



HESSISCHER LANDTAG

28. 01. 2021

Kleine Anfrage

Bijan Kaffenberger (SPD) und Heike Hofmann (SPD) vom 03.12.2020

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. Auch das Klimapakete der Bundesregierung soll eine weiter steigende Nutzung des Schienen- und Bahnverkehrs ermöglichen und begünstigen. Ziel dieser Maßnahmen ist es, das Angebot des schienengebundenen ÖPNV zu verbessern und so den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Oftmals empfinden Fahrgäste die Mobilitätsangebote jedoch noch als unzuverlässig oder zu voll. Außerdem mindern lange Fahrtzeiten und häufiges Umsteigen die Attraktivität des Schienenverkehrs.

Der hessische Verkehrsminister hat daher das „Jahrzehnt der Schiene“ ausgerufen und möchte insgesamt 20 Mrd. € in verschiedene Projekte investieren, um das Ballungsgebiet Frankfurt-Rhein-Main und die Anbindung im ländlichen Raum zu stärken. Dabei sollen die Schiene als umwelt- und klimafreundliches Transportmittel gestärkt, sowie Kapazitäten ausgebaut werden. Diese Kapazitätsausweitung beim ÖPNV auf der Schiene ist überall in Südhessen notwendig. Ganz besonders auch in Darmstadt und Darmstadt-Dieburg, wo perspektivisch eine halbe Million Menschen leben werden. Auch der Odenwald, das hessische Ried und der Landkreis Offenbach würden von einem Ausbau der Odenwaldbahn bzw. der S-Bahn-Linien 1,2,3 profitieren. Nur wenn hier die Weichen richtiggestellt werden, können die kommenden Jahre zurecht als Jahrzehnt der Schiene bezeichnet werden.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Das Schienennetz für den Nah- und Fernverkehr in Hessen wird in diesem Jahrzehnt mit einer Rekordsumme ausgebaut. Insgesamt sollen rund 20 Mrd. € in die im Rahmen des Programmpakets Frankfurt RheinMain plus zusammengefassten Ausbauprojekte der Schieneninfrastruktur fließen.

Die Projekte umfassen dabei vor allem Aus- und Neubaumaßnahmen zur Auflösung überregionaler Engpässe im Fern- und Güterverkehr. Die Zuständigkeit für Planung, Finanzierung und Umsetzung dieser Maßnahmen liegt beim Bund. Er stellt hierzu Mittel des Bundesschienenwegeausbaugesetzes zur Verfügung. Diese Maßnahmen setzen zugleich Kapazitäten auf den bestehenden Strecken für Verbesserungen des Nahverkehrsangebots frei. Beispielhaft zu nennen sind diesbezüglich für Hessen die Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim, die Aus- und Neubaustrecke Hanau – Fulda – Erfurt oder der Fernbahntunnel Frankfurt.

Hinzu kommen Ausbauprojekte des Schienenpersonennahverkehrs wie beispielsweise der Bau eigener Gleise für die S 6, die Nordmainische S-Bahn, die Regionaltangente West, der Ausbau der Niddertalbahn, die Reaktivierung z. B. der Horloffalbahn oder die Elektrifizierung der Taunusbahn usw. Seitens der zuständigen Aufgabenträger des ÖPNV sind darüber hinaus Machbarkeitsuntersuchungen für weitere Schieneninfrastrukturvorhaben in der Erarbeitung. Auf der Grundlage der abgeschlossenen Machbarkeitsuntersuchung für eine Verlängerung der S-Bahn bis Dieburg wurde mit der Erklärung des RMV, der Kreise Offenbach und Darmstadt-Dieburg, der Stadt Darmstadt und des Landes am 15. Dezember 2020 die Planung eines gemeinsamen weiteren Vorhabens vereinbart.

Finanzierungsgrundlage für die bauliche Realisierung dieser Vorhaben ist das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Auf der Grundlage des GVFG i.d.F. vom 6. März 2020 fördert der Bund Vorhaben des Aus- und Neubaus von Verkehrswegen nunmehr mit 75 % der zuwendungsfähigen Kosten statt bisher mit 60 %. Zusätzlich gibt es eine Planungskostenpauschale von 10 % der zuwendungsfähigen Kosten. Die Reaktivierung und Elektrifizierung von Schienenstrecken wird mit bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert. Das Land stockt die vom Bund zur Verfügung gestellten Fördermittel weiter auf. Insgesamt beträgt der Landesanteil an den Investitionen etwa 1,2 Mrd. €.

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

- Frage 1. Wie bewertet sie Fördermöglichkeiten für eine mögliche Erweiterung des südhessischen S-Bahnnetzes, um die Verbindungen in die Ballungszentren zu verbessern, vor dem Hintergrund der Novelle des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes?
- Frage 2. Wie bewertet sie vor diesem Hintergrund eine mögliche Elektrifizierung der Pfungstadtbahn zwischen Pfungstadt und Darmstadt-Eberstadt, um die S3 über Darmstadt-Süd und Darmstadt-Eberstadt bis nach Pfungstadt zu verlängern?

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

Die Erstellung und Prüfung von Angebotskonzepten wie z. B. der Elektrifizierung der Pfungstadtbahn und deren eventuelle Einbeziehung in die S 3 liegen in der Zuständigkeit der Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Aufgabenträgerschaft im ÖPNV ist auf der Grundlage der für das Land Hessen getroffenen Aufgabenzuweisung eine Selbstverwaltungsaufgabe der Kommunen in Zusammenarbeit mit dem jeweils zuständigen Verkehrsverbund. Für die Strecken der bundeseigenen Schieneninfrastruktur in Hessen, auf denen Schienenpersonennahverkehr erfolgt (und damit auch für die Pfungstadtbahn), prüft der hier zuständige Rhein-Main-Verkehrsverbund 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 der Nahverkehrspläne, die sich derzeit noch im Aufstellungsprozess befinden.

Die Landesregierung meldet alle Schieneninfrastrukturvorhaben beim Bund an, die die Fördervoraussetzungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes erfüllen. Gemäß § 3 Nr. 1 c GVFG ist eine wesentliche Voraussetzung, dass das Vorhaben unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist. Diese Bewertung durch den Bund erfolgt auf der Grundlage der Anleitung zur Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV (Standardisierte Bewertung). D. h., bei Vorliegen aller Voraussetzungen des GVFG erfolgt die Anmeldung des Vorhabens an den Bund.

- Frage 3. Wie bewertet sie vor diesem Hintergrund eine mögliche Elektrifizierung der Schienenstrecke zwischen Dieburg und Ober-Roden, um beispielsweise eine Verlängerung der S1 bis nach Dieburg zu ermöglichen?
- Frage 4. Wie bewertet sie alternativ eine Verlängerung der S2 von Dietzenbach nach Dieburg?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen 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, entsprechend der in der Vorbemerkung genannten gemeinsamen Erklärung aller Beteiligten vom 15. Dezember 2020.

- Frage 5. Bis wann plant sie die geplanten infrastrukturellen Maßnahmen zum Ausbau der Odenwaldbahn gemäß der Erbacher Erklärung?
- Frage 6. Wie plant sie den RMV, die entsprechenden Landkreise und die Stadt Darmstadt bei den Maßnahmen zu unterstützen?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die sog. Erbacher Erklärung der Aufgabenträger vom 24. Juni 2020 sieht zur Verbesserung des Verkehrsangebots auf der Odenwaldbahn kurzfristige (Schließung von Taktlücken, längere Züge im Wochenendverkehr), mittelfristige (zusätzliche Fahrzeuge) und langfristige Maßnahmen (Infrastrukturausbauten wie z. B. Bahnsteigverlängerungen für längere Züge) vor.

Zu den im Zuständigkeitsbereich der Aufgabenträger für den ÖPNV liegenden kurz- und mittelfristigen Maßnahmen wurde der RMV um Stellungnahme gebeten. Dieser führt aus, dass die Kapazitätserhöhungen der Züge am Wochenenden im Sommer 2020 umgesetzt worden seien und ab dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 einzelne Fahrten von Darmstadt als Direktverbindung nach Frankfurt verlängert würden. Fahrplantrassen für zusätzliche Fahrzeuge zum Fahrplan 2022 befänden sich in Prüfung durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die DB Netz AG.

Die Finanzierung der Verlängerung der Bahnsteige wurde in die zwischen der Deutschen Bahn und dem Bund zum Erhalt und zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur geschlossene Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) aufgenommen. Die planerische Umsetzung liegt in der Verantwortung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens als Eigentümerin der Anlage.

Für die Umsetzung der in der Antwort zu Frage 5 genannten kurz- und mittelfristigen Maßnahmen kann der RMV auf die vom Land zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel für den ÖPNV zurückgreifen. Für die Bahnsteigverlängerungen haben Land und RMV, wie bereits ausgeführt, erfolgreich eine Zuordnung zum Finanzierungsbudget der LuFV bewirkt.

Frage 7. Wie bewertet sie eine mögliche Verlängerung der Regionaltangente West im Bauabschnitt Süd 1 bis nach Darmstadt?

Die Regionaltangente West (RTW), die sich derzeit in den Planfeststellungsverfahren befindet, ist in den Planunterlagen - entsprechend dem Planungsauftrag der RTW GmbH - als Vorhaben definiert, das Bad Homburg über Oberursel, Eschborn und Frankfurt-Höchst im Norden sowie Neu-Isenburg und Dreieich-Buchsschlag im Süden direkt an den Frankfurter Flughafen anbindet. Eine Verlängerung der RTW nach Darmstadt ist somit derzeit nicht Gegenstand des Vorhabens.

Soweit Überlegungen der Aufgabenträger des ÖPNV bestünden, die RTW z.B. nach Darmstadt zu verlängern, würde es sich hierbei um eine Änderung des Vorhabens RTW handeln. Voraussetzung für eine solche Änderung wäre, dass die zuständigen Aufgabenträger für den ÖPNV (hier die Landkreise Offenbach und Darmstadt-Dieburg sowie die Stadt Darmstadt) in einem ersten Schritt ein entsprechendes Verkehrsangebot planen und für die hieraus folgenden Änderungen und Ergänzungen der Infrastruktur eine Machbarkeitsuntersuchung durchgeführt wird.

Auf der Grundlage der Ergebnisse könnte bei einem positiven Ergebnis und entsprechender Beschlussfassungen der RTW GmbH sodann ein entsprechendes Planänderungsverfahren beauftragt und in das Vorhaben RTW integriert werden. Eine Planänderung kann jederzeit, auch nach Vorliegen des Baurechts, vorgenommen werden.

Frage 8. Mit welchen konkreten Fördersätzen für den Ausbau der Odenwaldbahn bzw. der S-Bahn-Linien 1, 2, 3. rechnet das Land als Fördermittelgeber?

Für die Odenwaldbahn erfolgt die Verlängerung der Bahnsteige wie in der Antwort zur Frage 7 dargestellt mit Mitteln der LuFV. Die Verlängerung der S 2 (vgl. Beantwortung Frage 3 und 4) kann nach Abschluss der Vorplanung und Vorliegen der Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zur Finanzierung auf der Grundlage des GVFG angemeldet werden. 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. Die Regelungen hierzu erfolgen in einer Förderrichtlinie, die derzeit erstellt wird. Für eine etwaige Verlängerung der S 3 liegt dem Land keine Machbarkeitsstudie der Aufgabenträger vor.

Wiesbaden, 21. Januar 2021

Tarek Al-Wazir