



HESSISCHER LANDTAG

30. 06. 2004

Kleine Anfrage

des Abg. Denzin (FDP) vom 25.02.2004

betreffend Projekt "Frankfurt RheinMain^{plus}"

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Die Kleine Anfrage beantworte ich wie folgt:

- Frage 1. Entsprechend dem Projekt "Frankfurt RheinMain^{plus}" ist die Inbetriebnahme des Streckenabschnittes Frankfurt-West/Bad Vilbel zum Fahrplan 2008 geplant, das elektronische Stellwerk soll, beginnend 2003, 2005 fertig gestellt sein.
- Ist der vereinbarte Zeitplan einzuhalten?
 - Wenn nein, worauf sind die Verzögerungen zurückzuführen?
 - Ist das Projekt in der fortgeschrittenen mittelfristigen Finanzplanung der Deutschen Bahn AG enthalten?

Die Fertigstellung des elektronischen Stellwerks Bad Vilbel wird sich nach heutigem Kenntnisstand der DB AG voraussichtlich bis zum Jahr 2006 verzögern. Die Verzahnung des Bauablaufs für den viergleisigen Ausbau Frankfurt-West/Bad Vilbel für die S-Bahn mit dem Fertigstellungstermin für das elektronische Stellwerk wurde daher nochmals untersucht. Nach jetziger Einschätzung der DB AG wird der Bauablauf des viergleisigen Ausbaus mit einer geplanten Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel Dezember 2008 durch diese Verzögerung nicht beeinträchtigt; eine Platzierung des elektronischen Stellwerks Bad Vilbel in den DB-internen Priorisierungslisten sei für die Sammelvereinbarung 20/2005 sichergestellt.

Das Projekt "Viergleisiger Ausbau Frankfurt-West/Bad Vilbel" ist finanziell mit dem am 21. Januar 2003 geschlossenen Bau- und Finanzierungsvertrag gesichert.

- Frage 2. In dem Projekt "Frankfurt RheinMain^{plus}" wurde empfohlen, die Planung für eigene S-Bahn-Gleise bereits jetzt einzuleiten, um damit die Qualität der S-Bahn-Linie S6 auf dem gesamten Abschnitt zwischen Frankfurt und Friedberg auf ein hohes Niveau zu bringen.
- Ist das Projekt in der mittelfristigen Finanzplanung der Deutschen Bahn AG enthalten?
 - Wird das Vorhaben sowohl von der Landesregierung als auch von der Deutschen Bahn AG weiterverfolgt?
 - Wie ist der aktuelle Sachstand und welcher Zeitplan ist bis zur Realisierung vorgesehen?

Die im Projekt "Frankfurt RheinMain^{plus}" empfohlenen Planungen zu einem mehrgleisigen Ausbau auch auf dem Abschnitt Bad Vilbel/Friedberg mit dem Ziel einer Trennung der S-Bahn vom übrigen Verkehr werden vom Land und der DB Netz AG weiterverfolgt. Zurzeit wird in Abstimmung zwischen der DB AG, dem Land Hessen, dem Rhein-Main-Verkehrsverbund und den beteiligten kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) durchgeführt. Eine Entscheidung zur Durchführung dieses Projekts kann erst nach Vorliegen der NKU getroffen werden. Daher wurde bislang noch kein weiterer Zeitplan aufgestellt. Eine Ausführung des Projekts könnte sich im günstigsten Fall direkt an den viergleisigen Ausbau Frankfurt-West/Bad Vilbel Ende des Jahres 2008 anschließen.

- Frage 3. In dem Projekt "Frankfurt RheinMain^{plus}" wurde empfohlen, in dem Korridor Hanau/Fulda/Würzburg durch Ausbau- und Neubaumaßnahmen eine erhebliche Kapazitätssteigerung zu erreichen.
- Wann liegt hierzu die ökologische Raumempfindlichkeitsprüfung vor?
 - Wann ist mit der Einleitung des Raumordnungsverfahrens und anschließend mit dem Planfeststellungsverfahren zu rechnen?
 - Kann davon ausgegangen werden, dass die bisher vorgesehene Finanzierung auch weiterhin gesichert ist?

- Frage 4. In dem bisherigen gemeinsam getragenen Masterplan Projekt "Frankfurt RheinMain^{plus}" sollte die Planung in dem Korridor Ost bis Mitte 2007 erfolgt sein und mit der Realisierung 2007 begonnen werden. Ist die Maßnahme mit einer Anlauf-rate in der mittelfristigen Finanzplanung der DB AG enthalten?

Die "Ökologische Raumempfindlichkeitsstudie Main-Kinzig-Fulda" für dieses aus Sicht des Landes Hessen sehr wichtige Projekt wurde bereits fertig gestellt. Der Ergebnisbericht wurde am 11. März 2002 an alle betroffenen Kommunen versandt.

Der Zeitpunkt zur Einleitung des Raumordnungsverfahrens und des anschließenden Planfeststellungsverfahrens ist nach Aussage der DB AG noch unbestimmt. Eine Entscheidung wird erst zu einem späteren Zeitpunkt getroffen. Die Finanzierung ist gegenwärtig offen.

- Frage 5. In dem Projekt "Frankfurt RheinMain^{plus}" wurde für den Korridor West/Südwest eine zweigleisige Neubaustrecke vorgesehen, um den Fernverkehr der Neubaustrecken weiter nach Süden zu führen und Kapazitätsengpässe durch Entmischung der Verkehre zu beseitigen.
- Wie ist der Stand der Planungen?
 - Ist die Maßnahme mit einer Anlauf-rate in der aktuellen mittelfristigen Finanzplanung enthalten?

Das Projekt, das aus Sicht der Landesregierung von größter Dringlichkeit ist, befindet sich in der Raumordnung. Die landesplanerische Beurteilung als Abschluss des Raumordnungsverfahrens in Hessen wird noch im Sommer erwartet. Die Finanzierung ist gegenwärtig offen.

- Frage 6. In dem Projekt "Frankfurt RheinMain^{plus}" wurde die Notwendigkeit beschrieben, den Knoten Sportfeld umzubauen. Im Projekt wurde der Umbau unter anderem mit der Fußballweltmeisterschaft 2006 begründet, aber auch mit bestehenden betrieblichen Engpässen.
- Wie ist der Stand der Planung?
 - Welche der einzelnen Elemente der Entwicklung Planung Frankfurt-Sportfeld sind in der aktuellen mittelfristigen Finanzplanung der DB AG enthalten?

Der Umbau des extrem hoch belasteten Eisenbahn-Knotens Frankfurt-Sportfeld ist in drei Ausbaustufen untergliedert:

- Ausbaustufe: Umbau Bahnhof Frankfurt-Sportfeld,
- Ausbaustufe: 6-gleisiger Ausbau Ostkopf-Sportfeld-Niederrad-Mainbrücke-Gutleuthof,
- Ausbaustufe: 4-gleisiger Ausbau Sportfeld-Zeppelinheim.

Für die 1. Ausbaustufe sind die Planungen der Leistungsphasen 1 bis 4 (nach HOAI) abgeschlossen. Das Baurecht wurde im Oktober 2003 erteilt. Die notwendige Einzelfinanzierungsvereinbarung über Bundesmittel des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) wurde am 9. Juli 2003 dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) vorgelegt und von dort am 21. Januar 2004 an das BMVBW weitergeleitet. Der Antrag auf finanzielle Baufreigabe wurde dem EBA am 2. Dezember 2003 vorgelegt.

Für die 2. Ausbaustufe wurde am 1. Dezember 2003 mit der Vorplanung (HOAI-Leistungsphasen 1 bis 2) begonnen. Die Vorplanung soll Mitte des Jahres abgeschlossen sein. Weitere Arbeiten sind nach Angabe der DB AG zurzeit nicht finanziert.

Zur 3. Ausbaustufe werden zurzeit keine Planungen betrieben.

Die Finanzierung aller drei Ausbaustufen ist gegenwärtig offen. Dem Gespräch der Deutschen Bahn AG mit den Länderverkehrsministern am 24. März 2004 war zu entnehmen, dass die DB Netz AG das Projekt "Knoten Frankfurt-Sportfeld, 1. Ausbaustufe" auf die so genannte Positivliste gesetzt hat.

Eine Teilrealisierung der 1. Ausbaustufe ist allerdings für die Fußballweltmeisterschaft 2006 zwingend notwendig und von der DB AG zugesichert, um mindestens die aus Mitteln des Landes und der Stadt Frankfurt am Main finanzierten Maßnahmen zur Verbesserung der Zugangssituation und zur

Herstellung der Barrierefreiheit der S-Bahn-Station Frankfurt-Sportfeld zu ermöglichen.

Frage 7. Innerhalb des Projektes "Frankfurt RheinMain^{plus}" ist in Ergänzung zum bestehenden S-Bahn-System eine Tangentialverbindung von Bad Homburg und Frankfurt-Nordwestzentrum und dem Flughafen-Regionalbahnhof nach Neu-Isenburg vorgesehen. Wie ist der aktuelle Sachstand und welcher Zeitplan ist bis zur Realisierung vorgesehen?

Die so genannte Regionaltangente West (RTW) ist im Unterschied zu allen anderen Maßnahmen des Projektes "Frankfurt RheinMain^{plus}" keine Maßnahme der DB Netz AG, sondern eine kommunale Planung, für die sowohl bestehende Strecken genutzt als auch Neubauabschnitte gebaut werden sollen.

Nach Auskunft des federführenden Rhein-Main-Verkehrsverbundes sind die Untersuchungen vorläufig abgeschlossen. Der RMV bemüht sich zurzeit, das Projekt planerisch und finanziell mit den beteiligten kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern abzustimmen.

Der Zeitplan ist gegenwärtig offen. Eine Aufnahme der Maßnahme in das Zielnetz des Regionalen Nahverkehrsplans des RMV ist vorgesehen.

Wiesbaden, 3. Juni 2004

Dr. Alois Rhiel