



HESSISCHER LANDTAG

26. 10. 2022

Kleine Anfrage

Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten) vom 22.08.2022

Stand der Reaktivierung von stillgelegten Schienenstrecken

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

In ihrem im Juli 2022 aktualisierten Bericht („Übersicht zur Reaktivierung von Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen“) werden 24 stillgelegte Strecken hinsichtlich ihres Reaktivierungspotenzials vertieft betrachtet. Im Bericht wird die Reaktivierung von stillgelegten Schienenstrecken als „Baustein der Verkehrswende“ und als „Angebotsausweitung zur Stärkung des ÖPNV“ hervorgehoben. Seit 1995 wurden lediglich sieben stillgelegte Strecken reaktiviert. Hessen wird seit 2014 von einer Koalition aus CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN regiert.

Sowohl das Land Hessen als auch der Bund fördern die Reaktivierung von stillgelegten Schienenstrecken. Auf Landesebene ist die rechtliche Grundlage dafür das Mobilitätsförderungsgesetz (MobFöG HE) und auf Bundesebene das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG). Zurzeit ist nur bei drei Strecken die Reaktivierung in Planung. Das sind die Strecke Nr. 21 (Neu-Isenburg Bf. - Neu-Isenburg Zentrum), die Strecke Nr. 16 (Wölfersheim - Södel-Hungen) und die Strecke Nr. 13 (Lollar - Mainzlar - Londorf).

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) ist Anfang des Jahres 2020 in Kraft getreten und beinhaltet seitdem neue Fördertatbestände des Bundes. Hierzu gehört auch der Fördertatbestand der Reaktivierung (§ 2 Abs.1 Nr. 2 GVFG) mit einer Förderschwelle von 10 Mio. € anstatt bisher 50 Mio. € zuwendungsfähige Kosten.

Fördervoraussetzung für die Gewährung von Bundesmitteln ist, dass der Antragsteller den Nachweis erbringt, dass das Vorhaben Baurecht erlangt hat und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant wurde. Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit wird nach der deutschlandweit einheitlichen so genannten „Standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr“ des Bundes ermittelt. Der Bund hat dieses Bewertungsverfahren – auch auf Initiative der Landesregierung - kürzlich so überarbeitet, dass weitere Nutzenkomponenten (z.B. hinsichtlich der Daseinsvorsorge) berücksichtigt bzw. andere (z.B. CO₂-Emissionen) mit dem ihnen heute zukommenden Gewicht in die Bewertung einfließen. Es ist davon auszugehen, dass sich durch diese Überarbeitung die Realisierungschancen von Reaktivierungsprojekten deutlich verbessern. Das überarbeitete Bewertungsverfahren wurde jedoch erst am 01.07.2022 veröffentlicht und damit zur Anwendung durch den Bund freigegeben. Derzeit aktuell laufende Machbarkeitsuntersuchungen der Aufgabenträger können das neue Standardisierte Bewertungsverfahren nunmehr seit dem 01.07.2022 anwenden. Hieraus folgt, dass entsprechende Ergebnisse noch nicht vorliegen können.

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

Frage 1. Wie viele stillgelegte Strecken wurden seit 2014 reaktiviert? (Bitte einzeln auflisten)

Im genannten Zeitraum wurde die Schienenstrecke Korbach - Frankenberg mit einer Länge von 30 km reaktiviert.

Frage 2. Welche Kosten sind für die Reaktivierung dieser Strecken entstanden? (Bitte einzeln auflisten)

Frage 3. Welchen Anteil an den Gesamtkosten hat die Landesregierung übernommen und welchen Anteil die Kommunen bzw. Kreise? (Bitte einzeln auflisten)

Die Fragen 2 und 3 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Gesamtausgaben für die im Jahr 2015 erfolgte Streckenreaktivierung der bundeseigenen Schieneninfrastruktur Korbach – Frankenberg betragen rund 16,6 Mio. €. Die Förderung des Landes Hessen erfolgte auf der Grundlage des Realisierungs- und Finanzierungsvertrages mit der DB Netz AG, vertreten durch die Kurhessenbahn als Vorhabenträger, dem Landkreis Waldeck-Frankenberg und dem Nordhessischen Verkehrsverbund vom 11.09.2012. Die Förderung durch das Land Hessen erfolgte mit zweckgebundenen Mitteln des kommunalen Finanzausgleichsgesetzes von rund 13,3 Mio. €. Der Landkreis Waldeck-Frankenberg, als ÖPNV-Aufgabenträger, hat Zuwendungen in Höhe von rund 3,3 Mio. € gewährt.

Frage 4. Welcher Anteil an Fördermitteln wurde im Rahmen der förderfähigen Vorhaben nach § 3 des Hessischen Mobilitätsförderungsgesetzes (MobFöG HE) für die Reaktivierung von Schienenstrecken bisher ausgeschüttet? (Bitte jährlich und einzeln auflisten)

Den Verkehrsverbänden und Aufgabenträgern wurden auf der Grundlage des Entflechtungsgesetzes und ab dem Jahr 2019 auf der Grundlage des Mobilitätsförderungsgesetzes auf Antrag Mittel in Höhe von rund 330.000 € für Machbarkeitsstudien und Vorplanungen für die nachstehenden Vorhaben zur Verfügung gestellt:

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Horlofftalbahn	62.233 €					
Lumdatalbahn			133.373 €			
Salzbödebahn					22.396 €	
Waldkappeler Bahn			48.763 €	67.264 €		

Weitere Untersuchungen (z.B. für Ohmtalbahn, Weital-, Solmsbach- und Dietzhöhlzalbahn, Frankenberg-Battenberg, Aartalbahn Wiesbaden - Bad Schwalbach) laufen derzeit noch bzw. sind noch nicht abgerechnet.

Frage 5. Welcher Anteil an Fördermitteln wurde im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) bisher ausgeschüttet? (Bitte jährlich und einzeln auflisten)

Zur Förderung auf der Grundlage des GVFG in der Fassung aus dem Jahr 2020 wurden die Reaktivierungsvorhaben Horlofftalbahn und Lumdatabahn sowie die Strecke Neu-Isenburg Bahnhof – Neu-Isenburg Zentrum als Teil der Regionaltangente West angemeldet. Die konkreten Förderanträge können seitens der Vorhabenträger aber erst mit Vorliegen der Baureife gestellt werden (§ 2 Abs.1 Nr. 2 GVFG), das für die genannten Vorhaben derzeit noch nicht vorliegt.

Die Fördervoraussetzungen des GVFG in der Fassung aus dem Jahr 2020 haben bereits Vorhaben der Fördertatbestände Grunderneuerung Stadtbahnnetze (§ 2 Abs. 3 Nr.1 GVFG), Kapazitätserhöhung Stadtbahnnetz (§ 2 Abs.1 Nr. 3 GVFG) und Neubau von kommunaler Schieneninfrastruktur (§ 2 Abs.1 Nr.1 a GVFG) erfüllt, für die insbesondere auch die Baureife vorliegt. Hierfür wurden in den Jahren 2021 und 2022 Bundesmittel von rund 257 Mio. € auf der Grundlage des GVFG 2020 bewilligt, für die das Land Hessen zusätzlich eine Komplementärfinanzierung von rund 64 Mio. € bereitgestellt hat. Dabei handelt es sich um die Vorhaben der Grunderneuerung der Stadtbahnnetze Frankfurt und Kassel, Kapazitätserhöhung des Stadt- und Straßenbahnnetzes Frankfurt durch digitale Leit- und Sicherungstechnik und die Regionaltangente West, Abschnitt Süd 1.

Frage 6. Wie ist der aktuelle Zeitplan für die drei in der Vorbemerkung genannten Strecken, die unter dem Bereich „Planung in Bearbeitung“ gelistet sind?

Die Strecke Neu-Isenburg Bahnhof – Neu-Isenburg Zentrum als Teil der Regionaltangente West befindet sich derzeit in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Der Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens soll im Jahr 2023 erfolgen. Die Bauausführung soll in den Jahren 2025 bis 2028 erfolgen.

Für die Horlofftalbahn läuft derzeit ebenfalls die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die Planänderung der stillgelegten Strecke. Der Terminplan der Vorhabenträgerin, die DB Netz AG, sieht die Antragstellung auf Einleitung des Planänderungsverfahrens Anfang 2023 vor. Die Wiederinbetriebnahme der Strecke ist für Dezember 2025 vorgesehen.

Für die Lumdatalbahn liegt die Vorplanung vor. Die sich anschließende Durchführung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung und eine Teilinbetriebnahme für den Güterverkehr wird derzeit vorbereitet.

- Frage 7. Welche Kosten sind im Rahmen der Erstellung des im Juli 2022 aktualisierten Berichts entstanden, insbesondere für das Layout durch das Unternehmen „designrs“?
- Frage 8. Wurde für den vorherigen Bericht vom 14.05.2021 auf die Unterstützung durch externe Dienstleister, außerhalb des Verkehrsministeriums (inklusive Hessen Mobil und AG Nahmobilität), zurückgegriffen?
- Frage 9. Falls ja: Welche Kosten sind dafür entstanden?
- Frage 10. Falls nein: Weshalb war es für den laufenden Bericht nötig, auf externe Dienstleister zurückzugreifen?

Die Fragen 7, 8, 9 und 10 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die methodische und inhaltliche Weiterentwicklung zur „Übersicht zur Reaktivierung von Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen“ wurde durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Hessen Mobil in Abstimmung mit dem Arbeitskreis Reaktivierung geleistet. Nach Auskunft von Hessen Mobil wurde für die Konzept- und Layouterstellung das Unternehmen „designrs Frankfurt“ beauftragt, das seitens Hessen Mobil bei der Umsetzung einiger Publikationen von öffentlichem Interesse eingebunden wird. Wesentliche Gestaltungselemente wie Layoutvorlage und Icons sind nach Auskunft von Hessen Mobil für die Verwendung in weiteren Publikationen der Behörde konzipiert. Die Kosten betragen nach Auskunft von Hessen Mobil insgesamt 3.427,20 € (inkl. MwSt.). Darüber hinaus seien keine Kosten für externe Dienstleister entstanden, da auf eine gedruckte Auflage verzichtet wurde.

Wiesbaden, 18. Oktober 2022

In Vertretung:
Dr. Philipp Nimmermann