



# HESSISCHER LANDTAG

09. 05. 2022

## Kleine Anfrage

**Tobias Eckert (SPD) und Nina Heidt-Sommer (SPD) vom 16.03.2022**

### **Aktueller Sachstand zur geplanten Reaktivierung und Förderung der Lumdatalbahn und Antwort**

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

#### **Vorbemerkung Fragesteller:**

Mit der Anmeldung der Lumdatalbahn zur Förderung durch den Bund wurde seitens der Landesregierung und der Aufgabenträger im vergangenen Jahr auf dem seinerzeitigen Stand der Erkenntnisse die Prognose getroffen, dass das Vorhaben zum Zeitpunkt des konkreten Förderantrages die Fördervoraussetzungen des GVFG erfüllt.

#### **Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:**

Initiativen zur Verkehrsverlagerung auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) stimmen mit den Zielsetzungen der Landesregierung überein, den ÖPNV aus Gründen der Umwelt- und Klimapolitik, aber z.B. auch zur Verbesserung der Anbindung des ländlichen Raumes zu stärken. Sie werden von der Landesregierung deshalb positiv bewertet und unterstützt.

Gleichwohl ist hinsichtlich der Zuständigkeiten für den ÖPNV in Hessen zu beachten, dass auf der Grundlage des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (§ 5 Abs.1 ÖPNVG) die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV als Selbstverwaltungsaufgabe bei den Landkreisen, kreisfreien Städten und den Sonderstatus-Städten nach § 4 a der Hessischen Gemeindeordnung in gemeinsamer Aufgabenwahrnehmung mit den Verkehrsverbänden liegt. Zur Prüfung eines Angebotskonzeptes und der Förderwürdigkeit von Reaktivierungsvorhaben beauftragen die Aufgabenträger in Zusammenarbeit mit dem zuständigen Verkehrsverbund entsprechende Machbarkeitsstudien und Vorplanungen, einschließlich einer Nutzen-Kosten Untersuchung. Für eine Reaktivierung der Lumdatalbahn liegt bisher eine Nutzen-Kosten-Untersuchung der Aufgabenträger aus dem Jahr 2018 vor, der eine Grobkostenschätzung – noch ohne Kostenüberprüfung aus der Vorplanung – zugrunde lag. Auf der Grundlage der ersten Ergebnisse der Vorplanung werden für die Realisierung des Vorhabens nunmehr Kosten von etwa 32 Mio. geschätzt, da wesentliche Teile der Infrastruktur, insbesondere im westlichen Teil, für eine Inbetriebnahme umfassend geändert bzw. durch Neubauten ersetzt werden müssen. Dieser Kostenstand des Vorhabens soll auf der Grundlage der Neufassung des Standardisierten Bewertungsverfahrens des Bundes überprüft und bewertet werden.

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

- Frage 1. Wie ist der aktuelle Sachstand zur Förderung einer Reaktivierung der Lumdatalbahn durch den Bund, die auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) im Januar 2021 angemeldet wurde?
- Frage 2. Welche Maßnahmen hat die Landesregierung seit Stellung des Förderantrages unternommen, um auf die Reaktivierung der Lumdatalbahn und eine Beschleunigung des Verfahrens sowie der Planungen hinzuwirken?
- Frage 3. Liegen die Neufassung des standardisierten Bewertungsverfahrens einschließlich der Testrechnungen, die bis Ende des vergangenen Jahres abgeschlossen werden sollten, inzwischen vor und was haben diese in Hinblick auf die geplante Reaktivierung der Lumdatalbahn ergeben?

Fragen 1, 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Lumdatalbahn wurde entsprechend der Regelung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes seitens des Landes im Januar 2021 zur Aufnahme in das Bundesprogramm angemeldet (§ 6 Abs.1 GVFG). Die Anmeldung eines Vorhabens zur Aufnahme in das Bundesprogramm (sog. Kategorie C) schafft die Grundlage, dass ein Vorhaben in einem weiteren Schritt - bei Vorliegen der Fördervoraussetzungen - in die sog. Kategorie A des Bundesprogramms aufgenommen werden kann (§ 6 Abs. 3 GVFG). Auf der Grundlage von § 3 GVFG ist Voraussetzung für die Stellung eines Förderantrages durch die Vorhabenträgerin, dass das Baurecht vorliegt und ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis nachgewiesen ist. Die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit

eines Vorhabens in dem Sinne, dass der Nutzen des Vorhabens die Kosten übersteigt, ist über die bundesweit einheitlich anzuwendende „Standardisierte Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs (Standardisierte Bewertung)“ des Bundesministeriums für Verkehr, welches zur Feststellung der Förderwürdigkeit durch den Zuwendungsgeber für solche Vorhaben vorgeschrieben ist, nachzuweisen. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) überarbeitet derzeit das Standardisierte Bewertungsverfahren, welches nach Mitteilung des BMDV vor dem letzten Schritt zur Fertigstellung und Inkraftsetzung stehe.

Frage 4. Wie beurteilt die Landesregierung den Umstand, dass die Neufassung des standardisierten Bewertungsverfahrens wiederholt und um mittlerweile mehr als ein Jahr verschoben wurde, angesichts dessen, dass eine Reihe von Projekten mit klimaschützender Wirkung von diesem Förderinstrument abhängen?

Der Landesregierung ist nicht bekannt, dass die Neufassung des Standardisierten Verfahrens um ein Jahr verschoben wurde. Seitens des BMDV wurde eine Überarbeitung bis Ende 2021 und anschließende Veröffentlichung für Anfang 2022 angekündigt. Nunmehr ist der Abschluss der Überarbeitung des Standardisierten Bewertungsverfahrens für Ende 2. bzw. Anfang 3. Quartal 2022 angekündigt.

Eine Abhängigkeit von Projekten hinsichtlich des neuen Bewertungsverfahrens ergibt sich ausschließlich in den Fällen, in denen der Nachweis der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens auf der Grundlage des bisherigen Standardisierten Bewertungsverfahrens (Version 2016) noch nicht erbracht werden konnte. Für Vorhaben wie die Regionaltangente West, die Reaktivierung der Horlofftalbahn oder die Digitalisierung des Stadtbahnnetzes der Stadt Frankfurt wurde der Nachweis der Wirtschaftlichkeit der Vorhaben auf der Grundlage des bisherigen Standardisierten Bewertungsverfahrens 2016 erbracht.

Frage 5. Ist die Erstellung einer technischen Entwurfsplanung zu Reaktivierung der Lumdatalbahn inzwischen abgeschlossen und welche Auswirkungen hat diese auf die geschätzten Gesamtinvestitionskosten der Reaktivierung?  
Falls nein, weshalb nicht und wann ist mit der Fertigstellung und Ergebnissen zu rechnen?

Die Machbarkeitsuntersuchung, einschließlich der Vorplanung der Lumdatalbahn, wurde von den zuständigen Aufgabenträgern des ÖPNV, d. h. dem Landkreis Gießen in Zusammenarbeit mit dem Rhein-Main Verkehrsverbund, einschließlich einer Nutzen-Kosten-Berechnung erstellt. Da der Nachweis des überwiegenden Nutzens bisher noch nicht erbracht wurde, wird seitens der ÖPNV-Aufgabenträger und des Landes angestrebt, diesen Nachweis der Förderfähigkeit auf der Grundlage der Neufassung des Standardisierten Bewertungsverfahrens zu erbringen. Bei Vorliegen des Nachweises kann seitens der Vorhabenträgerin mit den vertiefenden Planungsschritten und der anschließenden Durchführung des Baurechtsverfahrens begonnen werden.

Frage 6. Wie ist der aktuelle Zeitplan zur Fertigstellung der Planung sowie der Bauphase und der Ausschreibung der Verkehrsleistungen auf der Lumdatalbahn?

Frage 7. Bis wann rechnet sie frühestmöglich mit einer Inbetriebnahme der reaktivierten Lumdatalbahn und der Aufnahme des Schienenverkehrs?

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

Die Planung und Durchführung eines Baurechtsverfahrens setzt voraus, dass die Förderung des Projektes und damit die Realisierung eines Vorhabens grundsätzlich möglich ist.

Dieser Nachweis konnte auf der Grundlage des bisher geltenden Standardisierten Bewertungsverfahrens (Version 2016) noch nicht erbracht werden und soll auf der Grundlage der Neufassung des Standardisierten Bewertungsverfahrens neu berechnet werden. Entsprechend dem Bearbeitungsstand der Neufassung des Standardisierten Bewertungsverfahrens ist davon auszugehen, dass dieses Ende des 2. bzw. Anfang des 3. Quartals 2022 durch den Bund bereitgestellt wird.

Parallel hierzu hat die Aufgabenträgerorganisation, der Rhein-Main-Verkehrsverbund, die Erbringung der Verkehrsleistung auf der Lumdatalbahn als Option in den ab Dezember 2022 geltenden Verkehrsvertrag für das sog. Wetteraunetz, das die Strecke Gießen – Gelnhausen, die Horlofftalbahn Friedberg – Wölfersheim-Södel (-Hungen) und die Strecke Friedberg – Nidda umfasst, aufgenommen. Damit wurde die Voraussetzung geschaffen, eine Verkehrsleistung auf der Lumdatalbahn in den laufenden Verkehrsvertrag einzubeziehen. Die Planung und Durchführung des Baurechtsverfahrens für die Lumdatalbahn kann seitens der Vorhabenträgerin begonnen werden, sobald auf der Grundlage des aktuellen Kostenstandes des Vorhabens die Voraussetzung vorliegt, dass für die bauliche Realisierung des Vorhabens auch Fördermittel des Bundes und des Landes bereitgestellt werden können.