



HESSISCHER LANDTAG

26. 06. 2019

Kleine Anfrage

Dr. h. c. Jörg-Uwe Hahn (Freie Demokraten) vom 16.04.2019**Niddertalbahn****und****Antwort****Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen**

Vorbemerkung Fragesteller:

Seit Jahren beschäftigt die Niddertalbahn, auch Stockheimer Lieschen genannt, nicht nur Anwohner und Nutzer, sondern auch den Hessischen Landtag. So wurde letztes unter der Drucks. 20/37 versucht, Fragen des Kollegen Degen zu den Kapazitätsengpässen zu beantworten. Der Fragesteller selbst bekam u.a. unter 19/2251 Antworten zum damaligen Kenntnisstand.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Ein leistungsfähiger öffentlicher Personennahverkehr insbesondere auch auf der Schiene ist ein Ziel, das die Landesregierung aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes mit sehr hoher Priorität verfolgt. Dementsprechend sieht der Koalitionsvertrag einen bedarfsgerechten Ausbau der Schieneninfrastruktur und des Nahverkehrsangebots vor. Die seitens der Landesregierung unterstützten Angebotsverbesserungen umfassen dabei auch die Niddertalbahn.

Die Umsetzbarkeit von Angebotsverbesserungen stehen im Zusammenhang mit der Kapazität der Schieneninfrastruktur. Der Eisenbahnknoten Frankfurt hat nicht auf allen Strecken genügend Kapazität und stellt derzeit den größten Engpass im deutschen Schienennetz dar. Eine weitere Verschärfung dieser Engpasssituation ist u.a. im dynamisch wachsenden Rhein-Main-Gebiet durch die Verkehrsprognose des Bundes für das Jahr 2030 bestätigt. Um die bestehenden Engpässe durch den Ausbau der Schieneninfrastruktur aufzulösen und Angebotsverbesserungen für den öffentlichen Personennahverkehr vornehmen zu können, ist von den ÖPNV-Aufgabenträgern ein Angebotskonzept zu erstellen und Untersuchungen zur Machbarkeit durchzuführen. Die ÖPNV-Aufgabenträger, der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) sowie die Landkreise Main-Kinzig und Wetterau haben nunmehr auf der Niddertalbahnkonferenz am 21. Mai 2019 die Zwischenergebnisse ihrer Machbarkeitsuntersuchung vorgestellt.

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

Frage 1. Ist der Landesregierung das Ergebnis der Machbarkeitsstudie des RMV bekannt?

Frage 2. Welche Anregungen bzw. Forderungen an sich selbst entnimmt sie daraus?

Frage 3. Welche konkreten, auch neuen Maßnahmen entwickelt sie daraus?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Prüfung von Angebotskonzepten des Nahverkehrs sowie deren Umsetzbarkeit ist Aufgabe der Aufgabenträger im öffentlichen Personennahverkehr. Im Gegensatz zu den Regelungen in den anderen Ländern wurde für das Land Hessen auf der Grundlage des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG) vom 1. Dezember 2005, in der Fassung vom 29. November 2012, festgelegt, dass die Aufgabenträgerschaft für den öffentlichen Personennahverkehr nicht beim Land Hessen, sondern bei den Landkreisen, kreisfreien Städten und den Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern in gemeinsamer Aufgabenwahrnehmung mit den Verkehrsverbünden liegt (§ 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 2 ÖPNVG).

Entsprechend dieser Aufgabenzuweisung hat der RMV in Zusammenarbeit mit den Landkreisen bzw. den Nahverkehrsgesellschaften (ZOV Verkehr und KVG Main-Kinzig) Mitte 2016 eine umfassende Machbarkeitsstudie zum Ausbau der Niddertalbahn beauftragt. Ziel dieser Untersuchung ist eine höhere Kapazität bzw. Bedienungsfrequenz herzustellen, mehr Direktverbindungen

nach Frankfurt zu ermöglichen sowie die erforderlichen Schritte für eine Umstellung auf den elektrischen Betrieb zu ermitteln.

Der Zwischenstand zur Machbarkeitsstudie „Ausbau und Elektrifizierung der Niddertalbahn“ wurde vom Auftraggeber der Studie, dem RMV, in der Niddertalbahnkonferenz am 21. Mai 2019 vorgestellt. Die Machbarkeitsstudie soll nach Auskunft des RMV noch im Sommer 2019 vorliegen und veröffentlicht werden. Nach Abschluss und Prüfung der Machbarkeitsuntersuchung kann der Planungsprozess für die Realisierung des Vorhabens vom zuständigen ÖPNV-Aufgabenträger und dem RMV eingeleitet werden.

Frage 4. Da die Landesregierung generell eine weitgehende Elektrifizierung des Bahnnetzes anstrebt, wie und wann abschließend soll dies bei dieser Strecke umgesetzt werden?

Auf der Grundlage des in der Niddertalbahnkonferenz dargestellten Sachstandes zur Machbarkeitsstudie soll die Elektrifizierung der Strecke parallel zu den erforderlichen Ausbaumaßnahmen der Strecke erfolgen.

Da es sich bei der Niddertalbahn um Schieneninfrastruktur des Bundes handelt, ist dieser auch für die Finanzierung der Elektrifizierung der Strecke zuständig. Das derzeit von der Bundesregierung geplante Förderprogramm umfasst auch ein Elektrifizierungsprogramm für regionale Schienenstrecken, das im Rahmen der GFVG-Novellierung eingerichtet werden soll.

Frage 5. Ist man an das Datum 2028 auf Grund vertraglicher Bindungen mit der DB unumstößlich gebunden oder kann die Beseitigung der Kapazitätsprobleme auch vorher umgesetzt werden?

Nach Auskunft des RMV als zuständigem SPNV-Aufgabenträger werde die Gestaltung des Leistungsangebots durch den bestehenden Verkehrs-Service-Vertrag nicht festgeschrieben, vielmehr bestünden Regelungen zur Zu- und Abbestellung von Zugfahrten im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten. Voraussetzung für die Änderung bzw. Ergänzung des Verkehrsangebotes auf der Niddertalbahn seien vorhandene Kapazitäten der Infrastruktur, die derzeit in den Hauptverkehrszeiten ausgereizt seien.

Frage 6. Ist die Beseitigung unumstößlich an den endgültigen Abschluss des Ausbaus des 3. und 4. S-Bahn-Gleises zwischen FFM und Bad Vilbel gekoppelt?

Die in der Machbarkeitsstudie benannten Ziele für das zukünftige Verkehrsangebot (auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 wird verwiesen) erfordern einen umfassenden Ausbau der Schieneninfrastruktur der Niddertalbahn (z.B. zweigleisiger Ausbau Kilianstädten-Büdesheim und zweigleisiger Ausbau Altenstadt-Höchst - Altenstadt, Ausbau zu Kreuzungsbahnhöfen in Kilianstädten, Büdesheim und Altenstadt-Höchst usw.). Um das erweiterte Verkehrsangebot - mehr umsteigefreie Verbindungen nach Frankfurt - umsetzen zu können, bedarf es auch des 3. und 4. S-Bahn-Gleises südlich von Bad Vilbel bis nach Frankfurt, da auf diesem Streckenabschnitt derzeit keine freien Kapazitäten für das erweiterte Angebot zur Verfügung stünden.

Frage 7. Wird der Ausweisung weiterer Neubaugebiete entlang der Trasse künftig mit Hinweis auf die sehr schlechten Verkehrsverhältnisse auf Schiene und Straße widersprochen?

Gemäß § 1 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) sind kommunale Bauleitplanungen an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung anzupassen. Im geltenden Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010 (RPS/RegFNP 2010) werden auch in den Kommunen entlang der Trasse der Niddertalbahn Vorranggebiete Siedlung, Planung und Vorranggebiete für Industrie und Gewerbe, Planung festgelegt, die grundsätzlich von den Städten und Gemeinden zur Deckung des Wohnungsbedarfs und des Bedarfs an Gewerbeflächen in Anspruch genommen werden können. Eine regionalplanerische Zielfestlegung, die die Entwicklung neuer Wohn- und Gewerbeflächen von einer Anbindung an einen leistungsfähigen schienengebundenen ÖPNV und ein nicht überlastetes Straßennetz abhängig macht, besteht nicht.

Die planaufstellende Gemeinde hat im Rahmen der Aufstellung der Bauleitpläne gemäß § 2 Abs.3 BauGB auch verkehrliche Belange, die für die Erschließung eines neuen Baugebietes von Bedeutung sind, in den Abwägungsprozess einzubeziehen. Hierzu gehören auch die in den Nahverkehrsplänen der Verkehrsverbünde dargestellte Änderung und Ausweitung der Verkehrsangebote.

Frage 8. Kann die Errichtung einer urbanen Seilbahn schneller zu einer Entlastung führen?

Nach Mitteilung des RMV als zuständigen ÖPNV-Aufgabenträger haben Seilbahnen typischerweise ihr Einsatzfeld auf kurzen Strecken mit eher gleichmäßig über den Tag verteilter Nachfrage. Zum Abbau einer Spitzennachfrage in der Hauptverkehrszeit wie im hier vorliegenden Fall erscheine dieses System weniger geeignet. Der RMV erstellt hierzu eine Machbarkeitsstudie, das Vorliegen der Ergebnisse gilt es abzuwarten.

Frage 9. Haben die neuen Erkenntnisse auch Auswirkungen auf den Mobilitätsplan des Regionalverbands Frankfurt/RheinMain?

Entsprechend den Regelungen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr wird die Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs im verbundweiten Nahverkehrsplan dargestellt (§ 14 ÖPNVG). Voraussetzung für die Aufnahme des Vorhabens ist das Vorliegen der Machbarkeitsstudie.

Hieran anknüpfend wird sich der Regionalverband Frankfurt/RheinMain im Rahmen der Erstellung des Masterplans Mobilität Frankfurt/RheinMain mit dem Verkehrsverbund abstimmen und prüfen, ob die derzeit in der Prüfung befindlichen Verkehrsinfrastrukturvorhaben in den in Erarbeitung befindlichen Maßnahmenkatalog des Masterplans Mobilität Frankfurt/RheinMain ggf. aufgenommen werden.

Wiesbaden, 14. Juni 2019

Tarek Al-Wazir