

Eingangs:  
261M 121 Rd — 26/11

**Kleine Anfrage**

**Marion Schardt-Sauer (Freie Demokraten) vom 15.10.2021**

**ICE-Halt in Limburg Süd**

**Drucksache 20/6544**

**und**

**Antwort**

**Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen**

**Vorbemerkung Fragesteller:**

Im Zuge der Bauarbeiten an der Deutzer Brücke bei Köln kommt es seit Juni 2020 zu einschneidenden Fahrplanänderungen bei der Deutschen Bahn. Besonders betroffen ist der ICE 818, der in seiner Funktion als Pendlerzug eine wichtige Anbindung für Limburg-Weilburg darstellt. Viele Berufstätige verlassen sich auf den Zug, um zu ihrem Arbeitsplatz zu kommen. Der ICE 818 stellt nicht nur eine verlässliche Verbindung in die urbanen Zentren, sondern auch eine umweltfreundliche Alternative zum Auto und der parallel zur Bahnstrecke verlaufenden Autobahn dar. In der Kleinen Anfrage vom 10.01.2020 (Drs. 20/1788) wurde deutlich, dass die Landesregierung die Verantwortung bei der Deutschen Bahn sieht. Ein eigenes Konzept, um den gestiegenen Mobilitätsansprüchen der Menschen gerecht zu werden, fehlt bis heute. So berichten viele Pendler vor Ort von ihrer Unzufriedenheit. Eine Substitutionsbewegung hin zum Auto steht der Idee einer Verkehrswende, wie die Landesregierung sie anstrebt, entgegen.

**Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:**

Bei den von und nach Limburg Süd verkehrenden Zügen handelt es sich um ICE-Züge, d. h. um Verbindungen des Schienenpersonenfernverkehrs. Entsprechend den Vorgaben der Bahnreform aus dem Jahr 1994 wird der Schienenpersonenfernverkehr in Deutschland eigenwirtschaftlich erbracht. Dies erfolgt zum ganz überwiegenden Teil (und auch für sämtliche Verbindungen von und nach Limburg Süd) durch die DB Fernverkehr AG, die in eigener Verantwortung und Zuständigkeit über das Fernverkehrsangebot entscheidet. Zur Beantwortung dieser Kleinen Anfrage wurde daher die DB Fernverkehr AG um eine erneute Stellungnahme gebeten.

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

- Frage 1. Wie ist der aktuelle Stand der Baumaßnahmen an der Deutzer Brücke bei Köln und wann ist mit deren Fertigstellung zu rechnen?
- Frage 2. Ab wann ist wieder mit einer planmäßigen, vollständigen ICE-Verbindung wie vor der Baumaßnahme zu rechnen?

- Frage 3. Welche künftigen Fahrplaneinschränkungen bzw. Fahrplanänderungen betreffend die ICE-Verbindung Frankfurt-Limburg zeichnen sich bereits heute ab?
- Frage 4. Wie plant die Landesregierung die Attraktivität und Nutzung des ÖPNV, vor allem der ICE-Verbindungen, zu erhöhen, z.B. durch verkürzte Intervalle zwischen den Ab- und Ankunftszeiten?
- Frage 5. Welche Maßnahmen plant die Landesregierung um den ICE-Haltepunkt Limburg aufzuwerten und noch besser in das Fernstreckennetz einzubinden?
- Frage 7. Durch welches konkrete Engagement hat die Landesregierung versucht die Situation der Pendler zwischen Limburg und Frankfurt, aber auch Richtung Köln, zu verbessern?

Die Fragen 1 bis 5 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB Fernverkehr AG führt in ihrer Stellungnahme aus, dass die Bauarbeiten an den Deutzer Brücken in Köln im Sommer 2020 begonnen hätten und insgesamt acht Jahre dauern sollen. Dabei würden die einzelnen Brücken nach und nach erneuert und in diesem Zuge auch die Durchfahrtshöhe angepasst. Das mache zum einen Brückensperrungen notwendig, zum anderen müssten auch Gleislagen geändert werden. Durch die Bauarbeiten sei die Streckenkapazität stark eingeschränkt. Viele Züge könnten nicht mehr in den Kölner Hauptbahnhof einfahren, sondern müssten stattdessen im Tiefbahnhof Köln Messe/Deutz halten. Dort stünden lediglich zwei Bahnsteiggleise zur Verfügung, so dass auch hier die Möglichkeiten insbesondere für beginnende und endende Züge begrenzt seien.

Jegliche Ausweitung des Angebots setzt damit unabdingbar eine Steigerung der Streckenkapazität voraus. Diese ist derzeit bedingt durch die Baumaßnahmen nicht möglich.

Die DB Fernverkehr AG legt weiterhin dar, dass es durch umfangreiche Fahrplananpassungen dennoch gelungen sei, den bisherigen großen Umfang an ICE-Fahrten auf der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main – auch für Limburg Süd – während der Bauphase weitgehend aufrecht zu erhalten. Trotz des starken Rückgangs der Reisendenzahlen vor allem im Geschäftsreise- und Pendlerverkehr während der Bewältigung der Coronakrise habe die DB Fernverkehr AG das Fahrplanangebot gerade auch auf der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main weiterhin stabil gehalten.

Für das zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 beginnende Fahrplanjahr 2022 blieben die bisherige Fahrplanstruktur und die bekannten Fahrtzeiten weitgehend erhalten. Lediglich die Abfahrt des ICE 619 um 23:22 Uhr Richtung Frankfurt müsse

aufgrund von Trassenkonflikten im Großraum Köln bei der Neuordnung der ICE-Linien Hamburg–Köln–Stuttgart–München entfallen. Daneben seien temporäre Anpassungen aufgrund von Baustellensituationen möglich, die in der Regel mit einem Vorlauf von etwa sechs Wochen veröffentlicht würden. Die Planungen zum Fahrplanjahr 2023 liefen derzeit noch.

Die Stadt Limburg sei mit mehr als 30 ICE-Halten am Tag besonders gut im Fernverkehr angebunden. Der Nachfragestruktur mit hohem Pendleranteil folgend, bestünden zu den Hauptverkehrszeiten stündliche Fahrtmöglichkeiten, in den übrigen Zeiten zweitstündliche Ankünfte und Abfahrten. Im bundesweiten Vergleich hätten nur wenige Städte mit rund 30.000 Einwohnern vergleichbar viele ICE-Halte.

Frage 6. Welche Strategie verfolgt die Landesregierung um die bessere Anbindung ländlicher Regionen an urbane Ballungsräume zu fördern?

Hinsichtlich des Schienenpersonenfernverkehrs hat die Bundesregierung mit dem System des Deutschlandtaktes ein umfassendes Konzept erstellt, das auch die bessere Anbindung ländlicher an urbane Räume umfasst.

In Bezug auf den Nahverkehr liegt die Aufgabenträgerschaft in Hessen auf der Grundlage des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG) im Gegensatz zu den Regelungen in den anderen Bundesländern nicht beim Land Hessen, sondern bei den Landkreisen, kreisfreien Städten und den Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern in gemeinsamer Aufgabenwahrnehmung mit den Verkehrsverbänden (§ 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 2 ÖPNVG). Die Festlegung und Ausschreibung von Angebotskonzepten und der Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist daher auf der Grundlage der für das Land Hessen getroffenen Aufgabenzuweisungen eine kommunale Selbstverwaltungsaufgabe in Zusammenarbeit mit dem jeweils zuständigen Verkehrsverbund. Hierfür stehen den Aufgabenträgern die Regionalisierungsmittel und ergänzende Landesmittel zur Verfügung.

Soweit sich aus der Angebotskonzeption im Nahverkehr ein Bedarf für Ausbau, Verbesserung oder auch Reaktivierung von Infrastruktur für den ÖPNV (einschließlich der entsprechenden Stationen bzw. Haltestellen) ergibt, legen die ÖPNV Aufgabenträger gemeinsam mit dem jeweiligen Verkehrsverbund diese Vorhaben in dem regionalen Nahverkehrsplan zur Umsetzung fest. Das Land unterstützt die Realisierung dieser Vorhaben mit Fördermitteln aus dem Hessischen Mobilitätsförderungsgesetz. Diese sind so dimensioniert, dass bei Vorliegen der Fördervoraussetzungen alle entsprechenden Förderanträge bewilligt werden konnten. Darüber hinaus eröffnen auch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und weitere Programme eine Bundesförderung von Vorhaben, an der sich das Land im Rahmen einer Kofinanzierung beteiligt. Auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes steuert die Landesregierung die frühzeitige

Meldung dieser Vorhaben und übersendet dem Bund die entsprechenden Planunterlagen. Eine Grundlage für diese Steuerung durch das Land ist das Programm FrankfurtRheinMain plus, in dem in Kooperation von Bund, Land, der Stadt Frankfurt, der DB AG und dem Rhein-Main-Verkehrsverbund wichtige Infrastrukturvorhaben zur Anbindung des Ballungsraumes an das Umland und ebenso auch der überregionalen Anbindung vorangetrieben werden. Neben den Aus- und Neubaustrecken Frankfurt – Mannheim, Hanau – Fulda und Fulda – Gerstungen, dem Ausbau des Bahnknotens Frankfurt u. a. durch den Fernbahntunnel, der auch für den Regionalverkehr erhebliche Kapazitäten für Angebotssteigerungen freisetzt, sind hier insbesondere auch wichtige Nahverkehrsprojekte im näheren und weiteren Umland wie z. B. der Ausbau der S6 von Frankfurt über Bad Vilbel nach Friedberg, die Nordmainische S-Bahn, die Regionaltangente West oder der Ausbau und die Elektrifizierung der Niddertalbahn zu nennen.

Beispielhaft verwiesen sei darüber hinaus auf Vorhaben zur Reaktivierung von Schieneninfrastruktur. Hier befinden sich derzeit mit der Horloffalbahn in der Wetterau und der Lumdatalbahn nordöstlich von Gießen zwei Vorhaben speziell im ländlichen Raum in der konkreten Planung (mit der Verbindung von Neu-Isenburg Bahnhof nach Neu-Isenburg Stadt liegt eine dritte Strecke im Ballungsraum FrankfurtRheinMain). Machbarkeitsstudien bzw. Voruntersuchungen laufen für weitere zwölf Strecken, die sich überwiegend ebenfalls im ländlichen Raum befinden.

Wiesbaden, 22. November 2021



Tarek Al-Wazir  
Staatsminister