



# HESSISCHER LANDTAG

10. 09. 2018

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Dr. h.c. Hahn (FDP) vom 01.08.2018**

**betreffend Wiederinbetriebnahme der Horlofftbahn**

**und**

## **Antwort**

**des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung**

### **Vorbemerkung des Fragestellers:**

Das Verkehrsministerium hat vor wenigen Tagen angekündigt, die Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Wölfersheim im Wetteraukreis und Hungen im Kreis Gießen unterstützen zu wollen.

### **Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung:**

Wo eine Reaktivierung von Schienenstrecken aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Aspekten sinnvoll und möglich ist, stellt diese aus Sicht der Landesregierung das Mittel der Wahl zur gemeinsam angestrebten Verbesserung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs und zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse allgemein, zum Umweltschutz, zum Schutz vor schädlichen Abgasen und zur Stärkung des ländlichen Raumes dar. Die Prüfung einer Reaktivierung von Strecken ist daher für die Landesregierung von besonderem Interesse und Voraussetzung für eine Förderung etwaiger Projekte. Für die Planung von Verkehrsangeboten und damit auch die konkrete Prüfung stillgelegter Strecken für eine Wiederinbetriebnahme sind auf der Grundlage des Hessischen ÖPNV-Gesetzes für den öffentlichen Nahverkehr die lokalen Aufgabenträger und die Verkehrsverbünde zuständig.

Das Land stellt den Verkehrsverbänden Mittel für die Förderung der Planung dieser Vorhaben zur Verfügung. Die Landesförderung der Kosten des Aus- und Neubaus von Schienenstrecken, wie auch die Reaktivierung, erfolgt auf der Grundlage des Mobilitätsförderungsgesetzes durch Hessen Mobil.

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

Frage 1. Seit wann ist die Horlofftbahn, jeweils bis zu welchen Endbahnhöfen, stillgelegt worden?

In den Dokumentationen des Eisenbahn-Bundesamtes (für die Streckenabschnitte Hungen - Laubach und Wölfersheim-Södel - Hungen) sowie im Landesgeschichtlichen Informationssystem Hessen (für den Streckenabschnitt Laubach - Mücke) sind die nachfolgenden Stilllegungsdaten enthalten:

**Hungen - Laubach:** 18.05.1999

**Wölfersheim-Södel - Hungen:** 11.09.2004

**Laubach - Mücke:** 31.05.1959

Frage 2. Welche Information und welche Kosten-Nutzen-Verhältnis-Berechnung lagen diesen Entscheidungen jeweils zugrunde?

Die Aufgabenträger des ÖPNV, der Landkreis Wetterau und der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) haben in den Jahren 2003 und 2004 folgendes Gutachten beauftragt: "Entscheidungsfindung in Bezug auf die Linie 31 Friedberg-Beienheim - Hungen" durch das Büro Europa Transport Consults (ETC) vom 28.03.2003. Darüber hinaus wurden Untersuchungen zur Kosten-Nutzen-Verhältnis-Berechnung im Rahmen der Stilllegung Hungen - Laubach am 18.5.1999 und dem Abschnitt Laubach - Mücke am 31.5.1958 bzw. Laubach - Freienseen am 31.5.1959 durchgeführt.

Frage 3. Warum wurde erneut eine entsprechende Kosten-Nutzen-Verhältnis-Berechnung vorgenommen und zu welchem Ergebnis ist sie warum gelangt?

Frage 4. Was bedeutet der Hinweis auf eine Neubewertung auch des Betriebskonzeptes der Horlofftalbahn?

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

Auf der Grundlage der Zielsetzungen der Stadt Hungen und der Gemeinde Wölfersheim, dass ein attraktiver SPNV zwischen Friedberg und Hungen angeboten wird, wurde zusammen mit dem RMV und dem Landkreis, eine erneute Untersuchung der Reaktivierung von Wölfersheim nach Hungen beauftragt, die die aktuellen Rahmenbedingungen berücksichtigt und eine differenzierte Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen und Nutzen beinhaltet. Des Weiteren lag der Beauftragung der erneuten Untersuchung die Feststellung zugrunde, dass mit den vorhandenen Busverbindungen kein attraktives Angebot geschaffen werden kann.

Im Laufe der Untersuchungen wurde das zugrunde gelegte Betriebskonzept des SPNV-Angebots neu bewertet und verbessert, indem teure Doppelstockzüge durch Triebwagen ersetzt wurden und die Durchbindung weiterer Züge nach Frankfurt sowie die Verlängerung weiterer Fahrten über Hungen hinaus, optimiert wurden. Der Nutzen - Kosten Indikator veränderte sich hierdurch von ursprünglich 1,5 auf 2,29. Hierin berücksichtigt waren zudem ein aktualisierter Kostenstand des Vorhabens, der sich auf der Grundlage der Erkenntnisse der Vorplanung von ca. 10,6 auf 20,7 Mio. € erhöht hatte.

Frage 5. Welche Vorgespräche hat das Land Hessen einerseits, der RMV und der ZOV- andererseits sowie die betroffenen Landkreise Gießen und Wetterau sowie die betroffenen Bahnhofsgemeinden bereits geführt?

Das Land hat im Rahmen der Erstellung der Nutzen-Kosten-Untersuchung der Neubewertung "Reaktivierung der Bahnstrecke Wölfersheim-Södel - Hungen" an den verfahrensmäßig vorgesehenen fachlichen Arbeitskreissitzungen der ÖPNV-Aufgabenträger teilgenommen.

Frage 6. In welcher Höhe können die Betreiber und die Besteller der Leistungen auf einer neu zu belebenden Horlofftalbahn mit finanzieller Unterstützung durch das Land Hessen wann rechnen?

Auf der Grundlage des Gesetzes über den öffentlichen Nahverkehr in Hessen gewährt das Land Zuwendungen zu der Finanzierung der Verpflichtungen der Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr. Dies erfolgt in Form von verbundweiten Finanzierungsvereinbarungen. Eine linienbezogene Aussage ist deshalb nicht möglich.

Frage 7. Ist die Aktivierung der Horlofftalbahn zusätzlich oder an Anstelle des Ausbaus des Stockheimer Lieschens in der Verkehrsplanung berücksichtigt?

Die Reaktivierung der Horlofftalbahn Wölfersheim-Södel - Hungen und der Ausbau der Niddertalbahn ("Stockheimer Lieschen") sind zwei voneinander unabhängige Vorhaben.

Wiesbaden, 30. August 2018

**Tarek Al-Wazir**