



HESSISCHER LANDTAG

05. 04. 2017

Kleine Anfrage

des Abg. Degen (SPD) vom 28.02.2017

betreffend Sachstand des Infrastrukturprojekts Nordmainische S-Bahn

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

Die Kleine Anfrage beantworte ich wie folgt:

Frage 1. Welche Informationen fehlen noch, um die Nutzen-Kosten-Untersuchung bezüglich der Nordmainischen S-Bahn fertigzustellen?

Frage 2. Wann kann mit der Fertigstellung der Nutzen-Kosten-Untersuchung gerechnet werden?

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

Die Auftaktsitzung des projektbegleitenden Arbeitskreises der Nutzen-Kosten-Untersuchung Nordmainische S-Bahn hat am 19. September 2016 stattgefunden. Voraussetzung für den Beginn der Nutzen-Kosten-Untersuchung war das Vorliegen der neuen Version des standardisierten Bewertungsverfahrens (des Bundes). Der Entwurf liegt seit Ende 2016 vor und wird in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf die Nutzen-Kosten-Untersuchung der Nordmainischen S-Bahn angewandt.

Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung dient der gesamtwirtschaftlichen Bewertung eines Infrastrukturvorhabens anhand eines Vergleichs der Nutzen- und Kostensituation ohne Maßnahme (sog. Ohne-Fall bzw. Bezugsfall) und mit Maßnahme (sog. Mit-Fall bzw. Planfall). Derzeit erfolgt die Bestimmung des Ohne-Falls bzw. Bezugsfalls, in den u.a. die aktuellen Erhebungsdaten des Rhein-Main-Verkehrsverbundes 2015 einfließen.

In der 2. Sitzung des projektbegleitenden Arbeitskreises vom 13. Februar 2017 wurde auf der Grundlage des derzeitigen Sachstandes Ende 2017/Anfang 2018 als Ziel für die Fertigstellung der Nutzen-Kosten-Untersuchung benannt.

Frage 3. Ist die Finanzierung der Nordmainischen S-Bahn geklärt?
Wenn ja, zu welchen Anteilen werden die Kosten auf Bund, Land und Anrainerkommunen verteilt?

Die Nordmainische S-Bahn als Vorhaben für den öffentlichen Nahverkehr dient nach dem derzeitigen Kenntnisstand auch der Engpassauflösung für den Fern- und Güterverkehr. Das hieraus folgende Finanzierungskonzept des Vorhabens wird auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) erfolgen.

Zur Finanzierung des Nahverkehrsvorhabens Nordmainische S-Bahn ist das Vorhaben für das Bundesprogramm gemäß § 6 Abs.1 des GVFG angemeldet. Der Bund fördert Vorhaben dieses Programms gemäß § 4 Abs.1 S.2 GVFG bis zu 60 % der zuwendungsfähigen Kosten. Die Komplementärfinanzierung erfolgt durch das Land und die Anrainerkommunen.

Als Grundlage für die Finanzierung des Fernverkehrsvorhabens untersucht der Bund im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) derzeit den Knoten Frankfurt am Main. Diese Prüfung umfasst im Wesentlichen die Frage, inwieweit die Nordmainische S-Bahn auch der Engpassauflösung im Fern- und Güterverkehr dient. Der aus Sicht des BVWP erforderliche Infrastrukturausbau und hieraus ermittelte Kostenbeitrag des BVWP werden im Rahmen der Finanzierung als Nahverkehrsvorhaben berücksichtigt. D.h. der Investitionsbeitrag auf der Grundlage des BSWAG mindert den Finanzierungsteil als Nahverkehrsvorhaben (GVFG-Finanzierung).

Frage 4. Wann ist mit dem Abschluss eines Bau- und Finanzierungsvertrages zu rechnen?

Frage 5. Welche weiteren Planungsschritte werden bis zur Inbetriebnahme noch folgen und wie werden sich diese gestalten?

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

Der Bau- und Finanzierungsvertrag muss zum Zeitpunkt der Auftragsvergabe der Bauleistung vorliegen. Voraussetzung für die Auftragsvergabe der Bauleistung ist das Vorliegen von bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlüssen für die drei Planfeststellungsabschnitte der Nordmainischen S-Bahn und die Fertigstellung der Bauausführungsunterlagen.

Derzeit befinden sich alle drei Abschnitte der Nordmainischen S-Bahn im Planfeststellungsverfahren und zwar im Anhörungsverfahren. Dieser Teil des Planfeststellungsverfahrens dient der Veröffentlichung der Planunterlagen und Erörterung mit den Bürgerinnen und Bürgern. Die drei Anhörungsverfahren werden voraussichtlich im Zeitraum zwischen dem 1. und 3. Quartal 2018 abgeschlossen sein. Anschließend erfolgt die Erstellung der Planfeststellungsbeschlüsse durch das Eisenbahnbundesamt voraussichtlich im Verlauf des Jahres 2019.

Frage 6. Welche Planungsinhalte können weitere Verzögerungen bedingen?

Frage 7. Wann rechnet die Landesregierung mit dem Baubeginn der Strecke?

Frage 8. Wann rechnet die Landesregierung mit der Inbetriebnahme der Strecke?

Die Fragen 6, 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Verschiebungen im Zeitplan können durch Änderungen der Planunterlagen entstehen, da diese i.d.R. zu einer erneuten Offenlage und einer weiteren Erörterung der geänderten Planunterlagen führen. Auch Verwaltungsstreitverfahren gegen einen Planfeststellungsbeschluss können zu erheblichen Verschiebungen im Zeitplan führen.

Für eine schnellstmögliche Lösung der gravierenden Kapazitätsengpässe auf der Bestandsstrecke hat die Vorhabenträgerin anlässlich des Spitzengesprächs zwischen dem Land Hessen und der Deutschen Bahn am 12. Januar 2016 die Zusicherung gegeben, dass die Bahn alle Anstrengungen unternimmt, um im Jahre 2019 mit der baulichen Realisierung des Vorhabens zu beginnen. Der Beginn der Hauptbaumaßnahme hängt vom weiteren Verlauf des Planfeststellungsverfahrens ab.

Eine belastbare Prognose des Zeitpunktes einer Inbetriebnahme erfolgt im Zeitraum der Erstellung des Planfeststellungsbeschlusses und ist zum jetzigen Zeitpunkt verfrüht.

Wiesbaden, 27. März 2017

Tarek Al-Wazir