



HESSISCHER LANDTAG

16. 11. 2020

Kleine Anfrage

Dr. h.c. Jörg-Uwe Hahn (Freie Demokraten) vom 14.10.2020

Horloffalbahn

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Mit der Drucks. 19/6626 hat die Landesregierung dem Fragesteller mitgeteilt, dass durch insbesondere zwei Maßnahmen der Kosten-Nutzen-Indikator in der damaligen Planung gegenüber den Berechnungen bei Schließung positiv hätte verändert werden können. Dies sei zum einen das Ersetzen teurer Doppelstockzüge durch Triebwagen und zum zweiten die Verbesserung der Durchbindung weiterer Züge nach Frankfurt sowie die Verlängerung weiterer Fahrten über Hungen hinaus. Ansonsten habe das Land an den verfahrensmäßig vorgesehenen fachlichen Arbeitskreissitzungen der ÖPNV Aufgabenträger teilgenommen!

Titelten die heimischen Zeitungen Anfang 2019 noch mit „Bahn Projekt nimmt Fahrt auf“, so musste man im Juli 2020 „Horloffalbahn kommt später“ lesen.

Diese Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1. a) Wie ist der aktuelle Planungsstand für die Aktivierung der Bahnstrecke?
b) Wann sind die Arbeiten an der abzuschließenden Planungsvereinbarung zwischen dem Land Hessen und der DB Netz AG über die Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung vollständig abgeschlossen?

Die Fragen 1 a und 1 b werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Ende Oktober 2020 wurde der Vertrag über die Finanzierung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphase 3 und 4 HOAI) zwischen der DB Netz AG, der DB Station&Service AG und dem Land Hessen geschlossen. Das Land wird die weitere Planung zur Reaktivierung der Horloffalbahn mit 4,3 Mio. € fördern.

Zeitnah erfolgen entsprechende Datenerhebungen, Kartierungen, Vermessungen und geotechnische Untersuchungen von Seiten der DB Netz AG. Parallel wird von der DB Netz AG bis zum Jahresende 2020 die Ausschreibung der Leistungen für die Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsunterlagen erstellt und schnellstmöglich veröffentlicht.

- Frage 2. Wie hoch ist der derzeit ermittelte Kostensatz, der 2018 seitens des Landes mit 20 Mio. Euro beziffert wurde?

Aktuell wird weiterhin von einem Kostenansatz von ca. 20 Mio. € ausgegangen. Erst die tiefergehenden Planungen im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung werden die bisherige Kostenschätzung der Vorplanung aufgreifen und in eine konkrete Kostenberechnung überführen.

- Frage 3. Welche Leistungen müssen konkret die zuständigen Aufgabenträger der ÖPNV, wohl der Wetteraukreis und der RMV, selbstständig finanzieren?

- Frage 4. Ist geplant, die Trasse in einem Zug wieder in Betrieb zu nehmen oder soll dies abschnittsweise erfolgen?

- Frage 5. Zielsetzung der Stadt Hungen und der Gemeinde Wölfersheim war es ursprünglich, einen attraktiveren SPNV zwischen Friedberg und Hungen zu gewährleisten. Wird an dieser Planung festgehalten und sollen sich die Kommunen finanziell und ideell beteiligen?

Die Fragen 3, 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Strecke zwischen Wölfersheim-Södel und Hungen soll als Ganzes wieder in Betrieb genommen werden. Eine Abschnittsbildung ist nicht geplant. Der reaktivierte Streckenabschnitt Wölfersheim-Södel-Hungen soll durch die verlängerte RB 47 in der Hauptverkehrszeit im Halbstundentakt und in der Nebenverkehrszeit im Stundentakt bedient werden. Einzelne Züge in der Hauptverkehrszeit (3,5 Fahrtenpaare montags bis freitags, in Lastrichtung) sollen als durchgehende Verbindungen von Lich über Hungen bis Friedberg und weiter nach Frankfurt verkehren. Das zukünftige Angebotskonzept für die Horloffthalbahn wurde daher nicht geändert, sondern ausgeweitet.

Inwieweit sich die zuständigen Aufgabenträger an den Investitionskosten der Reaktivierung der Horloffthalbahn auf der Grundlage der Neufassung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes vom 6. März 2020 beteiligen müssen, hängt davon ab, ob die derzeit im kommunalen Eigentum stehende Infrastruktur auf die Bahn übertragen und bundeseigene Schieneninfrastruktur wird.

Im Falle der Förderung einer kommunalen Schieneninfrastruktur hat der Eigentümer der Strecke einen Eigenanteil an der Finanzierung zu erbringen.

Frage 6. Wann ist konkret mit der verbundweiten Finanzierungsvereinbarung im Abschluss zu rechnen?

Mit dem Abschluss der „Finanzierungsvereinbarung über die Förderung des ÖPNV im Verbundgebiet des RMV 2022 bis 2026“ nach ÖPNV-Gesetz ist im Herbst 2021 zu rechnen.

Frage 7. Wann wird mit den notwendigen Baumaßnahmen begonnen?

Frage 8. Was begründet die zeitlichen Verzögerungen?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Wegen der langen Stilllegung ist die Strecke derzeit nicht in einem betriebssicheren Zustand und kann daher nicht kurzfristig befahren werden. Erforderlich sind eine vollständige Instandsetzung und Erneuerung sowie ein Ausbau für eine Streckengeschwindigkeit von 80 km/h. Zudem muss die Verkehrsstation Berstadt-Wohnbach zu einem Kreuzungsbahnhof ausgebaut werden. Dies erfordert entsprechende Genehmigungsverfahren, die von der DB Netz AG derzeit vorbereitet werden.

Zudem modernisiert die DB Netz AG gegenwärtig ihre Leit- und Sicherungstechnik und stellt sie auf Elektronische Stellwerke (EStW) um. Die Horloffthalbahn soll von den EStW „Gießen – Nidda“ und „Reichelsheim“ gesteuert werden. Deren Inbetriebnahme ist damit Voraussetzung für die Inbetriebnahme der Horloffthalbahn. Die Inbetriebnahmen der EStW sind laut Zeitplan der DB Netz AG für 2024 bzw. 2025 vorgesehen.

Aufgrund der dargestellten Zusammenhänge sind im Zeitplan keine Verzögerungen erkennbar. Mit den Baumaßnahmen kann nach Vorliegen des Baurechts begonnen werden – je nach Verlauf des Planungsprozesses und des Planfeststellungsverfahrens voraussichtlich Ende des 2. Halbjahres 2024. Unter diesen Bedingungen könnte die Strecke ab dem Fahrplanjahr 2026 mit dem neuen Verkehrsangebot bedient werden.

Wiesbaden, 10. November 2020

Tarek Al-Wazir