

# DER MAGISTRAT

Frankfurt am Main, 22.08.2008

Dezernat: III - Finanzen

**Eingang Amt 01: 26.08.08, 11.30 Uhr**

**Vortrag des Magistrats  
an die Stadtverordnetenversammlung**

# M 153

PB - StK Uwe Becker  
V  
H

Anhörung Ortsbeiräte 5 bis 8

---

Betreff

Beteiligung der Stadt Frankfurt am Main an der RTW Planungsgesellschaft mbH

---

Vorgang

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 01.03.2007 § 1539 (M 32)

---

Internet-Aufnahme der Vorlage:  ja  nein

Internet-Aufnahme der Anlage(n): Entwurf Gesellschaftervertrag (Anlage 1) - nicht vervielfältigt -  
Trassenführung der RTW (Anlage 2) - nicht vervielfältigt -

Keine Internet-Aufnahme der Anlage(n):

---

## Vortrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, in öffentlicher Sitzung zu beschließen:

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, in nichtöffentlicher Sitzung zu beschließen:

1. Der Beteiligung der Stadt Frankfurt am Main an der Gründung der RTW Planungsgesellschaft mbH mit dem in der Anlage 1 beigefügten Entwurf des Gesellschaftsvertrages wird gemäß § 51 Ziffer 11 HGO zugestimmt.
2. Es dient zur Kenntnis, dass das Stammkapital der Gesellschaft 30.000 € beträgt (in Worten: dreißigtausend EURO). Hiervon übernehmen die Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH sowie die Stadt Frankfurt am Main jeweils eine Stammkapitaleinlage von 10.000 €. Die Stadt Bad Homburg v. d. H., der Hochtaunuskreis, der Main-Taunus-Kreis sowie der Kreis Offenbach übernehmen jeweils eine Stammkapitaleinlage von 2.500 €. Das Stammkapital ist bei der Gründung vollständig einzubezahlen.
3. Ferner dient zur Kenntnis, dass das Budget (Planungskosten) der Gesellschaft 5,78 Mio. € beträgt, wovon die Stadt Frankfurt am Main 1,251 Mio. € finanziert. Der Mittelabruf / Mittelabfluss bei den Gesellschaftern wird durch Umlagenbescheide der Gesellschaft nach Beschlussfassung zum Wirtschaftsplan veranlasst.
4. Die Finanzierung der Stammkapitaleinlage in Höhe von 10.000 € erfolgt aus der Produktgruppe 98.3 (Erwerb von Beteiligungen), die des Planungskostenanteils in Höhe von 1,251 Mio. € aus der Produktgruppe 16.11 (5.001274 RTW / S-Bahn).

## **Begründung**

- 1 Beschreibung des Vorhabens Regionaltangente West (RTW)**
- 2 Förderfähigkeit des Vorhabens durch Finanzhilfen des Bundes und des Landes**
- 3 Beschreibung der RTW-Planungsgesellschaft**
- 4 Finanzierung möglicher Eigenkosten**
- 5 Personal**

### **1 Beschreibung des Vorhabens Regionaltangente West (RTW)**

Die Region Frankfurt RheinMain benötigt eine dauerhaft hohe Mobilität zur Sicherung ihrer Bedeutung als attraktiver und hochwertiger Wirtschaftsstandort. Dabei stellt die bessere Vernetzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in dem durch starken Mobilitätswachstum geprägten Kernraum eine wichtige Strategie dar, mit der dem ungehinderten Wachstum des motorisierten Individualverkehrs mit seinen negativen Folgen und Belastungen für die Kommunen entgegen gewirkt werden kann.

Mit der Regionaltangente West (RTW) wird eine Querverbindung zwischen den westlichen S-Bahn-Achsen und gleichzeitig eine direkte Nord-Süd-Schienenanbindung des Flughafens Frankfurt/Main geschaffen und das Netz des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) damit grundlegend verbessert.

Die kombinierte abschnittsweise Nutzung der vorhandenen normalspurigen Eisenbahn- und Stadtbahnnetze durch ein für beide Stromsysteme konzipiertes Zweisystemfahrzeug diene als Leitbild zur Verfolgung der Ziele,

- die bereits bestehende Infrastruktur bestmöglich zu nutzen und zusätzlichen Infrastrukturbedarf möglichst gering zu halten,
- im dicht besiedelten Bereich auf möglichst verträgliche Weise eine möglichst große Erschließungswirkung zu entfalten und
- durch die Einbindung in vorhandene Umsteigestationen optimale Verknüpfungen mit dem übrigen Schienenpersonennahverkehr herzustellen.

Die in den zurückliegenden Planungsprozessen herausgebildete Vorzugsvariante der Linienführung der RTW ist gekennzeichnet durch einen Kernbereich, der sich an den Enden in je zwei Äste verzweigt. Das Betriebskonzept sieht zwei Teillinien jeweils im 30-Minuten-Takt vor, die sich im gemeinsam befahrenen Kernabschnitt zum 15-Minuten-Takt überlagern. Umsteigeverknüpfungen mit den radialen Linien des S- und U-Bahn-Netzes entstehen im Nordwestzentrum, in Eschborn, in Frankfurt-Höchst, am Flughafen, am Stadion, in Neu-Isenburg und in Dreieich-Buchsschlag.

Anlage 2 zeigt die Trassenführung der RTW.

### **2 Förderfähigkeit des Vorhabens durch Finanzhilfen des Bundes und des Landes**

Für die Verwirklichung dieses kommunalen Infrastrukturprojektes ist die bestmögliche Förderung durch Bundes- und Landesmittel anzustreben. Mögliche Anspruchsgrundlagen sind das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) und das Gesetz zur Regelung des Finanzausgleichs (FAG).

Zum Nachweis der Förderfähigkeit ist eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) nach dem „Standardisierten Verfahren zur Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen“ zwingend erforderlich. Diese NKU wurde im Auftrag der Gebietskörperschaften im Untersuchungsgebiet des RMV durchge-

führt. Die NKU wurde Ende 2003 fertig gestellt und dem Land Hessen zur Prüfung vorgelegt. Das Land hat die sachgerechte Durchführung der Untersuchung bescheinigt und das Vorhaben aufgrund des über dem Schwellenwert 1,0 liegenden Nutzen-Kosten-Quotienten als förderfähig eingestuft.

Die vom Bund geforderte Überprüfung der Auswirkungen der RTW auf die Qualität der übrigen GVFG-geförderten Schienenverkehre auf dem Netz der DB Netz AG wurde durchgeführt. In einer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung wurde nachgewiesen, dass der Fahrplan der RTW in das bestehende Gefüge integriert werden kann, ohne die Betriebsqualität zu beeinträchtigen.

Die Förderfähigkeit kann daher mit dem gegenwärtig erreichten Planungsstand weiterhin als gegeben angesehen werden. Die verbindliche Entscheidung der Fördermittelgeber über die Förderung ist an die Antragstellung gebunden. Für einen Antrag muss die Planung in baurechtlich genehmigungsfähiger Detaillierung vorliegen. Hierzu gehört auch die qualifizierte Kostenschätzung auf der Grundlage der Genehmigungsplanung.

Die Planungskosten bis zur Genehmigungsplanung wurden aus Erfahrungen vergleichbarer Großprojekte auf ca. 6 Mio. € veranschlagt, um eine ausreichend konkrete Grundlage erarbeiten zu können, die es den ÖPNV-Aufgabenträgern ermöglicht, über die Realisierung der RTW zu beschließen.

Im November 2006 hat der Aufsichtsrat des RMV der ihm vorgelegten Konzeption für die Teilung der Planungskosten mit folgendem Ergebnis zugestimmt:

a) Land Hessen:	3,0 Mio €
b) Stadt Frankfurt am Main	1,251 Mio €
c) Fraport/RMV GmbH	0,467 Mio €
d) Bad Homburg	0,186 Mio €
e) Hochtaunuskreis	0,255 Mio €
f) Main-Taunus-Kreis	0,304 Mio €
g) Landkreis Offenbach	0,317 Mio €

Das Land Hessen leistet einen fixierten Mitfinanzierungsbetrag von 3 Mio. €. Über den dem Flughafen zugeordneten Finanzierungsanteil hat der RMV eine Festbetragsfinanzierungsvereinbarung mit der Fraport AG geschlossen.

### **3 Beschreibung der RTW-Planungsgesellschaft mbH**

Im Zuge der weiteren Beratungen ist die Idee entwickelt und diskutiert worden, für die Beauftragung der beabsichtigten Planungsleistungen eine Planungsgesellschaft zu gründen und von ihr den Planungsprozess steuern zu lassen.

Die Gesellschaft soll die Planungsleistungen ausschreiben, vergeben und die Grundlagen erarbeiten, die von den Aufgabenträgern für die Beurteilung der Maßnahme und im Realisierungsfalle für das Herbeiführen der Bau- und Finanzierungsbeschlüsse benötigt werden. Zu diesen Grundlagen gehören neben der Ableitung der Bau- und Planungskosten aus der konkretisierten Planung auch abgestimmte Konzepte für die Organisation und Finanzierung der Umsetzung.

Die Planungsgesellschaft ist entsprechend ihres Geschäftszwecks nicht gewerblich, gewinnorientiert tätig. Die Organisation wird zweckmäßig entsprechend der Tätigkeitsschwerpunkte gegliedert in einen technischen und einen kaufmännischen Teil. Der technische Teil umfasst die verschiedenen Fachgebiete der Ingenieurplanung. Der kaufmännische Teil umfasst neben der Unterneh-

menssteuerung die Entwicklung von Konzepten für die Organisation und Finanzierung der RTW im Falle ihrer Realisierung.

#### **4 Finanzierung möglicher Eigenkosten**

Die Finanzierung möglicher Eigenkosten der Gesellschaft erfolgt zunächst unter Verwendung des festgelegten Budgets (Planungskosten). Nach 18 Monaten wird die Gesellschaft über den Mittelabfluss Bericht erstatten sowie darüber, ob die vorhandenen Mittel nach § 6 (1) des Gesellschaftsvertragsentwurfes voraussichtlich noch ausreichen, den Gesellschaftszweck in der Restlaufzeit der Gesellschaft zu erreichen. Sollte das angesetzte Budget nicht ausreichen und / oder fallen die Eigenkosten der Gesellschaft nicht unter die Planungskosten (nach Absprache mit dem Land Hessen), dann sind die Eigenkosten gem. der Anteile der Gesellschafter am Stammkapital aufzuteilen. (siehe Anlage 1 zum Entwurf des Gesellschaftsvertrages)

#### **5 Personal**

Die Gebietskörperschaften stellen im Rahmen ihrer Möglichkeiten der Gesellschaft fachlich qualifizierte Mitarbeiter grundsätzlich kostenlos zur Verfügung.

Die betreffenden Mitarbeiter/-innen werden ihre Arbeitskraft sowie alle fachlichen Kenntnisse u. Erfahrungen nebenberuflich für die Gesellschaft einsetzen; sie bleiben hauptberufliche Mitarbeiter/-innen der jeweiligen Arbeitgeber.

Dies führt nicht zu stellenplanmäßigen Ausweitungen bei der Stadtverwaltung.

Bei der Übertragung der Nebentätigkeit haben die betroffenen Arbeitgeber die jeweils geltenden nebenständigkeitsrechtlichen Bestimmungen zu beachten.

Extern einzustellende Mitarbeiter/-innen erhalten grundsätzlich Zeitverträge über maximal 2 Jahre.

gez.: Ebeling

begl.: Euler