

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Marina Steindor und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ausbau der Main-Weser-Bahn in Hessen – 3. und 4. Gleis zwischen Frankfurt und Bad Vilbel

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) auf der Main-Weser-Bahn braucht zusätzliche Kapazitäten, um der Bevölkerung den Umstieg vom Auto auf die Schiene zu ermöglichen. Schienenzusatzbestellungen der kommunalen Gebietskörperschaften auf der Verbindungslinie zwischen dem Großraum Frankfurt mit Mittel- und Nordhessen (Gießen, Marburg, Kassel) werden durch Kapazitätsprobleme z. Z. noch massiv behindert. Betroffen ist insbesondere der Bereich der S-Bahnen und der Regionalbahnen zu Zeiten des Berufsverkehrs.

Für einen Ausbau der Strecke Frankfurt – Bad Vilbel ist schon seit mehreren Jahren ein 3. Gleis für den Nahverkehr in Planung. Mit Einführung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes und des Integrierten Taktfahrplanes wurde die Planung sogar auf zwei zusätzliche Gleise erweitert. Der Bund hat das Vorhaben im Bundesprogramm 1995 bis 1996 für die Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für die alten Bundesländer in die Kategorie „bedingt aufgenommen“ eingestuft. Die Fortführung der Planungen geriet jedoch 1995 ins Stocken. Ein Ausbau der S-Bahn-Strecke Frankfurt – Bad Vilbel ist derzeit nicht in Sicht. Um den Schienenverkehr in dieser Region zu stärken und die Kapazitäten des öffentlichen Personennahverkehrs auszubauen, muß dieser Bahnengpaß jedoch umgehend beseitigt werden.

Planungen für den Ausbau weiterer Teilstrecken der Main-Weser-Bahn liegen nach Auskunft der Deutschen Bahn AG derzeit nicht vor. Neben dem Großraum Frankfurt besteht aber auch in anderen Regionen Hessens Bedarf für einen Ausbau des Schienennahverkehrs. Perspektivisch muß die Main-Weser-Bahn auf gesamter Streckenlänge mit einem 3. Gleis ausgestattet werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Was war nach dem Kenntnisstand der Bundesregierung der Grund für die Verzögerungen bei den Planungen für ein 3. Gleis zwischen Frankfurt und Bad Vilbel?

2. Welche Auswirkungen hatten die Planungsumstellungen für ein weiteres – viertes – Gleis im Rahmen der Einführung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) bei der Ausbauplanung des besagten Streckenabschnittes?
3. Welcher Planungsstand wurde nach Kenntnis der Bundesregierung beim beabsichtigten Bau eines 3. Gleises zwischen Frankfurt und Bad Vilbel vor der Übernahme des Regionalverkehrs durch den RMV erreicht?
4. Wann wäre nach Einschätzung der Bundesregierung nach der bereits 1995 bestehenden Sach- und Finanzlage ein Baubeginn des 3. Gleises auf besagtem Streckenabschnitt frühestens möglich gewesen?
5. Wurden die Planungen inzwischen wieder aufgenommen oder weitergeführt?
Wenn ja, wann ist mit der Planfeststellung zu rechnen?
6. In welchem Verfahrensschritt befinden sich die Planungen momentan und welchen Einfluß können Bundesbehörden (Eisenbahnbundesamt) auf die Verfahrensbeschleunigung nehmen?
7. Auf welchen Finanzierungsschlüssel hat man sich für das 3. Gleis zwischen Frankfurt und Bad Vilbel mit dem Hessischen Verkehrsministerium gemäß dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) geeinigt?
8. In welcher Weise wurde nach dem Kenntnisstand der Bundesregierung der zwischen Bund und Land vereinbarte Finanzierungsschlüssel im Hinblick auf die Beteiligung des Landes Hessen und der Anliegerkommunen weiter differenziert, und welche Städte und Kommunen waren daran beteiligt?
9. Haben sich durch die Änderung der Ausbaupläne – zusätzliches 4. Gleis auf besagtem Streckenabschnitt – Veränderungen im Finanzierungsschlüssel zwischen Bund, dem Bundesland Hessen und den betroffenen Kommunen ergeben?
Wenn ja, warum, und in welcher Weise?
10. Unter welchen Voraussetzungen ist die Bundesregierung bereit, die Maßnahme von der Kategorie „bedingt aufgenommen“ in die Kategorie „endgültig aufgenommen“ hochzustufen?
11. In welchem Jahr ist mit Bundesmitteln aus dem GVFG erstmals für den Bau – nicht die Planung – dieses Projektes zu rechnen?
12. Wann ist nach Ansicht der Bundesregierung mit dem Baubeginn zu rechnen?
13. Welche Verzögerung des Projektes wird sich nach Einschätzung der Bundesregierung durch die Reduzierung der GVFG-Mittel durch die Bundesregierung um 3 Mrd. DM jährlich ab 1997 ergeben?

14. Welchen Stellenwert mißt die Bundesregierung dem Ausbau der Bahnstrecke zwischen Frankfurt und Bad Vilbel zu?
15. Welche Überlegungen und Vorplanungen bestehen von seiten der Bundesregierung für einen kompletten dreigleisigen Ausbau der Main-Weser-Bahn zwischen Frankfurt und Kassel?
16. Ist es insbesondere beabsichtigt, einen möglichen Ausbau des gesamten Streckenabschnittes in den nächsten Bundesschienenwegeplan aufzunehmen?
Wenn ja, in welcher Form, wenn nein, warum nicht?
17. Welchen Stellenwert mißt die Bundesregierung dem Gesamtausbau der Main-Weser-Bahn sowohl im Hinblick auf die Beseitigung der Engpässe im Nah- und Regionalverkehr als auch im Hinblick auf den Fernverkehr zu?
18. Wie unterstützt die Bundesregierung Bestrebungen zur Führung einer IC- oder ICE-Linie über die Main-Weser-Bahn?
19. Welche Überlegungen bestehen von seiten der Bundesregierung bezüglich des Einsatzes von Fernverkehrs-Neigetechnik-Zügen auf besagter Strecke?
20. Ist es vorgesehen, durch den Ausbau der Main-Weser-Bahn die Kapazitäten für den Güterverkehr auf dieser Strecke auszuweiten?
Wenn ja, auf welche Weise, wenn nein, warum nicht?

Bonn, den 24. September 1997

Marina Steindor

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

