



HESSISCHER LANDTAG

28. 05. 2019

Kleine Anfrage

Oliver Stirböck (Freie Demokraten) vom 05.03.2019

Südtangente

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Im Koalitionsvertrag zwischen der CDU Hessen und BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN Hessen wird die Einrichtung von Tangenten im Süden und Osten des Rhein-Main-Gebiets für den Bahnverkehr unterstützt. Schon heute ließen die baulichen Voraussetzungen grundsätzlich zumindest einen eingeschränkten Bahnbetrieb in Form einer Südtangente (Aschaffenburg – Offenbach – Flughafen Frankfurt – Kelsterbach – Mainz/Wiesbaden) zu.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Ein leistungsfähiger öffentlicher Personennahverkehr, insbesondere auch auf der Schiene, ist ein Ziel, das die Landesregierung aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes mit sehr hoher Priorität verfolgt. Dementsprechend bekennt sich die Hessische Landesregierung zu einem bedarfsgerechten Ausbau der Schieneninfrastruktur und des Nahverkehrsangebots. Die seitens der Landesregierung unterstützten Angebotsverbesserungen umfassen dabei auch eine südliche Tangentialverbindung im Rhein-Main-Gebiet, die Südtangente. Die Umsetzbarkeit von Angebotsverbesserungen stehen im Zusammenhang mit der Kapazität der Schieneninfrastruktur.

Der Eisenbahnknoten Frankfurt hat nicht auf allen Strecken genügend Kapazität und stellt derzeit den größten Engpass im deutschen Schienennetz dar. Nach Angaben der Deutschen Bahn entstanden im Knoten Frankfurt allein im Jahr 2015 insgesamt etwa 7.000 Verspätungsstunden. Eine weitere Verschärfung dieser Engpasssituation ist im dynamisch wachsenden Rhein-Main-Gebiet - allein die Einwohnerzahl der Stadt Frankfurt steigt derzeit jährlich um etwa 15.000 Menschen - durch die Verkehrsprognose des Bundes für das Jahr 2030 bestätigt. Ebenso wird auch die Realisierung von Infrastrukturgroßprojekten wie z.B. Stuttgart 21, der Aus- und Neubaustrecke Hanau – Würzburg/Fulda sowie der Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim für zusätzliches Verkehrsaufkommen im Knoten sorgen. Wünschenswerte und verkehrlich gebotene Angebotsausweitungen setzen daher Ausbaumaßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur, die sich im Besitz und in der Verantwortung des Bundes befindet, voraus. Diese Vorhaben wurden im Bundesverkehrswegeplan und Bundesschienenwegeausbaugesetz bestimmt und befinden sich in unterschiedlichen Planungsstadien.

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

- Frage 1. Wie beurteilt die hessische Landesregierung die Chancen eines Bahnprobetriebs für die Südtangente möglicherweise mit kürzerer Laufstrecke und zunächst niedriger Vertaktung?
- Frage 2. In welchem Zeitraum wäre die Einführung eines solchen Bahnprobetriebs möglich?
- Frage 5. Welche Vertaktung ließe die Kapazität im Knotenbereich Frankfurt Süd-Frankfurt Stadion bei den derzeitigen baulichen Voraussetzungen zu?

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

Die Planung und Bestellung des regionalen Schienenverkehrs ist in Hessen auf der Grundlage des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG) Aufgabe der Verkehrsverbände. Die Antwort basiert deshalb auf einer diesbezüglichen Stellungnahme des für die Verbindung zuständigen Rhein-Main-Verkehrsverbands (RMV).

Der RMV führt aus, dass in seinem Auftrag an Werktagen bereits Züge zweistündlich von Hanau über die nordmainische Strecke und den Frankfurter Südbahnhof bis zum Flughafen verkehren würden. Die nordmainische Strecke werde deswegen befahren, weil bei Nutzung der südmainischen Strecke im Bahnhof Hanau Hbf und in Frankfurt Süd andere Streckengleise gekreuzt werden müssten. Dies hätte zur Folge, dass Zugfahrten auf diesen Streckengleisen nicht gleichzeitig, sondern nur nacheinander erfolgen könnten mit der Folge eines entsprechend deutlich erhöhten Kapazitätsverbrauchs auf der verfügbaren Schieneninfrastruktur.

Im weiteren Verlauf der Fahrt müssten im Bahnhof Frankfurt-Stadion in jedem Fall - unabhängig davon, ob nord- oder südmainisch gefahren werde - mehrere stark befahrene Gleise gekreuzt werden, was wiederum aus den bereits oben beschriebenen Gründen zu erhöhtem Kapazitätsverbrauch führe. Würde man diesen weiteren betrieblichen Zwangspunkten noch diejenigen bei einer geänderten Linienführung über Offenbach Hbf hinzufügen, stünde auf der Grundlage des heutigen Ausbauszustandes der Infrastruktur nicht genügend Kapazität für eine durchgängige Fahrplantrasse zur Verfügung. Auch die Verdichtung auf ein stündliches Angebot, für die ein entsprechender Verkehrsbedarf gegeben sei, lasse sich aufgrund der fehlenden Kapazität der Infrastruktur (Trassenkonflikte mit dem Fernverkehr) nicht umsetzen. Dies wie auch eine Führung über Offenbach erfordere umfassende Ausbaumaßnahmen im Bahnknoten Frankfurt, die diese betrieblichen Zwangspunkte entweder durch bauliche Veränderungen oder eine Verkehrsverlagerung auf andere Gleise entschärfen würden. Entsprechende Vorhaben der Deutschen Bahn und des Bundes seien im Ausbaukonzept Frankfurt RheinMain^{plus}, das regional und überregional bedeutsame Vorhaben zur Beseitigung von Engpässen im Eisenbahnknoten Frankfurt bündelt, und im Bundesverkehrswegeplan genannt.

Darüber hinaus besteht zwischen Aschaffenburg und dem Frankfurter Flughafen ein etwa stündliches Angebot mit umsteigefreien Fernzugverbindungen zuzüglich einiger weiterer Züge am Tagesrand. Diese Züge verkehren allerdings über den Frankfurter Hauptbahnhof, was einen Teil der o.g. Konflikte durch das Kreuzen anderer Streckengleise (z. B. in Frankfurt Süd) entfallen lässt oder entschärft.

Frage 3. Welche Schritte plant die Landesregierung, um einen Regelbetrieb zu ermöglichen?

Frage 4. In welchem Zeitraum hält die Landesregierung einen vollwertigen Regelbetrieb für möglich?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen Sachzusammenhang gemeinsam beantwortet.

Die Auflösung der Kapazitätsengpässe im Knoten Frankfurt - die auch Voraussetzung für die Südtangente ist - befindet sich in der schrittweisen Umsetzung. Voraussetzung für eine Verdichtung des Taktes und eine Führung über Offenbach entsprechend den Ausführungen des RMV ist der Bau weiterer Schieneninfrastruktur, die als bundeseigene Schieneninfrastruktur damit auch in der alleinigen Zuständigkeit des Bundes liegt. Hierbei handelt es sich u. a. um den Bau der im Planfeststellungsverfahren befindlichen Vorhaben Nordmainische S-Bahn Frankfurt - Hanau und Frankfurt Stadion. Hinzu kommen weitere Ausbaumaßnahmen in Frankfurt Süd und Frankfurt Hbf sowie zwischen diesen Bahnhöfen. Nach dem derzeitigen Stand der Planfeststellungsverfahren erwartet die Vorhabenträgerin, DB Netz AG, im Verlauf des Jahres 2020 und 2021 das Baurecht für die genannten Vorhaben. Eine Inbetriebnahme erfolgt in Stufen ab 2026.

Wiesbaden, 16. Mai 2019

Tarek Al-Wazir