



HESSISCHER LANDTAG

18. 09. 2023

Kleine Anfrage

Bijan Kaffenberger (SPD) vom 15.08.2023**Elektrifizierung, Reaktivierung und Ausbau von Schienennetzen in Südhessen****und**

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

In den letzten Jahren ist die Nutzung von S- und Regionalbahnen in Südhessen, insbesondere im Rhein-Main-Gebiet, stetig gestiegen. Der öffentliche Nahverkehr ist für viele Berufspendler in der Metropolregion unverzichtbar und Mobilität ist zugleich Standortfaktor für Fachkräfte und Unternehmen. Wichtige Nahverkehrs- und Schienenprojekte in der gesamten Region sind seit Jahrzehnten in der Planung, kommen aber nur schleppend voran. Um für Entlastung zu sorgen, muss insbesondere die Verbindung zwischen Standorten im Großbereich um Frankfurt verbessert werden. Vor dem Hintergrund der Einführung des Deutschlandtickets und des vom Bundeskabinett bereits beschlossenen Gesetzentwurfes zur Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes sind einige Neuerungen zur Verteilung der investiven Mittel zu erwarten. Ein Gutachten des Bundesrechnungshofs zeigt weiterhin, dass die Verteilung der Mittel für den Ausbau des schienengebundenen Verkehrs unzureichend ist. Der Rechnungshof weist in dem Bericht auf diverse Fehlentwicklungen in dem Bereich hin. Dazu gehören u. a. die mangelnde Übersicht über die Förderinstrumente des Bundes, der unzureichende eigene Mitteleinsatz der eigentlich zuständigen Länder sowie mangelnde Informationen über die eingesetzten Bundesmittel.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Das Schienennetz für den Nah- und Fernverkehr in Hessen wird in den kommenden Jahren mit einer Rekordsumme ausgebaut. Insgesamt sollen rund 20 Mrd. € in die im Rahmen des Programmpakets Frankfurt RheinMain plus zusammengefassten Ausbauprojekte der Schieneninfrastruktur, einschließlich der Aus- und Neubaumaßnahmen zur Auflösung überregionaler Engpässe wie z. B. der Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim, der Aus- und Neubaustrecke Hanau – Fulda – Erfurt oder dem Fernbahntunnel Frankfurt, fließen. Wichtige Infrastrukturvorhaben, wie der zweigleisige Ausbau des Homburger Damms am Frankfurter Hauptbahnhof oder die Anbindung Gateway Gardens sind bereits in Betrieb.

Weitere Vorhaben, wie die Regionaltangente West (RTW) Abschnitt Süd 1 und die zusätzlichen Gleise für die S 6 bis nach Bad Vilbel sind in Bau, letztere gehen Anfang des Jahres 2024 in Betrieb. Ebenfalls in Bau ist die Engpassauflösung im Bereich Frankfurt Stadion. Für die Nordmainische S-Bahn wird für den Abschnitt Frankfurt Anfang des Jahres 2024 das Baurecht erwartet. Weitere Vorhaben sind in der Planung bereits so weit fortgeschritten, dass in kurzen Zeitabschnitten weiteres Baurecht vorliegen und die bauliche Umsetzung starten wird.

Hinzu kommen weitere in der Planung befindliche Ausbauprojekte des Schienenpersonennahverkehrs auf dem Netz der bundeseigenen Schieneninfrastruktur (Vorhaben der Deutschen Bahn), wie bspw. der Ausbau und die Elektrifizierung der Niddertalbahn sowie die Reaktivierung z. B. der Horloffthalbahn. Weitere Neu- und Ausbauprojekte des Schienenpersonennahverkehrs erfolgen auf kommunalen Netzen, wie z. B. die weiteren Abschnitte der RTW oder der Ausbau und die Elektrifizierung der Taunusbahn. Die Finanzierung dieser Vorhaben erfolgt durch eine Mischfinanzierung. Das bedeutet, dass der Bund diese Vorhaben anteilig auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) fördert und das Land Hessen hierzu eine Komplementärfinanzierung bereitstellt.

Basierend auf dem Ausbaukonzept für den Schienenpersonennahverkehr, das auf der Grundlage der in Hessen getroffenen Zuständigkeitsregelungen (Gesetz für den Öffentlichen Nahverkehr) im Regionalen Nahverkehrsplan abgebildet ist, werden seitens der zuständigen Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) darüber hinaus Machbarkeitsuntersuchungen für weitere Schieneninfrastrukturvorhaben erarbeitet. Auf der Grundlage der abgeschlossenen Machbarkeitsuntersuchung für eine Verlängerung der S-Bahn bis Dieburg wurde zwischen dem Rhein-

Main-Verkehrsverbund (RMV), den Kreisen Offenbach und Darmstadt-Dieburg, der Stadt Darmstadt und dem Land vereinbart, die Planung dieses Vorhabens voranzutreiben. Entsprechendes gilt für die Odenwaldbahn, die Königsteiner Bahn und z. B. die Reaktivierung der Lumdatalbahn und der Aartalbahn. Weitere Ausbauvorhaben des Schienenpersonennahverkehrs sind für die Realisierung des Deutschlandtaktes erforderlich, wie z. B. der Ausbau der Vogelsbergbahn oder Maßnahmen auf der Strecke Gießen – Kassel sowie in den Knoten Wiesbaden, Hanau und Fulda.

Mit dem GVFG liegt ein Finanzierungsinstrument vor, das seitens des Bundes mit ausreichenden Mitteln ausgestattet ist. Durch das Klimaschutzgesetz der Bundesregierung stehen für die auf der Grundlage des GVFG geförderten Maßnahmen derzeit jährlich 1 Mrd. € und ab dem Jahr 2025 Mittel in Höhe von 2 Mrd. € zur Verfügung. Diese Mittel werden derzeit aufgrund der Dauer der Planungsprozesse und des erforderlichen Baurechts nicht ausgeschöpft. Das hat zur Folge, dass jedes Vorhaben, das Baurecht erhalten hat und die Fördervoraussetzungen erfüllt, seitens des Bundes unmittelbar gefördert wird. Zuletzt hat der Bund nach einer kurzen Bearbeitungszeit die Fördermittel für den Bau der RTW, Abschnitt Nord, in Höhe von 168,5 Mio. € (zzgl. 16,8 Mio. € Planungskostenpauschale) bereitgestellt. Die seitens des Bundes vorgesehene weitere Bereitstellung von Mitteln auf der Grundlage der Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes betrifft hingegen nicht den Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur, sondern ausschließlich erhöhte Investitionen in die bestehende Eisenbahninfrastruktur des bundeseigenen Netzes. Die neuen Finanzierungsoptionen beziehen sich auf Kosten für einmalig anfallenden Aufwand, für Unterhaltung und Instandhaltung, für bauliche Maßnahmen aufgrund rechtlicher Auflagen (wie etwa Denkmalschutz), für Digitalisierung, für bestimmte Folgekosten bei Investitionsprogrammen und für nachhaltige bzw. erweiterte Ersatzinvestitionen.

Zum Bericht des Bundesrechnungshofes, Drucks. 20/599, ist anzumerken, dass es sich insbesondere um Anmerkungen zur Betriebsfinanzierung des ÖPNV handelt. Hierzu wird seitens des Rechnungshofes die Forderung formuliert, dass seitens der Länder die Förderinstrumente für investive und konsumtive Maßnahmen zu trennen seien, was von Hessen bereits praktiziert wird. Das heißt, dass die Regionalisierungsmittel des Bundes ausschließlich für die Finanzierung des Betriebs des ÖPNV den Aufgabenträgerorganisationen zur Verfügung gestellt werden, zuzüglich Landesmitteln. Die Finanzierung des Ausbaus der Infrastruktur erfolgt auf der Grundlage des Mobilitätsfördergesetzes ausschließlich mit Landesmitteln sowie für Großvorhaben, die die Förderschwelle des GVFG erreichen, auf der Grundlage des GVFG und einer Komplementärfinanzierung durch das Land. Für den in der Zuständigkeit des Landes liegenden Infrastrukturausbau sind die bereitstehenden Mittel so dimensioniert, dass alle Anträge auf Förderung bei Vorliegen der Fördervoraussetzungen unmittelbar gefördert werden.

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

- Frage 1. Wie bewertet die Landesregierung vor diesem Hintergrund die Fördermöglichkeiten für eine mögliche Erweiterung des südhessischen S-Bahnnetzes, um die Verbindungen in die Ballungszentren zu verbessern?
- Frage 2. Wie bewertet die Landesregierung vor diesem Hintergrund eine mögliche Elektrifizierung der Pfungstadtbahn zwischen Pfungstadt und Darmstadt-Eberstadt, um die S 3 über Darmstadt-Süd und Darmstadt-Eberstadt bis nach Pfungstadt zu verlängern?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Fördermöglichkeiten für den Infrastrukturausbau sind – wie in der Vorbemerkung dargestellt – sehr gut. Da die Förderschwelle des GVFG in Höhe von 30 Mio. € in der Regel erreicht wird, wäre hier das GVFG die entsprechende Grundlage.

Die in einem ersten Schritt vorzunehmende Erstellung und Prüfung von Angebotskonzepten, wie bspw. der Elektrifizierung der Pfungstadtbahn und deren eventuelle Einbeziehung in die S 3, liegen in der Zuständigkeit der Aufgabenträger für den ÖPNV, d. h. in Hessen den Landkreisen, kreisfreien Städten und Sonderstatusstädten (§§ 7 i. V. m. 5 ÖPNVG) in Zusammenarbeit mit dem jeweils zuständigen Verkehrsverbund, dem sie entsprechende Vorgaben machen. Für die Strecken der bundeseigenen Schieneninfrastruktur in Hessen, auf denen Schienenpersonennahverkehr erfolgt (und damit z. B. auch für die Pfungstadtbahn), prüft der hier örtlich zuständige RMV die für eine Umstellung auf einen elektrischen Betrieb notwendigen Maßnahmen und die mit Bezug auf die laufenden Verkehrsverträge möglichen Zeitpunkte für eine Elektrifizierung. Diese Prüfung erfolgt im Rahmen des Regionalen Nahverkehrsplanes.

- Frage 3. Wie bewertet die Landesregierung vor diesem Hintergrund eine mögliche Elektrifizierung der Schienenstrecke zwischen Dieburg und Ober-Roden, um bspw. eine Verlängerung der S 1 bis nach Dieburg zu ermöglichen?
- Frage 4. Wie bewertet die Landesregierung vor diesem Hintergrund die Verlängerung der S 2 von Dietzenbach nach Dieburg?
- Frage 5. Wie plant die Landesregierung den RMV, die entsprechenden Landkreise und die Stadt Darmstadt bei den Maßnahmen zu unterstützen?

Die Fragen 3, 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Frage einer S-Bahn-Verlängerung über Ober-Roden hinaus nach Dieburg hat der RMV eine Machbarkeitsstudie beauftragt, die zu dem Ergebnis gelangt ist, dass die sinnvollste Maßnahme in einer Verlängerung der S 2 von Dietzenbach über Ober-Roden nach Dieburg besteht. Auf diese Weise können die verkehrlich gewünschten Angebotsverbesserungen erreicht und zugleich Engpässe auf anderen Linien (S 1, Dreieichbahn) vermieden werden. Den nächsten Schritt stellt der im Rahmen der Studie empfohlene Einstieg in die Vorplanung für die Maßnahme dar, nachdem zuvor noch umfangreiche Untersuchungen zur verkehrlichen und betrieblichen Einbindung in die komplexe Fahrplanstruktur des Eisenbahnknotens Frankfurt durchgeführt werden mussten.

Da es sich bei der Strecke um eine Verlängerung der bundeseigenen Schieneninfrastruktur handelt, fördert das Land die DB Netz AG, die als Vorhabenträgerin die Planung und den Bau der Infrastruktur durchführen wird. Die DB Netz AG beabsichtigt die Planung im vierten Quartal 2023 zu starten.

- Frage 6. Mit welchen konkreten Fördersätzen für den Ausbau der S-Bahn-Linien 1, 2, 3. rechnet das Land als Fördermittelgeber?
- Frage 7. Verfügt die Landesregierung über Fördermittel des Bundes aus den Regionalisierungsmitteln, die bisher nicht eingeplant worden sind?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Land Hessen setzt die Regionalisierungsmittel ausschließlich für die Finanzierung der Betriebskosten des ÖPNV ein. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

Ein Ausbau der S 2 (vgl. Beantwortung der Fragen 3 bis 5) wird die Förderschwelle des GVFG von 30 Mio. € erreichen. Der Fördersatz des Bundes beträgt gemäß § 4 GVFG für die Elektrifizierung bis zu 90 % und für den Aus- und Neubau bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten. Dieser Fördersatz wird mit Mitteln des Landes aufgestockt.

Für eine etwaige Verlängerung der S 3 ist dem Land keine Machbarkeitsstudie der Aufgabenträger bekannt.

Wiesbaden, 13. September 2023

Tarek Al-Wazir