



HESSISCHER LANDTAG

08. 01. 2020

Kleine Anfrage

Dr. h.c. Jörg-Uwe Hahn (Freie Demokraten) und Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten)
vom 15.11.2019

Dritte Niddertalbahnkonferenz

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Die Anrainerkommunen und die beiden betroffenen Landkreise haben gemeinsam mit der IHK und anderen Akteuren, auch Mitgliedern des Hessischen Landtags, auf der dritten Niddertalbahnkonferenz am 5. November 2019 in Friedberg ein rundes Konzept verabschiedet.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist ein zentrales Ziel der Landesregierung, sowohl aus Gründen der Umwelt- und Klimapolitik als auch zur Lösung von Verkehrsproblemen insbesondere der Region Frankfurt Rhein-Main. Insofern stimmen Initiativen der kommunalen Ebene, die zur Verbesserung des ÖPNV beitragen, mit dieser Zielsetzung überein. Sie werden von der Landesregierung deshalb positiv bewertet und unterstützt.

Hinsichtlich der Zuständigkeiten für den ÖPNV in Hessen ist zu beachten, dass auf der Grundlage des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) festgelegt wurde, dass die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV nicht beim Land, sondern bei den Landkreisen, kreisfreien Städten und den Gemeinden bei mehr als 50.000 Einwohnern in gemeinsamer Aufgabenwahrnehmung mit den Verkehrsverbänden liegt. Die Prüfung von Angebotskonzepten wie z.B. eines verbesserten Verkehrsangebots auf der Niddertalbahn ist somit auf Grundlage der für das Land Hessen getroffenen Aufgabenzuweisungen eine kommunale Selbstverwaltungsaufgabe in Zusammenarbeit mit dem jeweils zuständigen Verkehrsverbund, hier dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV).

Dementsprechend haben die ÖPNV-Aufgabenträger eine Machbarkeitsstudie zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Niddertalbahn erarbeitet, weil die vorhandene Infrastruktur - zumindest in den Spitzenzeiten - keinerlei Ausweitung des Angebots mehr zulässt. Das von den Anrainerkommunen der Niddertalbahn und den beiden Landkreisen auf der dritten Niddertalbahnkonferenz verabschiedete Konzept bezieht sich auf den so genannten Planfall 2 dieser Machbarkeitsstudie, der einen teilweise zweigleisigen Ausbau der Strecke und deren Elektrifizierung vorsieht. Dieser soll nach dem Willen der Akteure der Niddertalbahnkonferenz umgesetzt werden.

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

- Frage 1. Inwiefern plant die Landesregierung konkrete Maßnahmen, um die Leistungsfähigkeit der Niddertalbahn zu stärken und wie sollen diese finanziert werden?
- Frage 2. Wann will die Landesregierung Maßnahmen, welche die Leistungsfähigkeit der Niddertalbahn erhöhen, abgeschlossen haben?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die zuständigen ÖPNV-Aufgabenträger teilen in ihrer Stellungnahme mit, dass mit der in der Vorbemerkung genannten Machbarkeitsstudie ein Maßnahmenkonzept zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Niddertalbahn erarbeitet worden sei. Die Machbarkeitsstudie umfasse zwei Planfälle, von denen der erste einen teils zweigleisigen Ausbau der Strecke unter Beibehaltung des derzeitigen Dieselbetriebes, der zweite zusätzlich dazu auch die Elektrifizierung der Strecke enthalte. Beide Planfälle seien im Rahmen der Studie mit einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

nach dem Standardisierten Bewertungsverfahren für Verkehrswegeinvestitionen mit einem positiven Ergebnis geprüft worden. Vorzugswürdig sei gemäß der Studie der Planfall 2 mit Elektrifizierung der Strecke; hierfür spreche sich auch der RMV als zuständiger Aufgabenträger aus. Das Land wird dementsprechend den Ausbau der Niddertalbahn gemäß Planfall 2 zur Förderung im Rahmen des Bundesprogramms des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) anmelden.

Die Maßnahmenkonzeption zum Ausbau der Niddertalbahn soll gemäß den Angaben des RMV bis zur Neuvergabe des Verkehrsvertrags über die Zugleistungen auf der Niddertalbahn mit Start zum Fahrplanjahr 2028 umgesetzt sein.

Frage 3. Welche rechtlichen und vertraglichen Vorgaben gibt es, die die o.g. Maßnahmen tangieren könnten?

Der Landesregierung sind keine rechtlichen oder vertraglichen Vorgaben bekannt, die den im Rahmen der Machbarkeitsstudie vorgesehenen Ausbaumaßnahmen grundsätzlich entgegenstünden. Für die Umsetzung dieser Maßnahmen zum Ausbau und zur Elektrifizierung wird es eines planrechtlichen Genehmigungsverfahrens in Form der Planfeststellung bedürfen.

Frage 4. Wann wird die S6 zwischen Frankfurt-West und Bad Vilbel ausgebaut sein und an das Netz gehen?

Die Vorhabenträgerin, die DB Netz AG, hat hierzu mitgeteilt, dass nach dem derzeitigen Stand der Ausbau der S6 zwischen Frankfurt West und Bad Vilbel 2022 bis 2023 fertiggestellt und in Betrieb genommen werden könne.

Frage 5. Wie bewertet die Landesregierung die Option, neue Verkehrsmittel, (bspw. Urbane Seilbahnen) einzusetzen, um das Verkehrskonzept im Rhein-Main-Gebiet breitflächig und zukunftsorientiert aufzustellen?

Hierzu erläutert der zuständige RMV, dass er von seinen Gesellschaftern neben der Planung und Organisation des klassischen ÖPNV mit Bus und Bahn an verschiedenen Stellen aufgefordert sei, neue Verkehrsmittel und Bedienungsformen zu prüfen. In Machbarkeitsstudien (z.B. für eine Seilbahn zum Großen Feldberg) werde eine Umsetzbarkeit und wirtschaftliche Bewertung dieser Optionen für vorgeschlagene Anwendungsfelder geprüft.

Im Zuge der Beantwortung der Kleinen Anfrage 20/0515 zur Niddertalbahn hatte der RMV bereits mitgeteilt, dass Seilbahnen typischerweise ihr Einsatzfeld auf kurzen Strecken mit eher gleichmäßig über den Tag verteilter Nachfrage hätten. Zum Abbau einer Spitzennachfrage in der Hauptverkehrszeit wie im Falle der Niddertalbahn erscheine dieses System weniger geeignet.

Frage 6. Inwiefern wird in die Planung der Landesregierung die Elektrifizierung der Niddertalbahn mit den derzeit bereits bekannten und genutzten Geräten einbezogen?

Der RMV teilt mit, dass er in die Machbarkeitsstudie zum Ausbau der Niddertalbahn die Möglichkeit zur Elektrifizierung der Strecke mit einer Oberleitung als Planfall 2 aufgenommen habe. Entsprechend der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie spricht sich der RMV dafür aus, diesen Planfall weiterzuverfolgen.

Frage 7. Inwiefern werden in die Planung der Landesregierung die Möglichkeit der Nutzung von alternativen Antriebsmöglichkeiten, bspw. durch Wasserstoffantrieb, einbezogen?

Die Frage alternativer Antriebstechniken wurde seitens der ÖPNV-Aufgabenträger in der Machbarkeitsstudie beleuchtet. Hierbei wurde festgestellt, dass eine Entwicklung von Fahrzeugen mit den erforderlichen Anforderungen der Niddertalbahn aus der Fahrzeugindustrie nicht bekannt sei. Aus Gründen der in den nächsten Jahren erwarteten Nachfrageresteigerungen und für eine perspektivische Möglichkeit zur Einbindung in das S-Bahn-Netz sei ein Ausbau der Infrastruktur der Niddertalbahn die Zielkonzeption.

Der RMV sei an der Erprobung neuer Antriebstechnologien, die ebenfalls einen Bedarf zum Ausbau entsprechender Versorgungseinrichtungen hätten, sehr interessiert und werde im Teilnetz Taunus (Strecken Frankfurt – Königstein, Frankfurt-Höchst – Bad Soden, Frankfurt – Friedrichsdorf – Grävenwiesbach – Brandoberndorf und Bad Homburg – Friedberg) die derzeit größte Wasserstoff-Fahrzeugflotte zum Einsatz bringen.

Frage 8. Wie bewertet die Landesregierung das Ansinnen der Anrainerkommunen und der betroffenen Landkreise, dass die Realisierung der Steigerung der Leistungsfähigkeit der Niddertalbahn bis Dezember 2027 erfolgt sein müsse und nur mit einem Ausbau eine Verdichtung des Angebotes in der Hauptverkehrszeit, der Einsatz von Elektrozügen und damit eine Lärminderung, eine lokal emissionsfreie Niddertalbahn, und eine Verkürzung der Fahrzeiten möglich seien?

Die Landesregierung begrüßt, dass die ÖPNV-Aufgabenträger den ersten Schritt für den Ausbau der Niddertalbahn in Form der vorliegenden Machbarkeitsstudie nunmehr abgeschlossen haben. Gemeinsames Ziel ist es, die Planung des Vorhabens schnell auf den Weg zu bringen, um als nächsten Schritt Baurecht zu schaffen und die Realisierung insgesamt voranzutreiben.

Frage 9. Wie bewertet die Landesregierung die Forderung der Anrainerkommunen und der betroffenen Landkreise, eine Ausweitung des Platzangebotes und der generellen Durchbindung der Züge über Bad Vilbel hinaus nach Frankfurt, insbesondere während des Ausbaus der S6, zuzulassen?

Hierzu teilt der RMV mit, dass eine Durchbindung weiterer Zugleistungen auf der derzeitigen Infrastruktur zwischen Frankfurt und Bad Vilbel in den Spitzenzeiten nicht möglich sei. Die Durchbindung weiterer Fahrten im Tages- und Spätverkehr stelle jedoch eine auch auf Basis der vorhandenen Infrastruktur mögliche Verbesserung dar, die der RMV zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 teilweise eingeführt habe.

Frage 10. Wie bewertet die Landesregierung das Angebot der Anrainerkommunen und der betroffenen Landkreise, sich finanziell an dem Ausbau beteiligen zu wollen, sofern es in einem angemessenen Rahmen bleibe?

Das grundsätzliche Angebot der Anrainerkommunen und Landkreise, sich an der Finanzierung des Vorhabens zu beteiligen, wird begrüßt.

Für den Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur des Personennahverkehrs stellt der Bund Fördermittel auf der Grundlage des Bundesprogramms des GVFG bereit. Der Ausbau und die Elektrifizierung der Niddertalbahn kann auf der Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für das GVFG-Bundesprogramm angemeldet werden. Diese Meldung erfolgt zurzeit. Parallel hierzu wird auf der Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zwischen der zukünftigen Vorhabenträgerin, der DB Netz AG, und dem Land Hessen ein Planungsvertrag abgeschlossen.

Das GVFG und der darin enthaltene Fördersatz des Bundes werden derzeit novelliert. Auf der Grundlage des Gesetzesentwurfes der Bundesregierung ist vorgesehen, den Fördersatz des Bundes zu erhöhen. Für eine Beantwortung der Frage, wie zukünftig die Gesamtfinanzierung gestaltet wird, gilt es zunächst den Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens abzuwarten. Grundsätzlich werden die Landkreise und Kommunen im Falle der vorgesehenen Änderung des Gesetzes dergestalt profitieren, dass sich mögliche Finanzierungsbeiträge reduzieren.

Wiesbaden, 19. Dezember 2019

Tarek Al-Wazir