



# HESSISCHER LANDTAG

02. 07. 2021

## Kleine Anfrage

**Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten), Dr. h.c. Jörg-Uwe Hahn (Freie Demokraten)**  
vom 07.06.2021

### Stand der Reaktivierung der Horlofftalbahn

und

### Antwort

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

#### Vorbemerkung Fragesteller:

Die Schienenstrecke von Wölfersheim-Södel nach Hungen, die auch als Horlofftalbahn bekannt ist, wurde 2004 stillgelegt. Bereits 2011 haben die Kommunen Hungen und Wölfersheim die Strecke gekauft, um die Infrastruktur zu sichern. 2018 haben dann die Kreistage Gießen und Wetterau, gemeinsam mit den Kommunen, beschlossen, dass die Strecke reaktiviert werden soll.

Die Kosten des Reaktivierungsvorhabens werden auf rund 25 Mio. € geschätzt. In der Drucksache 20/3847 gab die Landesregierung an, sich mit 4,3 Mio. € an der Finanzierung zu beteiligen. Zum Januar 2020 ist das neu beschlossene Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in Kraft getreten. Durch die Novelle ist bei der Reaktivierung von Strecken eine Förderung durch Mittel des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur von bis zu 90 % möglich. Die Landesregierung hat kürzlich erneut bekräftigt, dass sie die Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken fördern wird.

Diese Vorbemerkung der Fragesteller vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1. Wie ist der derzeitige Stand der Reaktivierung?
- Frage 2. In welchem Projektabschnitt befindet sich die Reaktivierung?
- Frage 3. Inwiefern beeinflusst die Fertigstellung der elektronischen Stellwerke "Beienheim" und "Gießen-Nidda" die Inbetriebnahme der Strecke?
- Frage 4. Welche anderen Infrastrukturmaßnahmen beeinflussen den weiteren Planungsverlauf?
- Frage 5. Wann genau rechnet die Landesregierung mit der Inbetriebnahme der Strecke?

Die Fragen 1 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhanges zusammen beantwortet.

Die Landesregierung hat mit der Vorhabenträgerin, der DB Netz AG, am 21.10.2020 den Planungsvertrag für die Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphase 3 und 4 HOAI) unterzeichnet. Soweit für die Reaktivierung Planrechtsverfahren erforderlich sind, umfasst der Planungsvertrag damit auch die Erstellung der erforderlichen Genehmigungsplanungen. Zurzeit erfolgt die Vorbereitung und Ausschreibung für die Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung, die entsprechend dem Terminplan im III. Quartal 2021 vergeben werden soll. Parallel hierzu erfolgen derzeit Begehungen der Strecke, Vermessungen und Baugrunduntersuchungen.

In der 27. Kalenderwoche findet die erste Sitzung des Koordinierungskreises Wetteraunetz zu den Vorhaben des Wetteraunetzes (Horlofftalbahn, Niddertalbahn und Ausbau der Elektronischen Stellwerke) statt, zu dem die Vorhabenträgerin, DB Netz AG, in Abstimmung mit dem Land eingeladen hat. Im Rahmen der Koordinierungskreissitzungen Wetteraunetz, an dem u.a. die Landkreise Wetterau, Main-Kinzig und der Landkreis Gießen teilnehmen werden, wird die Vorhabenträgerin über die aktuellen Sachstände und die nächsten Schritte im Einzelnen informieren.

Entsprechend dem Terminplan ist eine Inbetriebnahme der Horlofftalbahn - aus heutiger Sicht - für Ende des Jahres 2025 vorgesehen. Die Horlofftalbahn soll von den Elektronischen Stellwerken (EStW) Gießen – Nidda und Beienheim (letzteres nach dem Standort der Rechneranlage auch als EStW Reichelsheim bezeichnet) gesteuert werden, die derzeit erneuert und ausgebaut werden.

Deren Inbetriebnahme ist damit Voraussetzung für die Inbetriebnahme der Horloffalbahn. Entsprechend den Terminplänen der Vorhabenträgerin, der DB Netz AG, werden die Elektronischen Stellwerke deshalb zeitlich vorlaufend in Betrieb gehen. Andere Infrastrukturmaßnahmen mit Auswirkungen auf den Planungsverlauf zur Reaktivierung der Horloffalbahn sind nicht ersichtlich.

Frage 6. Wie hoch ist die aktuelle Kostenschätzung?

Frage 7. Warum sind die Kosten angestiegen, obwohl laut Drucks. 19/6626 und 20/3847 kostensenkende Maßnahmen ergriffen wurden?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhanges zusammen beantwortet.

Die ersten zugrunde gelegten Kostenangaben beruhen auf groben Kostenschätzungen aus dem Jahre 2010 und wurden von den Aufgabenträgern (ZOV und RMV) als mit erheblichen Unsicherheiten behaftet identifiziert. Die Unsicherheiten beruhen bei Reaktivierungsvorhaben z.B. auf groben Kostenschätzungen, die in der Regel auf Inaugenscheinnahmen beruhen und keine technischen Untersuchungen z.B. in Bezug auf die Tragfähigkeit von stillgelegten Bauwerken und dem Erneuerungsbedarf im Einzelnen durchgeführt werden.

Aus diesem Grund wurde im Jahr 2017 eine Überprüfung und vertiefende Untersuchung der Infrastrukturinvestitionen beauftragt, die Ende des Jahres 2017 den Investitionsbedarf auf rund 20 Mio. € netto bzw. rund 25 Mio. € brutto ermittelte. Im Jahr 2018 wurde eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt und die neu ermittelten Investitionskosten in Höhe von rund 20 Mio. € netto zugrunde gelegt. Der ermittelte Nutzen überstieg die Kosten um das Doppelte (NKV-Wert: 2,29). Im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung wurde auch das Betriebskonzept für das Verkehrsangebot optimiert und der verkehrliche Nutzen des Reaktivierungsvorhabens u.a. durch zusätzliche Züge auf dem reaktivierten Streckenabschnitt und durch Verlängerung von teils direkt von Frankfurt kommenden Zügen über Hungen hinaus bis nach Lich verbessert. Durch das vorgesehene Betriebskonzept ergeben sich besonders auch aufgrund der durchgehenden Züge von Hungen bzw. Lich bis Frankfurt neue Verkehrsrelationen im öffentlichen Verkehr mit attraktiven Reisezeiten von 60 bzw. 67 Minuten.

Die tiefergehenden Planungen im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung werden die bisherige Kostenschätzung der Vorplanung aufgreifen und weiterhin aktualisieren.

Frage 8. Wurde die Förderung nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz durch das BMVI bereits bewilligt?

Frage 9. Wenn ja, in welcher Höhe?

Frage 10. Wenn nein, plant die Landesregierung, die Reaktivierung mit einem größeren Anteil finanziell zu fördern, sollte es zur Absage einer Finanzierungsbeitragung durch das BMVI kommen?

Die Fragen 8 bis 10 werden wegen ihres Sachzusammenhanges zusammen beantwortet.

Das Land Hessen ist bei Vorhaben, die zur Förderung nach dem Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) angemeldet werden, nicht Projektträger. Das Land Hessen meldet die Vorhaben an, (§ 6 Abs.1 GVFG), die von den ÖPNV-Aufgabenträgern als Vorhaben vorgelegt werden. Grundlage hierfür ist die Prognose, dass das Vorhaben die Fördervoraussetzungen des Bundes erfüllen wird. Dieser Nachweis erfolgt mit einer positiv abgeschlossenen Machbarkeitsstudie.

Die Reaktivierung der Horloffalbahn wurde vom Land Hessen am 27.01.2021 zur Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur angemeldet (§ 6 Abs.1 GVFG). Mit der Anmeldung eines Vorhabens zur Förderung auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes wird seitens des Landes die Prognose getroffen, dass das Vorhaben zum Zeitpunkt der Förderung die Fördervoraussetzungen erfüllen wird.

Nach der Anmeldung eines Vorhabens zum GVFG-Bundesprogramm setzt die konkrete Zuweisung von Bundesmitteln voraus, dass die Planung des Vorhabens abgeschlossen ist und Baurecht vorliegt. Diese Voraussetzungen für eine Beantragung von Bundesmitteln, die gemäß § 11 Abs.1 GVFG durch die Vorhabenträgerin DB Netz AG zu erfolgen hat, liegen im konkreten Fall noch nicht vor.