglichen Entlastung des Straßennetzes des Rhein-Main-Gebietes von ca. 64.000 Pkw-Kilometern (hochgerechnet auf das Gesamtjahr von 22 Mio. Pkw-Kilometern) gerechnet. Zudem können mindestens 7.400 tägliche Personenfahrten vom bereits heute stark ausgelasteten bestehenden Flughafen-Regionalbahnhof auf die neue Station am Terminal 3 verlagert werden.

Frage 6. Wie viele Parkplätze für Autos sollen für Anreisende des Terminals 3 zur Verfügung stehen?

Im Parkhaus des Terminals 3 sollen 8.500 Parkplätze für Anreisende des Terminals 3 zur Verfügung stehen. Unter Berücksichtigung von sonstigen terminalnahen Parkieranlagen werden insgesamt ca. 9.800 Stellplätze zur Verfügung stehen.

Frage 7. Wie viele Stellplätze für Fahrräder sollen für Anreisende des Terminals 3 zur Verfügung stehen und wie sind diese Stellplätze ausgestaltet, z.B. Fahrradboxen?

Es sollen ca. 300 Stellplätze für Fahrräder inkl. 30 Aufladestationen für E-Bikes unterhalb der PTS-Station für das Terminal 3 (Passagier-Transfer-System) zur Verfügung stehen. Fahrradboxen können in Terminalnähe aus Sicherheitsgründen nicht errichtet werden. Nach Angaben der Fraport AG ist jedoch die Errichtung von kleinen, mietbaren Schließfächern vorgesehen, in denen Fahrrad-Akkus aufgeladen werden können. Darüber hinaus wird es weitere Abstellanlagen im Betriebsbereich geben.

Frage 8. Ist ein spezieller Radweg zum Terminal 3 für Anreisende mit dem Fahrrad geplant und wenn ja, wie verläuft dieser und wann wird mit dessen Fertigstellung gerechnet?

Derzeit führen drei überörtliche Radwege in das Planungsgebiet des Terminals 3. Der erste Radweg verläuft im Norden von Frankfurt/Kelsterbach entlang der Autobahn A5. An diesen schließt ein von Osten (Zeppelinheim/Neu-Isenburg/Langen) kommender Radweg in Höhe des Luftbrückendenkmals an. Ein weiterer, von Süden (Mörfelden-Walldorf) kommender Radweg, führt unter der zurzeit noch im Bau befindlichen, erweiterten Anschlussstelle Zeppelinheim hindurch in den Flughafenbereich. Diese Radwege werden über kombinierte Geh- und Radwege zu den Fahrradabstellanlagen des Terminals 3 geführt werden. Zuführende sowie teilweise auch terminalnahe Radwege bestehen bereits.

Die Planung und der Bau von Radinfrastruktur liegt in der Verantwortung der Kommunen bzw. auf dem Betriebsgelände des Flughafens Frankfurt in der Verantwortung der Fraport AG.

Darüber hinaus verfügt der Landkreis Groß-Gerau über ein Radverkehrskonzept und hat unter anderem einen Korridor für eine Radschnellverbindung von Groß-Gerau zum Frankfurter Flughafen untersucht, für den im Dezember 2021 die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie veröffentlicht wurden. Die in der Machbarkeitsstudie empfohlene Verbindung verläuft zwischen Groß-Gerau, Mörfelden-Waldorf und dem Flughafen Frankfurt und bindet das Terminal 3 an. Die Machbarkeitsstudie empfiehlt dabei zwischen Groß-Gerau und Mörfelden-Waldorf aufgrund des geringeren Potenzials von durchschnittlich 1.000 Fahrten pro Tag den Ausbaustandard einer Radverbindung. Für die weitere Verbindung bis zum Flughafen mit weiterer Anbindung an das Terminal 3 mit einem Potenzial von ca. 2.200 Fahrten pro Tag empfiehlt die Machbarkeitsstudie den Ausbaustandard einer Raddirektverbindung. Damit ist die Voraussetzung für eine weitere Umsetzung der Verbindung gegeben. Das Land hat die Machbarkeitsstudie mit ca. rund 80.000 € finanziell gefördert.

Für die Anbindung der Terminals 1 und 2 bzw. des Bereichs Gateway Garden hat der Regionalverband FrankfurtRheinMain darüber hinaus eine Machbarkeitsstudie in Richtung Frankfurter Innenstadt erarbeitet, die über das europäische Förderprogramm Interreg gefördert wurde. Für die Verbindung in den Kreis Offenbach bis Seligenstadt wird derzeit eine Machbarkeitsstudie durch den Regionalverband erarbeitet, die das Land mit ca. 53.000 € finanziell gefördert hat.

Das Land Hessen hat großes Interesse an der Realisierung dieser Radschnellverbindungen und unterstützt deshalb die Kommunen bei Planung und Bau von Radschnellverbindungen mit einem um 10 Prozentpunkte erhöhten Fördersatz von in der Regel 80 %.

Frage 9. Inwieweit sind im Bereich des Terminals 3 Kapazitäten für alternative Verkehrsmittel wie z.B. Sharing-Angebote geplant?

Die Parkhausflächen am Terminal 3 wurden so geplant, dass sie flexibel nutzbar sind, insbesondere was die benötigten Flächen für Vermietungsunternehmen oder Carsharing-Angebote angeht. Ob bzw. in welcher Größenordnung Angebote für alternative Verkehrsmittel verwirklicht werden, ist vom konkreten Bedarf abhängig und derzeit noch nicht abschätzbar.

Frage 10. Welche langfristige Strategie betreffend das Terminal 3, aber auch den Flugverkehr im Allgemeinen verfolgt die Landesregierung?

Die Landesregierung verfolgt das Ziel, dass der Flughafen Frankfurt auch in Zukunft wettbewerbsfähig bleibt. Der Flughafen Frankfurt ist ein zentraler Standortfaktor und hat einen enormen Beschäftigungseffekt weit über das Rhein-Main-Gebiet hinaus. Der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007, der auch die Erweiterung des Flughafens um das Terminal 3 beinhaltet und durch das Bundesverwaltungsgericht insoweit bestätigt worden ist, ist Grundlage aller Überlegungen. Gleichzeitig sollen die vom Flughafen ausgehenden Belastungen für Mensch und Umwelt so rasch und wirksam wie möglich verringert und der Luftverkehr unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten weiterentwickelt werden.

Im Einklang mit verschiedenen Prognosen von Verbänden und Instituten ist insgesamt davon auszugehen, dass der Luftverkehr nach den temporären krisenbedingten Einbrüchen relativ schnell in Richtung des Vorkrisenniveaus zurückkehrt. Nach einer aktuellen Prognose von Eurocontrol, die sich sowohl auf die Anzahl von Flügen für Passagiere als auch für Fracht bezieht, soll bis Ende des Jahres 2022 wieder ein Luftverkehrsaufkommen von 92 % der Vorkrisenflugbewegungen erreicht sein.

Es gibt zwar Faktoren (insbes. steigende Ticketpreise aufgrund der Kosten zur Vermeidung klimaschädlicher Emissionen und Kapazitätsrestriktionen im stark frequentierten europäischen Luftraum), die es wahrscheinlich machen, dass die Wachstumsraten vor allem im europäischen Luftverkehr insgesamt geringer ausfallen werden, als vor einigen Jahren prognostiziert. Die Landesregierung geht jedoch davon aus, dass der Luftverkehr in Frankfurt in den nächsten Jahren über die Mengen von dem Jahr 2019 hinaus ansteigen und der Flughafen seine Stellung als einer der wichtigsten und größten europäischen Flughäfen behalten wird. Der Flughafen Frankfurt ist bereits heute hervorragend in den ICE-Verkehr und in regionale Zugverbindungen eingebunden. Die wünschenswerte Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene dürfte also nicht zu Einbußen an der Verkehrsfunktion und Konnektivität des Umsteigeknotenpunkts führen.

Die Inbetriebnahme des Terminals 3 ist aufgrund des erwarteten Verkehrsaufkommens von der Fraport derzeit für das Jahr 2026 vorgesehen.

Wiesbaden, 13. Mai 2022

Tarek Al-Wazir