



HESSISCHER LANDTAG

15. 01. 2020

Kleine Anfrage

Tobias Eckert (SPD) und Marius Weiß (SPD) vom 06.11.2019**Sachstand S-Bahn-Anbindung Terminal 3****und****Antwort****Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen**

Vorbemerkung Fragesteller:

Im Koalitionsvertrag von CDU Hessen und BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN Hessen steht zur Anbindung des Terminals 3:

„Wir wollen sicherstellen, dass die in der Planung des Baukörpers bereits angelegte Anbindung des Terminals an das ÖPNV-Schiennetz baldmöglichst unter Berücksichtigung der Kapazitäten des nachgelagerten Schiennetzes erfolgt.“

In der FAZ von Ende September wird von einer „chronischen Verstopfung“ des Autobahnknoten Frankfurter Kreuz gewarnt, sollte verzichtet werden, dass neu gebaute Terminal 3 mit einer S-Bahn anzubinden. Der Sprecher des Wirtschaftsministers wird zu dem Thema zitiert, dass die Verhandlungen mit der Bahn auf einem guten Weg sind.

Die Vorbemerkung der Fragesteller vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1. Wie ist der aktuelle Sachstand bei der Anbindung des Terminals 3 an eine S-Bahn Anbindung?
- Frage 2. Wann ist mit Baubeginn und Bauabschluss der Anbindung des Terminals 3 mit der S-Bahn zu rechnen?
- Frage 5. Welche Ziele verfolgt die Landesregierung bei den Verhandlungen mit der Deutschen Bahn und der Fraport?
- Frage 6. Welche bisherigen Initiativen und Maßnahmen hat die Landesregierung ergriffen um die Anbindung des Terminals 3 zu gewährleisten?

Die Fragen 1, 2, 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

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 für den Anschluss des Terminals 3 des Frankfurter Flughafens wurde daher bereits Anfang 2019 durch das Land für das GVFG-Bundesprogramm angemeldet und zwischenzeitlich in das Programm aufgenommen. Auf dieser Grundlage wurde zwischen der Vorhabenträgerin, der DB Netz AG, und dem Land Hessen im Dezember 2019 ein Planungsvertrag abgeschlossen, nachdem die technische und wirtschaftliche Machbarkeit in einer entsprechenden, vom Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) als zuständigen Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr beauftragten Studie bereits nachgewiesen worden war.

Der RMV als ÖPNV-Aufgabenträger plant, in einem ersten Schritt die S-Bahn der Linie 7 und den Regionalexpress Frankfurt – Mannheim, die derzeit auf der bestehenden Bahnstrecke Frankfurt - Mannheim (sog. „Riedbahn“) verkehren, aus dieser südlich von Zeppelinheim auszuschleifen, über das Terminal 3 zu führen und nördlich von Walldorf wieder in die bestehende Strecke einzuschleifen. Aufgrund von Zwangspunkten in der örtlichen Lage ist vorgesehen, die Ausschleifung südlich von Zeppelinheim durch Kreuzung des westlichen Streckengleises der bestehenden Strecke auf gleicher Ebene vorzunehmen, während die Einschleifung nördlich von Walldorf durch Unterqueren der bestehenden Strecke vorgenommen werden kann.

Die derzeitige, äußerst starke Auslastung der Riedbahn erlaubt eine solche Betriebsweise bis zur Eröffnung der geplanten Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim aus kapazitiven Gründen nur dann, wenn ein Teil des Zugverkehrs auf der Riedbahn (insbesondere Fernzüge) über einige im

Zuge der Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim im Raum Zeppelinheim geplanten Brückenbauwerke, Gleisabschnitte und Weichenverbindungen an dieser höhengleichen Kreuzung vorbeigeleitet werden kann. Wann diese zusätzliche Eisenbahninfrastruktur nutzbar sein wird, hängt vom weiteren Verlauf der Planungen für diese Bauwerke durch die Vorhabenträgerin für alle hier beschriebenen Infrastrukturausbauten, die DB AG, ab. Gemeinsam mit der Vorhabenträgerin, der DB Netz AG, strebt die Landesregierung eine zügige Umsetzung der in Abhängigkeit stehenden Projekte an. Die Vorplanung der S-Bahn-Anbindung des Terminals 3 soll Mitte 2022 abgeschlossen werden.

Frage 3. Wie bewertet die Landesregierung die Gefahr einer Überlastung des Autobahnknoten Frankfurter Kreuz bei einem Ausbau des Terminals 3 ohne S-Bahn-Anbindung?

Frage 4. Liegen der Landesregierung Informationen vor, wie sich eine Überlastung des Frankfurter Kreuzes auf den Ausstoß von klimaschädlichen Abgasen auswirkt?
Falls ja, in welchem Ausmaß steigt der Ausstoß?
Falls nein, warum nicht?

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

Die Verkehrsuntersuchung zum Ausbau des Flughafens, ebenso wie nachfolgende Untersuchungen, weisen den Autobahnknoten „Frankfurter Kreuz“ bei einem Ausbau des Terminals 3 auch ohne eine S-Bahn-Anbindung als ausreichend leistungsfähig aus, unter der Maßgabe, dass eine 2-streifige Verbindungsrampe von der A 3 (aus Fahrtrichtung Köln) zur A 5 (in Richtung Darmstadt) bis zur Anschlussstelle Zeppelinheim umgesetzt und die Anschlussstelle Zeppelinheim ausgebaut wird. Die Umsetzung der Maßnahmen hat begonnen. Es ist daher nicht mit einem Anstieg des Ausstoßes klimaschädlicher Gase wegen Überlastung des Frankfurter Kreuzes im Zusammenhang mit dem Terminal 3 zu rechnen. Trotzdem ist eine Schienenanbindung des Terminals 3 generell wünschenswert, um möglichst viele Menschen vom Individualverkehr zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu bewegen.

Frage 7. Plant die Landesregierung Landesmittel zur Anbindung des Terminals 3 an eine S-Bahn zur Verfügung zu stellen?
Falls nein, warum nicht?

Die Finanzierung der Baukosten des Projektes erfolgt nach den Regelungen des GVFG. Dieses Gesetz und die darin enthaltenen Fördersätze werden derzeit novelliert, so dass noch keine abschließende Aussage über die gemäß den Regelungen dieses Gesetzes auf den Bund und das Land entfallenden Finanzierungsanteile getroffen werden kann. Im Rahmen der Novellierung des GVFG-Bundesprogramms beabsichtigt der Bund zudem, die Planungskosten pauschal zu fördern. Hier wird das Land Hessen in Vorleistung gehen und auf der Grundlage des Planungsvertrages für die Schienenanbindung des Terminals 3 der Vorhabenträgerin, der DB Netz AG, Planungsmittel bereitstellen.

Auch Gespräche mit der Fraport AG über eine eventuelle Beteiligung an den Baukosten haben schon stattgefunden. Konkrete Ergebnisse sind allerdings erst dann möglich, wenn Baukosten abgeschätzt werden können und die GVFG Rahmenbedingungen klar sind. Dies ist derzeit noch nicht der Fall.

Wiesbaden, 6. Januar 2020

Tarek Al-Wazir