



HESSISCHER LANDTAG

09. 06. 2015

Kleine Anfrage

des Abg. Lenders (FDP) vom 19.03.2015**betreffend Sachstand des Ausbaus der Main-Weser-Bahn****und**

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung:

Unter dem Ausbau der Main-Weser-Bahn wird vorliegend die Erweiterung der bestehenden zweigleisigen Bahnstrecke 3900 Kassel-Hbf - Frankfurt (Main) Hbf im Abschnitt zwischen Frankfurt-West und Friedberg um weitere zwei Gleise verstanden. Derzeit wird die Bahnstrecke 3900 als Mischverkehrsstrecke von der S-Bahn Rhein-Main S 6 und anderen Zuggattungen genutzt. Der Bau von zwei zusätzlichen Gleisen für die S-Bahn Rhein-Main S 6 erfolgt, um die S-Bahn zukünftig getrennt von den übrigen Verkehren auf gesonderten Gleisen zu führen.

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

Frage 1. Gibt es einen Zusammenhang zwischen dem Ausbau der Main-Weser-Bahn und den umfangreichen Baumfällarbeiten, die im Januar 2015 vorgenommen wurden?

Nach Mitteilung der Deutschen Bahn standen die Arbeiten im Januar 2015 in keinem Zusammenhang zu dem Ausbau der S-Bahn Rhein-Main S 6 Frankfurt-Friedberg. Zwischen Bad Vilbel-Süd und Frankfurt-Ginnheim seien Vegetationsarbeiten durchgeführt worden, die für den sicheren Zustand der Strecke notwendig seien. Bei den Maßnahmen entlang der Bahnstrecke in Frankfurt-Eschersheim habe es sich um reguläre Durchforstungsarbeiten gehandelt.

Frage 2. Wie ist der Sachstand des Planfeststellungsverfahrens für die Main-Weser-Bahn jeweils für den 1. und 2. Bauabschnitt?

Für den 1. Abschnitt der S-Bahn Rhein-Main S 6 Frankfurt-Bad Vilbel liegt seit 17. Januar 2013 bestandskräftiges Baurecht vor. Im Wege der Planänderung ist über den Sachverhalt Erschütterungsschutz noch ergänzend zu entscheiden. Die Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses im Übrigen ist hierdurch nicht infrage gestellt.

Für den 2. Abschnitt der S-Bahn Rhein-Main S 6 Bad Vilbel-Friedberg ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Die Offenlage hat vom 25. August bis 10. Oktober 2011 stattgefunden. U.a. aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen hat die Vorhabenträgerin Deutsche Bahn AG eine umfangreiche Überprüfung der Planunterlagen durchgeführt und im November 2014 bei dem Eisenbahnbundesamt einen Antrag auf Durchführung eines Planänderungsverfahrens gestellt.

Frage 3. Wie ist der Stand der Projektkosten jeweils für den 1. und 2. Bauabschnitt?

Frage 4. Wie haben sich jeweils die Projektkosten für den 1. und 2. Bauabschnitt seit Beginn der Planungen entwickelt?

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

Bei Großprojekten wie dem Ausbau der S 6 weisen die Kostenermittlungen bezogen auf die unterschiedlichen Planungsphasen im Grundsatz immer eine gewisse Unschärfe auf. Erst mit dem Projektfortschritt und den nur im Verlauf möglichen vertiefenden gutachterlichen Untersuchungen wird das tatsächliche Kostenvolumen kontinuierlich genauer ermittelbar. Durch den Zeitablauf infolge der Dauer von Planungsprozessen kommen häufig erhebliche nominale Kostensteigerungen hinzu, die lediglich die Preisentwicklung abbilden. Auch Änderungen im technischen Regelwerk oder der Gesetzgebung können signifikante Kostenerhöhungen verursachen. Dies hat zur Folge, dass auf der Ebene der Vor- und Entwurfsplanung lediglich Kostenschät-

zungen möglich sind und erst am Ende der Entwurfsplanung Kostenberechnungen vorliegen. Eine weitere Konkretisierung erfolgt mit der Ausschreibung von Vorhaben und dem Vorliegen von Kostenanschlägen, bevor mit der Abrechnung am Ende der Bauausführung endgültige Kostenfeststellungen getroffen werden können.

Diese Aspekte treffen auch auf das Projekt S 6 zu, bei dem ergänzend zu berücksichtigen ist, dass sich die Bauabschnitte in unterschiedlichen Planungsphasen befinden.

Im Bau- und Finanzierungsvertrag aus dem Jahr 2003 wurden die Gesamtkosten für den 1. Abschnitt zwischen Frankfurt und Bad Vilbel auf der Grundlage der Entwurfsplanung mit voraussichtlich 162,8 Mio. € geschätzt. Nach Abschluss der Verwaltungsstreitverfahren im Januar 2013 erfolgte die Vorbereitungsplanung für die Bauausführung des Vorhabens. Außerdem war eine Abstimmung zu der Frage der Kostenrisiken nach Auslaufen des GVFG Bundesprogramms 2019 erforderlich. Der Ausbau der S 6 soll als sog. Großprojekt aus dem GVFG-Bundesprogramm finanziert werden. Aus diesem Programm werden Vorhaben mit einem Kostenvolumen von über 50 Mio. € vom Bund nach Maßgabe der verfügbaren Mittel mit bis zu 60 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert. Nach seinen Regularien muss für geförderte Projekte die Gesamtfinanzierung sichergestellt sein. Vor diesem Hintergrund haben das Land Hessen, die Stadt Frankfurt, der Wetteraukreis und der RMV der DB Netz AG und nachrichtlich dem Bund im Oktober 2013 mitgeteilt, dass sich das Land bereit erklärt, "in die Finanzierungsverantwortung des Bundes - sofern es zu keiner Folgevereinbarung zum GVFG-Bundesprogramm kommt - einzutreten". Im Sommer 2014 hat das Eisenbahnbundesamt für den Abschnitt Frankfurt-Bad Vilbel den Zuwendungsbescheid nach § 11 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz erteilt.

Darüber hinaus hat das Land die Bahn mit demselben Schreiben um "Fortschreibung und Vorlage der Kosten des Vorhabens" gebeten. Die darauf erfolgte Fortschreibung ihrer Kostenschätzung wies für den 1. Bauabschnitt mit Stand Ende 2012 Kosten in Höhe von 241,7 Mio. € aus. Im Herbst 2014 hat sie mitgeteilt, dass auf der Grundlage der nach der Entwurfsplanung erstellten Bauausführungsplanung entsprechend der fortschreitenden Planungstiefe weitere Kostenänderungen eintreten werden. Diese wurden von der Bahn in dem erforderlichen Ergänzungsantrag auf Änderung des GVFG-Bescheids aufbereitet, der an das Eisenbahnbundesamt und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gerichtet wurde. Nach dem derzeitigen vorläufigen Informationsstand beträgt die Kostenschätzung für das Vorhaben ca. 323 Mio. €.

Für den 2. Abschnitt Bad Vilbel-Friedberg wurden die Kosten bei Abschluss des Planungsvertrages über die HOAI-Leistungsphasen 3 und 4 im Jahr 2008 auf der Grundlage des ersten Teils der Entwurfsplanung auf 176,5 Mio. € geschätzt. Nach der Offenlage im Jahr 2012 hat die DB Netz AG eine umfangreiche Planänderung erarbeitet und diese im Herbst 2014 bei dem Eisenbahnbundesamt eingereicht. Diese wird zunächst vom Eisenbahnbundesamt auf Vollständigkeit geprüft. Diese Planänderungsunterlagen stellen den aktuellen tatsächlichen Stand des Projekts dar. Auf ihrer Grundlage kann, auch wenn die eingangs beschriebenen Unsicherheiten weiter bestehen, eine aktuelle Kostenschätzung erarbeitet werden. Sobald sie vorliegt wird die Landesregierung Aussagen zur aktuellen Kostenschätzung des 2. Abschnitts und zu deren Entwicklung treffen können.

Frage 5. Hat die DB AG im Zusammenhang mit dem Ausbau der Main-Weser-Bahn bereits eine europaweite Ausschreibung vorgenommen?

Frage 6. Für welchen Zeitpunkt ist der Beginn des Ausbaus der Main-Weser-Bahn festgesetzt bzw. vorgesehen?

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

Eine europaweite Ausschreibung von Bauleistungen für den 1. Abschnitt der S-Bahn Rhein-Main S 6 Frankfurt-Bad Vilbel ist noch nicht erfolgt. Um mit der Hauptbaumaßnahme beginnen zu können, müssen zunächst Vorabmaßnahmen durchgeführt werden. Diese beinhalten im Wesentlichen die Einrichtung eines Gleiswechselbetriebes, der im dicht befahrenen Netz des Rhein-Main-Gebietes nur in eingeschränktem Maße die Einrichtung von erforderlichen Sperrpausen ermöglicht. Mit der Umsetzung der Vorabmaßnahmen wurde Ende letzten Jahres begonnen, für die Einrichtung des Gleiswechselbetriebs wurden bzw. werden die Aufträge nun vergeben.

Den Beginn der Hauptbaumaßnahmen sieht die Bahn für das 2. Halbjahr 2017 vor.

Wiesbaden, 27. Mai 2015

Tarek Al-Wazir