



HESSISCHER LANDTAG

17. 02. 2017

Kleine Anfrage

des Abg. Lenders (FDP) vom 21.12.2016

betreffend viergleisiger Ausbau der Main-Weser-Bahn

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

Die Kleine Anfrage beantworte ich wie folgt:

Frage 1. Wie ist der aktuelle Projektstand, insbesondere bezüglich der konkret absehbaren Maßnahmen und Ausschreibungen, beim viergleisigen Ausbau der Bahnverbindung zwischen Frankfurt und Friedberg?

Für den 1. Bauabschnitt (1. BA) Frankfurt West - Bad Vilbel liegt seit 17.01.2013 bestandskräftiges Baurecht vor. Der Vorhabenträger, die DB Netz AG, hat Mitte 2015 mit der Umsetzung von Vorabmaßnahmen begonnen. Im Dezember 2016 wurde der als Vorabmaßnahme realisierte Gleiswechselbetrieb umgesetzt. Die Ausschreibung der Hauptbaumaßnahmen ist ebenfalls im Dezember 2016 erfolgt. Die Umsetzung der Hauptbaumaßnahmen soll ab dem 4. Quartal 2017 erfolgen. Für den 2. Bauabschnitt (2. BA) Bad Vilbel - Friedberg ist das Planfeststellungsverfahren noch nicht abgeschlossen. Derzeit wird ein Planänderungsverfahren durchgeführt. Die Auslage der Planunterlagen ist erfolgt. Der Erörterungstermin ist für das Frühjahr 2017 vorgesehen.

Frage 2. Mit welchen Kosten für den Ausbau rechnet die Landesregierung insgesamt?

Nach Angaben des Vorhabenträgers betragen die Baukosten insgesamt 550 Mio. € (aktueller Preisstand, inkl. Bauhaftpflichtversicherung ohne Planungskosten und Genehmigungsgebühren). Darin enthalten sind derzeit bekannte Baukostenrisiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von mindestens 50 % in Höhe von 42 Mio. €. Von diesen Baukosten entfallen 249 Mio. € auf den 1. BA (Frankfurt West - Bad Vilbel) und 301 Mio. € auf den 2. BA (Bad Vilbel - Friedberg).

Frage 3. Von wann ist die letzte Kostenschätzung und entspricht diese den gegenwärtigen Erwartungen an den Kostenrahmen?

Mit Pressemitteilung vom 15. Mai 2015 wurde mitgeteilt, dass die Deutsche Bahn AG nach Abschluss der Planungsphasen die Kostenschätzung auf der Grundlage der Bauausführungsplanung in eine konkrete Kostenrechnung überführt hat. Auf dieser Grundlage wurde zur aktuellen Bestimmung der Kosten und Freigabe der Projektfinanzierung des Vorhabens nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) eine Ergänzung zum sogenannten Kategorie "a"- Antrag beim Eisenbahn-Bundesamt sowie beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eingereicht. Die Deutsche Bahn AG erwartet in Kürze den Abschluss des Antragsverfahrens.

Frage 4. An welchen Kosten beteiligen sich in welcher Höhe die DB AG, der Bund, das Land und die Kommunen konkret?

Grundlage für die Finanzierung des Vorhabens ist das GVFG, auf dessen Grundlage der Bund bis zu 60 % der zuwendungsfähigen Kosten fördert. Die Finanzierung der S 6 Frankfurt West - Bad Vilbel (1. BA) erfolgt im Übrigen auf der Grundlage des Bau- und Finanzierungsvertrages vom 21.01.2003. Danach werden die nicht durch Investitionszuschüsse des Bundes gedeckten Kosten vom Land getragen. Die kommunalen Aufgabenträger erstatten dem Land 12,5 % der vom Eisenbahnbundesamt ermittelten und in dem Kategorie "a" - Bescheid aufgeführten zuwendungsfähigen Kosten.

Frage 5. Sind die Kosten in Blöcke aufgeteilt?

Frage 6. Wenn ja (Frage 5.), in welche und wie verteilen sich die Kostenanteile auf die genannten Beteiligten?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Kostenfortschreibung des Vorhabens und Bestimmung der Kostenanteile der Vertragspartner erfolgt auf der Grundlage des Bescheides des Eisenbahnbundesamtes zum sog. Kategorie "a" Bescheid. Die Entscheidung des Eisenbahnbundesamtes liegt - wie bereits ausgeführt - noch nicht vor. Die Kosten eines Vorhabens werden grundsätzlich folgenden Positionen zugeordnet: Grunderwerb und Rechte, Oberbau, Verkehrsflächen und Tiefbau, Schallschutz, konstruktiver Ingenieurbau, Oberleitungen, Leit- und Sicherungstechnik, elektronische Ingenieuranlagen, Telekommunikation, Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, Verkehrsstationen und Energieanlagen.

Frage 7. Wie stellt sich nach aktuellen Informationen das Nutzen-Kosten-Verhältnis für den Ausbau dar?

Frage 8. Wie alt sind die Daten und sonstigen Grundlagen, die der Nutzen-Kosten-Untersuchung zugrunde gelegt wurden und entsprechen sie der aktuellen Einschätzung?

Frage 7 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet

Im November 2005 wurde der Nachweis der Förderwürdigkeit des Vorhabens nach dem Standardisierten Bewertungsverfahren geführt (NKU 2005). Des Weiteren wurde mit Datum 22. Dezember 2006 eine Sensitivitätsuntersuchung durchgeführt. Derzeit wird auf der Grundlage der Kostenberechnung (vgl. Antwort zu Frage 3) eine Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Gesamtmaßnahme Frankfurt (West) - Friedberg erstellt. Aufgrund der Dauer der Baurechtsverfahren und der damit einhergehenden Kostensteigerungen, die auch inflationsbedingt sind, ist es erforderlich zu überprüfen, ob die Fördervoraussetzungen in Form eines positiven Nutzen-Kosten-Indikators nach wie vor gegeben sind. Diese Nutzen-Kosten-Untersuchung befindet sich derzeit in der Fertigstellung und wird in Kürze vorliegen.

Die DB Netz AG wird den Abschlussbericht unmittelbar nach Fertigstellung auf der Internetseite des Vorhabens veröffentlichen. Grundlage für die Erstellung der Nutzen-Kosten-Untersuchung ist § 7 Abs. 2 BHO, wonach für alle finanzwirksamen Maßnahmen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchzuführen sind. Für den Bau von Verkehrswegen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist dieser Nachweis der Wirtschaftlichkeit nach der im Auftrag des Bundesministers für Verkehr erstellten "Standardisierten Bewertung von Verkehrsinvestitionen des ÖPNV und Folgekostenberechnungen" durchzuführen.

Frage 9. Inwiefern haben sich die Daten und sonstigen Grundlagen verändert?

Der Überprüfung der Nutzen-Kosten Untersuchung ist eine Aktualisierung der Erhebungsdaten und der verkehrlichen Mengengerüste zugrunde gelegt worden.

Frage 10. Welche konkreten Alternativen zur nun verfolgten Ausbauvariante wurden mit welchen konkreten Ergebnissen wann und aufgrund welcher Kriterien geprüft?

Die Prüfung von Alternativen erfolgt im Planfeststellungsbeschluss auf der Grundlage von § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i.V.m. § 6 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) durch das Eisenbahnbundesamt als Planfeststellungsbehörde. Die Landesregierung war in diese Prüfung mangels Zuständigkeit nicht einbezogen. Der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamtes für den Abschnitt Frankfurt/West - Bad Vilbel wurde am 6. Mai 2004 erlassen und mit Planänderungsbeschluss vom 23. Juni 2006 geändert.

Fragen zu der Alternativenprüfung der Planfeststellungsbehörde im Einzelnen sind an die Bundesregierung zu richten, die für das Eisenbahnbundesamt als Bundesbehörde zuständig ist.

Der Abschnitt Bad Vilbel - Friedberg befindet sich noch im Planfeststellungsverfahren. Die Prüfung von Alternativen ist Prüfungsgegenstand des derzeit noch laufenden formellen Planfeststellungsverfahrens und des Planfeststellungsbeschlusses durch das Eisenbahnbundesamt.

Wiesbaden 6. Februar 2017

Tarek Al-Wazir