

03.09.2013

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 1514 vom 29. Juli 2013
der Abgeordneten Andrea Milz CDU
Drucksache 16/3736

Wie steht die Landesregierung zur Finanzierung der S-Bahnlinie 13 zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel?

Der Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr hat die Kleine Anfrage 1514 mit Schreiben vom 3. September 2013 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit der Ministerpräsidentin beantwortet.

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Die S-Bahnlinie 13 verkehrt von Aachen über Horrem bis zum Kölner Hansaring und weiter über den Flughafen Köln/Bonn bis Troisdorf.

Mit dem Streckenabschnitt Köln bis Flughafen Köln/Bonn war die Errichtung der sogenannten „Flughafen-Schleife“ verbunden. Mit dieser bestehen seit 2004 die Voraussetzungen für die Weiterführung der S-Bahnlinie 13 bis Bonn-Oberkassel.

Rechtsrheinisch soll die S 13 in Perspektive ab Oberkassel auf bestehenden Gleisen in Richtung Linz/Rhein und Koblenz weitergeführt werden.

Die Kosten für die Verlängerung von Troisdorf nach Bonn-Oberkassel belaufen sich Expertenschätzungen zufolge inklusive Schallschutzwänden auf rund 430 Millionen Euro.

Die Finanzierung der Verlängerung soll aus Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) erfolgen.

Zur Absicherung der Ansprüche aus der LuFV hat Nordrhein-Westfalen mit dem Bund und der Deutschen Bahn am 31. März 2010 die „Rahmenvereinbarung über die Realisierung und Finanzierung von SPNV-Maßnahmen zur Qualitätssteigerung der verkehrlichen Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen“ abgeschlossen.

Laut Verkehrsminister Michael Groschek steht die Finanzierungszusage seitens des Landes. Dies geht zumindest aus einem Artikel im Bonner General Anzeiger vom 30.05.2013 hervor.

Datum des Originals: 03.09.2013/Ausgegeben: 06.09.2013

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Am 24. Juli 2013 haben sich Bund und Land in Bonn in Anwesenheit von Ministerpräsidentin Kraft und Bahnchef Grube auf die Finanzierung von zwei Großprojekten im Schienenbereich in NRW (die Betuwe Linie und der RRX) geeinigt. Auf die Finanzierung für die Fortführung der S13 hat man sich offenkundig nicht geeinigt.

1. *Warum hat Ministerpräsidentin Kraft beim „Bahngipfel“ in Bonn am 24. Juli 2013 keine Finanzierungsvereinbarung mit Bund und Bahn zur Fortführung der S13 herbeigeführt?*

Zum Ausbau der Eisenbahnstrecke Troisdorf bis Bonn-Oberkassel gibt es mit dem „Bau- und Finanzierungsvertrag über den Ausbau der S-Bahn-Infrastruktur im rechtsrheinischen Großraum Köln/Bonn“ bereits eine bestehende Finanzierungsvereinbarung. Diese wurde am 4. Dezember 2000 zwischen der Deutsche(n) Bahn AG (DB), dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und dem Land Nordrhein-Westfalen (NRW) abgeschlossen.

2. *Wie verteilen sich die Baukosten für das Ausbauprojekt S 13 von rund 430 Mio. € in Euroanteilen auf die Geldgeber Bund, Land NRW und Deutsche Bahn?*

Die aktuellen Gesamtkosten des Projektes betragen rd. 434,3 Mio. € (Preisstand 07/2012). Davon wurden bislang beinahe 50 Mio. € verausgabt. Bestandteil der Gesamtkosten sind neben den Baukosten auch Planungskosten in Höhe von rund 81,6 Mio. €. Veränderungen der Gesamtkosten können sich nach Aussage der DB noch im Rahmen der aktuellen Verhandlung zur Anpassung des bestehenden Vertrages ergeben.

Der Bund trägt über die nachweisfähigen Kosten nach Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) einen Anteil von rd. 332,7 Mio. €. Die DB leistet einen Anteil an Eigenmitteln in Höhe von rd. 33,1 Mio. €. Der Anteil Dritter (z.B. für EKrG Maßnahmen) liegt bei rd. 19,1 Mio. € und der Anteil des Landes NRW bei rd. 31,2 Mio. €. Weitere 18,2 Mio. € hat der Bund der DB in Form eines zinslosen Darlehens in Verbindung mit der Sammelvereinbarung 5/98 „Investitionen, die dem SPNV dienen“ zur Verfügung gestellt.

Laut o.g. Vertrag gewährt das Land zudem auf Basis der Wirtschaftlichkeitsrechnung der DB eine nicht zurück zahlbare Zuwendung in Form einer Schuldendiensthilfe.

3. *Wie sieht die jährliche Haushaltsmittelbereitstellungsobergrenze für die aus der mit dem Bund geschlossenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) stammenden Haushaltsmittel für das Ausbauprojekt S 13 aus?*

Die „Haushaltsmittelbereitstellungsobergrenze“ ist in der Regel für die Anlage 8.7 der LuFV nicht jahres- sondern periodenscharf (2009-2013) zu betrachten. Eine Verlängerung der bestehenden LuFV ist zwischen Bund und DB derzeit für voraussichtlich 1-2 Jahre geplant. Der Abschluss einer entsprechenden Vereinbarung bleibt noch abzuwarten.

Was die Umsetzung des Ausbaus von Troisdorf bis Bonn-Oberkassel angeht, ist nach Aussage der DB jedoch eine differenzierte Betrachtung notwendig. Da die Jahresraten des Projektes für den geplanten Ausbau des Projektes größtenteils deutlich höher sind als die Jahresraten der üblichen Projekte gemäß LuFV Anlage 8.7, muss sich die Mittelbereitstellung und dem zur Folge auch der Bauablauf nach Aussage der Bahn an den verfügbaren Jahresraten von derzeit rd. 30 Mio. € orientieren.

4. *Wie kann bei einer jährlichen Bereitstellungsobergrenze für die Haushaltsmittel des Bundes aus der LuFV die Bauzeitphase für das Ausbauprojekt S 13 deutlich beschleunigt werden?*

Eine Beschleunigung der Bauabläufe ließe sich theoretisch über eine flexible Aussteuerung zu Lasten des technischen Bedarfs der LuFV seitens der DB ermöglichen. Diesbezüglich sieht die DB jedoch keine Handlungsspielräume.

Eine weitere Möglichkeit wäre die Finanzierung des zusätzlichen Mittelbedarfs aus Landesmitteln. Die Landesmittel wären gemäß Landeshaushaltsordnung (LHO) jedoch auf einen zuwendungsrechtlichen Höchstbetrag zu begrenzen. Für die Nennung eines dafür erforderlichen „Kostendeckels“ sieht die DB jedoch ebenfalls keine Handlungsspielräume.

Die Umsetzung zum Ausbau der S 13 hat daher anhand der zur Verfügung stehenden Mittel zu erfolgen.

5. *Wann wird unmittelbar nach Bestandskraft des Baurechts mit den Bauarbeiten an dem Ausbau des Ausbauprojekts S 13 begonnen?*

Im bestehenden Vertrag wurde vereinbart, dass die Bauarbeiten kurzfristig nach Vorliegen des erforderlichen Baurechts (Planfeststellung) aufgenommen werden. Die DB erwartet durchgängiges Planrecht im September 2013. Das Land fordert von der DB daher einen zeitnahen Baubeginn. Herr Minister Groschek hat Herrn Dr. Grube in dieser Sache bereits persönlich angeschrieben. Die Festlegung des Baubeginns erfolgt jedoch allein durch die DB.