



**Kleine Anfrage  
der Abg. Denzin und Heidel (FDP) vom 22.02.2002  
betreffend Entwicklung des Projektes der RegioTram in Nordhessen  
und  
Antwort  
des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung**

Die Kleine Anfrage beantworte ich wie folgt:

Frage 1. Welche Strecken gehören nach Abschluss des Endausbaus zur RegioTram in Nordhessen?

Im Endausbau sollen folgende Strecken zur RegioTram Nordhessen gehören:

- Strecke Kassel–Warburg,
- Strecke Kassel–Wolfhagen,
- Strecke Kassel–Melsungen,
- Neubaustrecke Vellmar-West,
- Neubaustrecke Lohfelden,
- Neubau Verbindungsstrecke Flughafen Kassel-Calden als Option.

Auf diesen Strecken sollen folgende Linien aus gegenwärtiger Sicht des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) nach Abschluss des Endausbaus zum RegioTram-System in Nordhessen betrieben werden. Zwischenhaltstellen sind im Folgenden nur auszugsweise aufgeführt:

- Warburg (Westf.) Bahnhof – Liebenau – Hofgeismar-Hümme – Hofgeismar – Immenhausen – Vellmar-Obervellmar – Kassel-Harleshausen – Kassel Hbf – Kassel Ob. Königstraße – Kassel Am Stern – Kassel-Forstfeld – Lohfelden Hammelsberg;
- Melsungen Süd – Melsungen Bahnhof – Guxhagen – Kassel-Wilhelmshöhe – Kassel Hbf – Kassel Am Stern – Kassel Ost;
- Wolfhagen Bahnhof – Zierenberg – Ahnatal – Vellmar-Obervellmar – Kassel-Harleshausen – Kassel Hbf – Kassel Am Stern – Kaufungen-Papierfabrik – Niederkaufungen Mitte – Oberkaufungen – Helsa – Hessisch Lichtenau Bürgerhaus;
- Vellmar West – Kassel-Harleshausen – Kassel Hbf – Kassel Ob. Königstraße – Kassel Am Stern – Kassel-Forstfeld – Lohfelden Hammelsberg;
- optionale Verbindungsstrecke im Falle hinreichenden Fahrgastaufkommens nach Ausbau des Flughafens Kassel-Calden:  
Grebstein Bhf – Caldén Flughafen Terminal – Caldén-Fürstenwald Bhf.

Frage 2. Welche Haltepunkte wird es auf den in Frage 1 genannten Strecken geben?

Es sollen auf den genannten Strecken alle bestehenden Stationen des Eisenbahnverkehrs, die heute von der Regional-Bahn bedient werden, angefahren werden. Auf den Strecken im Kasseler Straßenbahnnetz sollen im RegioTram-

Korridor alle bestehenden Tramhaltestellen bedient werden.

Zusätzlich sollen folgende Stationen neu eingerichtet werden; optionale Stationen sind in Klammern gesetzt::

Strecke Kassel–Warburg	KS-Kirchditmold KS-Schenkebieb Stanne KS-Jungfernkopf Vellmar-Einkaufszentrum (Trendelburg-Eberschütz) Liebenau-Lamerden (Liebenau-Ostheim) Liebenau-Haueda
Strecke Kassel–Wolfhagen	(Wolfhagen-West) (Wolfhagen-Altstadt) Zierenberg-Rosental (Ahnatal-Gewerbegebiet) Ahnatal-Casselbreite
Strecke Kassel–Melsungen	Melsungen-Schwarzenberg Melsungen-Bartenwetzterbrücke Melsungen-Süd
Neubaustrecke Vellmar West	Vellmar-Zum Feldlager Vellmar-Rheinstahlring Vellmar-Bremer Straße Vellmar West Wasserbehälter
Neubaustrecke Lohfelden	Kassel-Forstfeld Kassel-Kastanienweg Lohfelden-Ochshäuser Dorfstraße Lohfelden-Schwimmbad Lohfelden-Hauptstraße Lohfelden-Berliner Platz Lohfelden-Söhrestraße Lohfelden-Bürgerhaus Lohfelden-Am Hammelsberg
(Neubau Verbindungsstrecke Flughafen Kassel-Calden)	(Greibenstein-Burguffeln) (Calden-Mitte) (Flughafen-Terminal) (Flughafen-Gewerbegebiet) (Calden-Ehrsten)

Die Kasseler Innenstadt soll über die bestehenden Straßenbahnstrecken und eine Neubaustrecke in der Kurfürstenstraße sowie der Rudolf-Schwanderstraße bedient werden. Neu eingerichtet werden dort die Haltestellen Scheidemannplatz und Lutherplatz.

Die teils schon in Trambetrieb, teils noch in der Planfeststellung befindlichen Haltestellen auf der Losetalbahn sind hier nicht angeführt; sie sind dem System aber hinzuzurechnen.

Frage 3. Wie ist der Verfahrensstand hinsichtlich des Ausbaues bzw. der notwendigen technischen Veränderungen im Hinblick auf die genannten Strecken?

Die einzelnen Verfahrensstände sind unterschiedlich.

Von den in der Antwort zu Frage 1 bezeichneten Strecken sind die Ausbauten bzw. technischen Veränderungen an der Strecke Warburg–Kassel bedingt durch den laufenden RegioTram-Vorlaufbetrieb teilweise schon ausgeführt, teils noch im Vor- oder Entwurfsplanungsstadium. An dem Streckenteil Losetal sind die notwendigen Maßnahmen teils betriebsfähig, teils im Planfeststellungsverfahren. An zwei Strecken befinden sich diese Maßnahmen im Vorentwurfsstadium und für drei Streckenteile liegen Machbarkeitsstudien vor.

Die in der Antwort zu Frage 2 genannten Stationen sind überwiegend im Vor- oder Entwurfsplanungsstadium; für die Optionen liegen meist Machbarkeitsstudien vor. Die Station Zierenberg-Rosental ist bereits im Bau.

Frage 4. Wann kann der Betrieb der RegioTram auf den Strecken jeweils begonnen werden?

Zurzeit besteht ein RegioTram-Vorlaufbetrieb auf der Strecke Warburg–Kassel Hbf mit aus Saarbrücken entliehenen Fahrzeugen. Ab 2004 sollen die Saarbrücker Wagen durch die bestellten und zurzeit in Bau befindlichen RegioTram-Fahrzeuge ersetzt und die Kapazitäten aufgestockt werden, sodass das Angebot im Vorlaufbetrieb verdichtet werden kann.

Der Streckenabschnitt Kassel–Hessisch Lichtenau (Lossetalbahn) soll zum Jahresbeginn 2004 bis Hessisch Lichtenau fertig ausgebaut sein und zunächst mit Straßenbahnfahrzeugen befahren werden.

Der eigentliche RegioTram-Betrieb soll mit der Umsetzung des wesentlichen Systemmerkmals "Durchbindung der Linien vom Eisenbahnnetz in die Kasseler Innenstadt" zum Jahreswechsel 2005/2006 aufgenommen werden. Zu diesem Zeitpunkt sollen die ersten drei in der Antwort zu Frage 1 genannten Strecken mit Ausnahme des Abzweigs nach Lohfelden in Betrieb gehen.

Die beiden Streckenabschnitte Kassel-Forstfeld–Lohfelden, Kassel-Jungfernkopf–Vellmar-West und gegebenenfalls die Verbindungsstrecke zum Flughafen Kassel-Calden könnten in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts in Betrieb gehen. Das RegioTram-System würde nach den Planungen des NVV etwa 2010 vollständig betrieben werden.

Frage 5. Wie hoch sind die Kosten hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur?

Frage 6. Wie hoch wird der Anteil der Förderung des Landes sein, insgesamt und aufgeteilt auf jede Strecke?

Die Kosten für die Verkehrsinfrastruktur belaufen sich laut vorläufiger Finanzierungsübersicht des NVV auf ca. 60 Mio. € (alle Teilstrecken, aber ohne die optionale Verbindungsstrecke zum Flughafen Kassel-Calden). Bei Einstellung und Bewilligung des RegioTram-Systems in das Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) betrüge die anteilige Bundeshilfe nach GVFG 60 v.H. der zuwendungsfähigen Kosten, die ergänzenden Landesmittel aus dem GVFG-Landesprogramm und dem Finanzausgleichsgesetz könnten nach heutigem Stand 25 v.H. der zuwendungsfähigen Kosten umfassen.

Die hinzukommenden Planungskosten von ca. 6 Mio. € sind nicht zuwendungsfähig und daher aus Kommunal- und Eigenmitteln zu finanzieren.

Bezüglich der auf die einzelnen Teilstrecken entfallenden Investitionen gelten vorbehaltlich der notwendigen Prüfungen die gleichen Förderkonditionen.

Außerdem sind noch nicht bezifferbare Aufwendungen des Infrastrukturinhabers DB Netz AG für die Modernisierung seines Signalisierungs-, Leit- und Zugsicherungssystems zu finanzieren. Diese nur mittelbar dem RegioTram-Ausbau zuzurechnenden Aufwendungen werden vom NVV durch Planungsfinanzierung im Umfang von bis zu 1,5 Mio. € unterstützt. Die Einbauaufwendungen werden durch Bundesmittel und Eigenmittel der DB aufgebracht, aus den Trassengebühren des späteren RegioTram-Betriebs aber refinanziert.

Frage 7. Wie hoch kann die Förderung des Landes hinsichtlich der Fahrzeuge sein?

Insgesamt ist für die 28 RegioTram-Fahrzeuge der Inbetriebnahmestufe 2005/2006 ein Investitionsvolumen von ca. 80 Mio. € vorgesehen. Davon sind rund 32,5 Mio. € als Förderung durch das Land Hessen bewilligt.

Frage 8. Werden im Zusammenhang mit der RegioTram Bahnhöfe saniert und finanziert durch Mittel des Landes bzw. der DB?

Entlang aller RegioTram-Strecken sollen nicht nur die in der Antwort zu Frage 2 bezeichneten Stationen neu errichtet werden, sondern auch die bestehenden Haltepunkte und Bahnhöfe instand gesetzt und modernisiert, teils auch für Mobilitätseingeschränkte besser zugänglich gemacht werden.

Dazu sind die Stationen in das Bahnhofsmodernisierungsprogramm des Landes Hessen aufgenommen worden. Die hierfür erforderlichen Aufwendungen sollen durch das Land Hessen mit bis zu 85 v.H. Zuschuss gefördert werden. Der verbleibende Eigenmittelaufwand der DB Station & Service AG von mindestens 15 v.H. wird ihr durch den NVV nach Modernisierung refinanziert. Die ca. 10 v.H. des Investitionsaufwandes betragenden Planungskosten trägt der NVV.

Frage 9. Wie viele Mittel werden insgesamt (Infrastruktur, Fahrt, Fahrzeuge, Gebäude) ausgegeben?

Insgesamt erwartet der NVV für Projektsteuerung, Planung, bauliche Maßnahmen der Netzinfrastruktur, Stationen und Fahrzeugbeschaffung gegenwärtig direkte Investitionen von ca. 150 Mio. €.

Frage 10. Wann werden sämtliche Strecken betrieben?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

Frage 11. Welche Bedeutung hat die Streckenführung innerhalb der Stadt Kassel für die RegioTram in Nordhessen?

Die Durchfahrt am Hauptbahnhof in die Kasseler Innenstadt ist zentrales Element des RegioTram-Konzeptes. Nur sie ermöglicht umsteigefreie Verbindungen aus der Region bis direkt in das Oberzentrum Kassel. Damit besitzt die Frage der Streckenführung innerhalb der Stadt Kassel eine vordringliche Bedeutung für die RegioTram in Nordhessen.

Die im Herbst 2001 festgelegten Streckenführungen genügen den oben angeführten Anforderungen, sofern durch rechnergestützte Bevorrechtigungsmaßnahmen an den Knoten des Innenstadtrings eine unterbrechungsfreie zügige Fahrt gewährleistet wird. Hierüber sollen noch Vereinbarungen mit der Stadt Kassel getroffen werden.

Frage 12. Wann ist mit der Entscheidung für den "Durchstich" am Kasseler Hauptbahnhof zu rechnen?

Der NVV erwartet, dass diese Entscheidung im Frühjahr 2002 getroffen wird.

Frage 13. Besteht eine Verknüpfung zwischen dem Projekt Kurhessenbahn und der RegioTram?

RegioTram und Kurhessenbahn ergänzen sich in ihrem Angebot gegenseitig. Im Abschnitt Wolfhagen–Kassel soll die RegioTram alle Zwischenstationen bedienen, während die von und bis Korbach verkehrenden Regional-Express-Züge (RE) der Kurhessenbahn mit den Stationen Wolfhagen, Zierenberg und Ahnatal–Weimar schnelle Anbindungen zwischen den Siedlungsschwerpunkten und Kassel Bhf. Wilhelmshöhe sowie Kassel Hbf. herstellen werden. Anschlüsse mit dem Fernverkehr werden am Bahnhof Wilhelmshöhe geschaffen, während die RegioTram die umsteigefreie Erreichbarkeit der Kasseler Innenstadt ermöglichen wird.

Die heute verkehrenden Regional-Bahnen der Kurhessenbahn im Abschnitt Wolfhagen–Kassel sollen nach der Planung des NVV durch die RegioTram ersetzt werden. Das Angebot der RE zwischen Korbach und Kassel wird gegenüber dem heutigen Angebot verdichtet.

Der notwendige Ausbau der Schienenstrecke zwischen Obervellmar und Korbach wird durch die Kurhessenbahn als Streckeninhaber so erfolgen, dass Gleise, Stationen und Sicherungstechnik dem oben angeführten gemeinsamen Betrieb gerecht werden. RegioTram und Kurhessenbahn werden ein integriertes Betriebssystem bilden.

Frage 14. Wie hat sich die Inanspruchnahme des schienengebundenen Verkehrs bei dem NVV seit seiner Gründung entwickelt?

Nach Angaben des NVV hat seit seiner Gründung im Jahr 1995 die Zahl der Fahrten im schienengebundenen Nahverkehr (NVV - ohne Tramverkehr in Kassel) bis einschließlich 2001 um ca. 25 v.H. zugenommen.

Frage 15. Welche Steigerung wird mit der Inbetriebnahme der RegioTram erwartet?

Nach der Einführung der RegioTram wird eine Steigerung der ÖPNV-Nachfrage um werktäglich ca. 6.000, d.h. jährlich um ca. 1,5 bis 2 Mio. Fahrten, prognostiziert.

Frage 16. Was kann seitens der Aufgabenträger, der Kommunen und seitens des Landes getan werden, um die Realisierung der RegioTram zu beschleunigen?

Die Realisierung des Großprojekts RegioTram stellt sich als ein komplexer und vielfältiger Prozess dar. Die Verbindung des Eisenbahn- mit dem Straßenbahnsystem ist nicht nur technisch anspruchsvoll, sondern auch planungs-

genehmigungs- und wettbewerbsrechtlich überwiegend Neuland. Hinzu kommen unterschiedliche Interessen der fünf Infrastrukturinhaber Regionalbahn Kassel GmbH (RBK), Kasseler Verkehrs Gesellschaft AG (KVG), DB Netz AG, DB Station & Service AG und Kurhessenbahn GmbH, die in diesem Projekt zusammengeführt werden müssen.

Die Aufgabenträger, d.h. die Stadt Kassel und die beteiligten Landkreise, können die Realisierung beschleunigen, indem sie die notwendigen Grundsatzentscheidungen zu Finanzierungsbeiträgen frühzeitig vorbereiten, die erforderlichen Entscheidungen im Planungsablauf zügig treffen, lokale Zusatzinteressen dem Gesamtprojekt unterordnen und eine straffe Projektleitung beim NVV unterstützen.

Das Land sieht in dem Projekt RegioTram eine bedeutende Chance für Nordhessen und wird auch weiterhin das Projekt RegioTram politisch, fachlich und finanziell konstruktiv begleiten.

Frage 17. Wird der Betrieb der RegioTram ausgeschrieben, um Wettbewerb zu gewährleisten?

Die Vergabe der Betriebsstufe ab 2005/2006 an einen Betreiber ist in einem europaweiten Vergabeverfahren vorgesehen. Das Verfahren soll 2003 eingeleitet werden. Die dafür erforderlichen Verträge zur Zustimmung der Eigentümer der bisher noch nicht wettbewerbsgeöffneten Streckennetze von KVG und RBK wurden 2001 durch den NVV abgeschlossen.

Wiesbaden, 10. Mai 2002

**Dieter Posch**