

**Kleine Anfrage****Oliver Stirböck (Freie Demokraten) vom 01.09.2020****Unpünktlichkeit und Überlastung der S-Bahn Infrastruktur in der Region Offenbach und****Antwort****Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen****Vorbemerkung Fragesteller:**

Mit dem Ausbau der Linie S6 Friedberg(Hess) und der geplanten Regionaltangente West sollen unter anderem bestimmte Linien des RMV durch Entlastung des City-Tunnels Frankfurt pünktlicher und zuverlässiger werden. Zu den unpünktlichsten Linien gehören aber die S1 und S2. Trotz des 2003/2004 vollendeten, millionenschweren Um- und Ausbaus dieser Strecken gibt es zahlreiche Oberleitungs-, Signal-, Weichen- und Schrankenstörungen, welche zu Störungen des Betriebs führen. Die vielzitierte Überlastung des City-Tunnels Frankfurt spielt dabei keine Rolle. Weder der Ausbau der S6, noch der Bau der RTW können also hier Abhilfe leisten.

Resultierend aus diesen Kalamitäten fahren diese Züge häufig nicht bis an die geplanten Endbahnhöfe, sondern beenden ihre Fahrt vorher. Dieses Ausfallen von Haltestellen wird des Weiteren in den offiziellen Statistiken nicht als Verspätung titulierte, was das Ausmaß der Probleme auf diesen Strecken geringer erscheinen lässt.

Für die Fahrgäste ergibt sich daraus die Situation von unpünktlichen Zügen, unplanmäßigen Zwischenaufhalten bei Ausfall von Haltestellen.

Aufgrund des Umfangs des Problems für Pendler und dem Fakt, dass große Teile des Projektes aus Steuergeldern finanziert worden sind, handelt es sich hierbei nicht mehr nur um ein alleiniges Problem des RMV und der Bahn.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Die Infrastruktur der S-Bahn im Raum Offenbach bzw. in den Rodgau (östliche Streckenäste der S1 und S2) basiert auf Planrecht aus den 1990er Jahren. Anlass und Begründung für den Infrastrukturausbau, der die Herstellung der Zweigleisigkeit, die Elektrifizierung, Geschwindigkeitsanhebungen und Stationsaus- und Neubauten umfasste, war nicht eine schlechte Betriebsqualität auf einer Bestandsstrecke mit dem damaligen Angebot. Vielmehr war Ziel der Maßnahme, ein zuvor nicht vorhandenes attraktives Verkehrsangebot mit S-Bahnen aufzubauen. Aus diesem Grunde wurde das Ausbauprojekt mit Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) von Bund und Land gefördert.

Die S-Bahn Rhein-Main verkehrt derzeit vollständig auf Infrastruktur in Eigentum und Zuständigkeit des Bundes, die durch die ebenfalls bundeseigene DB Netz AG betrieben wird. Dies gilt damit auch für die S-Bahnen in den Rodgau. Zudem ist auf der Grundlage des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) festgelegt, 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 Erarbeitung von Angebotskonzepten wie z. B. für die S-Bahn Rhein-Main und deren restriktionsfreie Umsetzung sind 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). Aus diesen Gründen wurden die DB AG und der RMV um Stellungnahme zu dieser Kleinen Anfrage gebeten.

Sowohl zum Zeitpunkt der Planung als auch im Rahmen der Umsetzung des gegenwärtigen Betriebskonzepts ist die Infrastruktur der S-Bahn in den Rodgau ausreichend dimensioniert. Die Haupttreiber für Verspätungen der S-Bahn Rhein-Main sind gemäß den Angaben von DB AG und RMV vielmehr das dichte Verkehrsaufkommen und Kapazitätsengpässe im Schienennetz des Rhein-Main-Gebietes insbesondere auf denjenigen Strecken, die im Mischverkehr von S-Bahn-, Regional-, Fern- und Güterverkehr befahren werden. Dies seien die Strecken (Gießen -) Friedberg - Frankfurt, Limburg - Niedernhausen - Frankfurt (westlicher Streckenast der S2), Wiesbaden - Höchst - Frankfurt (westlicher Streckenast der S1), Mainz - Flughafen (- Frankfurt) und (Mann-

heim -) Riedstadt-Goddelau - Frankfurt. Die Züge der Linien S1 und S2 müssten auf ihrem Laufweg zudem verschiedene, derzeit noch mit Engpässen behaftete Knotenpunkte z. B. zwischen Offenbach und Frankfurt Hauptbahnhof, in Frankfurt-Griesheim oder Höchst durchqueren. Die auf den Mischbetriebsstrecken und in den Knoten verursachten Verspätungen setzten sich auch auf die ausschließlich von S-Bahnen befahrenen Teile des S-Bahn-Netzes, wie z. B. die östlichen Streckenäste der S1 und S2, fort. Dessen ungeachtet seien in diesem Jahr 94 % der Züge auf der S1 und 93% auf der S2 pünktlich gefahren.

Daneben beeinflussten gelegentlich auch Störungen den eng getakteten Fahrplan von S1 und S2. So sei es auf den östlichen Streckenästen der S1 und S2 in den Rodgau im Juli und August 2020 zu zwölf größeren Störungen gekommen, davon seien jedoch fünf Streckensperrungen auf behördliche Anordnung zur Unfallverhütung wegen Personen im Gleisbereich gewesen, drei Störungen hätten das Stellwerk Offenbach Ost betroffen (davon einmal Ausfall nach Blitzschlag und zweimal Ausfall der Stromversorgung wegen Störungen im örtlichen Energieversorgungsnetz). Schließlich habe es noch zwei Weichenstörungen (Offenbach Ost und Offenbach-Bieber) gegeben, eine Bahnübergangsstörung und zuletzt einen Schienenfehler im Offenbacher S-Bahn-Tunnel. Diese zwölf größeren Störungen hätten allein rund 250 der Zugausfälle zur Folge gehabt.

Grundsätzlich seien die Ausfälle auf den Linien S1 und S2 etwa zur Hälfte auf externe Einflüsse (Unwetter, Personen im Gleis, behördliche Anordnung, Feuerwehreinsätze) zurückzuführen und zu 30% auf sekundäre Ursachen (Verspätungsübertragung von anderen Zügen, vorzeitige Wenden zum Verspätungsabbau). Lediglich 20% der Zugausfälle seien störungsbedingt und damit direkt beeinflussbar.

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

Frage 1. Wie hoch waren die Kosten für das Land beim Ausbau der Rodgaubahn und Bahnstrecke Offenbach-Bieber-Dietzenbach exakt?

Frage 2. Inwieweit kam es während des Bau und der fortlaufenden Nutzung zu zusätzlichen Kosten für das Land Hessen?

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

Das Vorhaben „Ausbau der Schieneninfrastruktur des Bundes S-Bahn Rhein-Main, Ausbau der Rodgaustrecken“ wurde auf der Grundlage von § 11 GVFG vom Bund gefördert. Das Land Hessen stockte die Bundesförderung i. H. v. 60% der zuwendungsfähigen Kosten mit Landesmitteln in Höhe von 27,5% auf. Hierzu wurde am 17. Januar 1991 ein Finanzierungsvertrag zwischen dem Vorstand der damaligen Deutschen Bundesbahn und dem Land Hessen geschlossen, weitere Vertragsparteien waren Stadt und Landkreis Offenbach.

Auf der Grundlage der im Jahr 1995 erfolgten Planänderung (Änderung des S-Bahn Taktes und Änderung des Infrastrukturausbaus) wurde am 17. Februar 1997 ein Ergänzungsvertrag zum Finanzierungsvertrag S-Bahn-Ausbau Rodgau abgeschlossen. Der Landesanteil (27,5% der Investitionssumme) betrug 103,2 Mio. DM zum damaligen Preisstand.

Der Zuwendungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes für die Maßnahme erging am 22. August 1997.

Das Vorhaben ist vom Eisenbahn-Bundesamt noch nicht schlussgerechnet. Der aktuelle Stand an Landeszuwendungen für den Infrastrukturausbau beträgt 84,4 Mio. € zuzüglich 11,8 Mio. € für die Planung und Zuwendungen in Höhe von rund 600.000 € für eine zugehörige P+R Anlage.

Frage 3. Besteht Kenntnis über das Problem der Unzuverlässigkeit der Bahnen auf diesen Strecken? Falls ja, welche Maßnahmen, um der Situation entgegenzuwirken, sind geplant?

Frage 4. Hat das Land Hessen bereits Maßnahmen gegen das konkrete Problem unternommen? Falls ja, welche? Falls nein, warum nicht?

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

RMV und DB AG erklären dazu, dass das Pünktlichkeitsniveau sowie die entsprechenden Probleme und Ursachen von Verspätungen auf der S1 und S2 fortwährend analysiert und ausgewertet werde. Auf die Ausführungen in der Vorbemerkung wird verwiesen. Beide Linien seien deshalb auch Gegenstand des Arbeitskreises Pünktlichkeit von S-Bahn Rhein-Main, RMV und den Infrastrukturbereichen der DB AG mit dem Fokus auf ständige Prüfungen auf Verbesserungsmöglichkeiten.

Im Rahmen des Programms „S-Bahn plus“ von Bund, Land, DB AG, RMV und Stadt Frankfurt zur Verbesserung von Qualität und Pünktlichkeit der S-Bahn Rhein-Main seien bereits verschiedene Maßnahmen zu diesem Zweck umgesetzt worden. Beispielsweise habe die Strecke zwischen Eppstein und Niedernhausen durch Investitionen in die Signaltechnik so optimiert werden können, dass S-Bahnen und Regionalzüge im Gemeinschaftsbetrieb schneller hintereinander herfahren könnten und somit die Übertragung von Verspätungen auf Züge der S2 reduziert werde. Ein weiteres konkretes Vorhaben mit Wirkung auf die Linie S2 sei die so genannte „Überschlagene Wende Niedernhausen“. Hier sei der Bau eines zusätzlichen Warteplatzes und der Einsatz einer zusätzlichen Zugarnitur geplant, so dass sich eine etwaige Verspätung einer ankommenden S-Bahn nicht auf den abfahrenden Zug übertrage. Hinzu kämen zahlreiche weitere Maßnahmen auf anderen S-Bahn-Linien, die zur Verminderung der Übertragung von Verspätungen auch auf Züge der S1 oder S2 führten.

Im Rahmen des Nachfolgeprogramms „S-Bahn plus II“ seien auf den S-Bahn-Linien in der Region Offenbach u. a. zusätzliche Signale im Offenbacher S-Bahn-Tunnel und auf der Strecke Richtung Rödermark-Ober Roden vorgesehen, um eine engere Zugfolge zu ermöglichen und so Verspätungsübertragungen zu reduzieren.

Unabhängig vom Programm „S-Bahn plus“ gebe es zudem Modernisierungsvorhaben der DB AG zur Verbesserung der Verfügbarkeit der Strecken und Bahnübergänge. So sei z. B. im Bahnhof Offenbach Ost für das Jahr 2022 eine vollständige Weichenerneuerung geplant.

Frage 5. Welche kurz- bis mittelfristigen Projekte sind seitens des Landes angedacht, um der zunehmenden Verspätung im Nahverkehr des RMV entgegenzuwirken?

Der RMV stellt fest, dass die pauschale Annahme einer zunehmenden Verspätung im Nahverkehr des RMV nicht den Tatsachen entspreche. Vielmehr stelle sich die linien- oder netzspezifische Situation differenziert dar. Dies gelte auch für etwaige Ursachen einer Verspätung sowie daraus abgeleitet für entsprechende betriebliche, dispositive und infrastrukturelle Maßnahmen zur Problembehebung. Die wesentliche Problematik liege in der stark ausgelasteten Kapazität von bestimmten Netzteilen des S-Bahn-Netzes wie z. B. dem Stammstreckentunnel und den im Mischbetrieb befahrenen Streckenteilen und teils bestehendem Modernisierungsbedarf der Infrastruktur durch die DB AG.

Hier würden u.a. die Maßnahmen des Programms „S-Bahn plus“ schrittweise Verbesserungen herbeiführen. Gleiches gelte für die schrittweise Modernisierung der Stellwerksinfrastruktur und die Digitalisierung sowie die fortgeführten Maßnahmen der Stationsmodernisierung durch die DB AG.

Darüber hinaus ist aus Sicht der Landesregierung vor allem auch das Infrastrukturausbauprogramm Frankfurt RheinMain plus zur Beseitigung von Infrastrukturengpässen zu nennen, welches neben der S-Bahn auch die nicht von S-Bahn-Zügen befahrene Infrastruktur im Blick hat. Bedeutende Neu- und Ausbaumaßnahmen sind hier u.a. der Ausbau der S6, der Ausbau Knoten Stadion und die Nordmainische S-Bahn. So wird beispielsweise der Bau der Nordmainischen S-Bahn eine Entlastung schaffen, da hier eine eigene Infrastruktur für den S-Bahn-Verkehr realisiert wird, so dass Unregelmäßigkeiten bei den übrigen Verkehren nicht auf den S-Bahn-Tunnel in Frankfurt am Main übertragen werden. Eine vollständige Auflistung der Projekte ist auf der Internetseite abrufbar:

→ <https://www.frmplus.de>

Zudem habe der RMV zusammen mit den verschiedenen Konzernbereichen der DB AG das sogenannte „Intensivprogramm“ zur Verbesserung der Zuverlässigkeit des Betriebes initiiert. Damit werden Maßnahmen zur Verbesserung der Personal- und Fahrzeugverfügbarkeit, zur präventiven und korrekativen Reduktion von Infrastrukturstörungen, zur Verbesserung der betrieblichen Prozesse sowie der Fahrgastinformation umgesetzt. Auch mit den anderen im RMV-Gebiet tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen seien entsprechende Maßnahmen vereinbart und würden umgesetzt.

Frage 6. Auf Basis welcher Betrachtung wird behauptet, dass ein Ausbau der RTW und der S6 zu einer Entlastung auf allen Linien führt, wenn bei den Strecken der Rodgaubahn und Bahnstrecke-Offenbach-Bieber-Dietzenbach offensichtliche Defizite außerhalb des City-Tunnels existieren?

DB AG und RMV erklären hierzu, dass aufgrund der engen Taktung im Bereich der S-Bahn-Stammstrecke in Frankfurt alle Linien starke Abhängigkeiten untereinander hätten. Daher hätten sowohl die Ausbauten der S6 als auch die der RTW neben ihren originären Zielsetzungen positive mittelbare Effekte auf das gesamte S-Bahn-System. Wenn konkret die S6 durch die Trennung von Fern-, Regional- und Güterzügen auf der stark befahrenen Strecke Gießen - Frankfurt pünktlicher in die Stammstrecke einfahren könne, würden mögliche Folgeeffekte für die übrigen Linien vermieden, da keine Verspätungsübertragungen auf andere Züge mehr stattfänden.

Die RTW dagegen vermeide durch ihren tangentialen Verlauf, dass alle Reisenden beispielsweise von Bad Homburg, Eschborn, Frankfurt-Höchst, Frankfurt-Flughafen oder Neu-Isenburg – auch die, die nicht nach Frankfurt oder Offenbach wollten – in die Frankfurter Innenstadt fahren müssten. Somit entlaste die RTW die Stammstrecke der S-Bahn und vor allem die Umsteigestation unter dem Hauptbahnhof. Dadurch würden Überschreitungen der geplanten Haltezeiten vermieden, die sich ebenfalls auf alle Linien auswirkten. Auch die Kapazität in den S-Bahn-Zügen stehe dann in größerem Umfang den Fahrgästen zur Verfügung, die die Frankfurter Innenstadt oder den Offenbacher Raum als Ziel hätten.

Wiesbaden, 11. November 2020

Tarek Al-Wazir