

## Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Marina Steindor und der Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 13/8589 –**

### **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 Verbindungsstrecke 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.

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?

Die S-Bahn von Frankfurt über Bad Vilbel nach Friedberg ist bereits seit 1978 in Betrieb, wobei sie ab Frankfurt/Main West im

Mischbetrieb mit dem Regional-, Fern- und Güterverkehr mit entsprechend schlechter Betriebsqualität fährt.

Die Planungen der Deutschen Bundesbahn für einen kapazitätssteigernden Ausbau liefen daher bereits seit einigen Jahren. Ursprünglich war zwischen Frankfurt/Main West und Bad Vilbel für den seinerzeitigen 20-Min.-Takt ein zusätzliches S-Bahn-Gleis mit zweigleisigen Begegnungsabschnitten vorgesehen. Zur betrieblich befriedigenden Abwicklung des seit der Einführung des Integrierten Taktfahrplans (ITF) im Rhein-Main-Verkehrsverbund gefahrenen 15-Min.-Taktes reicht ein separates S-Bahn-Gleis aber nicht aus, insbesondere weil es im Bestandsnetz der S-Bahn Rhein-Main bereits mehrere eingleisige Abschnitte gibt, zu denen aufgrund der Netzstruktur vielfältige Abhängigkeiten bestehen.

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) wurde daher vom Land Hessen und dem RMV im April 1994 beauftragt, die Rahmenplanung unter ITF-Bedingungen zu überarbeiten und auf dieser Basis eine neue Nutzen-Kosten-Untersuchung zu erstellen.

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?

Neben einer grundsätzlichen Überarbeitung der Planungen war eine erneute Durchführung der für die Beurteilung der Förderungsfähigkeit des Vorhabens mit Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) notwendigen Nutzen-Kosten-Untersuchung erforderlich.

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?

Die DB AG hatte bereits eine abgestimmte Rahmenplanung in Vorplanungsqualität für den dreigleisigen Ausbau vorgelegt. Gleichfalls lag eine abgeschlossene Nutzen-Kosten-Untersuchung vor.

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?

Im Bundesprogramm 1994 bis 1998 gemäß § 6 Abs. 1 GVFG war eine erste Förderrate (Anlaufrate) für das Jahr 1996 vorgesehen.

5. Wurden die Planungen inzwischen wieder aufgenommen oder weitergeführt?  
Wenn ja, wann ist mit der Planfeststellung zu rechnen?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen. Die DB AG geht davon aus, daß die Planfeststellungsverfahren im II. Quartal 1998 eingeleitet werden können; die Rechtskraft wäre nach Einschätzung der DB AG im IV. Quartal 1999 zu erwarten.

6. In welchem Verfahrensschritt befinden sich die Planungen momentan und welchen Einfluß können Bundesbehörden (Eisenbahnbundesamt) auf die Verfahrensbeschleunigung nehmen?

Nach Auskunft der DB AG werden derzeit die Entwurfsplanungen erstellt. Die DB AG bereitet ferner den Finanzierungsantrag zur Förderung des Vorhabens mit Mitteln des Bundesprogramms gemäß § 6 Abs. 1 GVFG vor. Das Eisenbahn-Bundesamt begleitet die Planung.

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?

Das Vorhaben kann mit Mitteln aus dem Bundesprogramm gemäß § 6 Abs. 1 GVFG gefördert werden, wenn die Fördervoraussetzungen gemäß § 3 GVFG erfüllt werden.

Entsprechend § 4 Abs. 1 GVFG beträgt die Förderung bis zu 60 % der zuwendungsfähigen Kosten. DB AG und Land haben zur Sicherstellung der Gesamtfinanzierung einen Finanzierungsvertrag abzuschließen.

Der Bund ist am Finanzierungsvertrag zwischen der DB AG und dem Land Hessen nicht beteiligt. Die DB AG hat auf Anfrage mitgeteilt, daß es vorgesehen sei, die Baukosten nach dem hessischen Muster zu finanzieren: 60 % Bund, 27,5 % Land, 12,5 % Gebietskörperschaften (davon 90 % Stadt Frankfurt und 10 % Wetteraukreis – nach dem sog. Belegenheitsprinzip).

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?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

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?

Nein; auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

10. Unter welchen Voraussetzungen ist die Bundesregierung bereit, die Maßnahme von der Kategorie „bedingt aufgenommen“ in die Kategorie „endgültig aufgenommen“ hochzustufen?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen. Die DB AG hat einen Finanzierungsantrag zu stellen, dem u. a. der Finanzierungsvertrag zwischen der DB AG und dem Land Hessen zum Nachweis der Absicherung der Gesamtfinanzierung beizufügen ist.

11. In welchem Jahr ist mit Bundesmitteln aus dem GVFG erstmals für den Bau – nicht die Planung – dieses Projektes zu rechnen?

Im Bundesprogramm 1997 bis 2001 gemäß § 6 Abs. 1 GVFG ist der Förderungsbeginn für das Jahr 1999 ausgewiesen.

12. Wann ist nach Ansicht der Bundesregierung mit dem Baubeginn zu rechnen?

Auf die Antwort zu Frage 11 wird verwiesen.

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?

Da die Förderung des Vorhabens ab 1999 vorgesehen ist, tragen die Einplanungen dem verfügbaren Mittelrahmen Rechnung. Im übrigen besteht für das Land die Möglichkeit, durch eigene Finanzmittel den Bauablauf zu beschleunigen. Hierfür können u. a. auch die Regionalisierungsmittel eingesetzt werden, deren Rahmen um die 3 Mrd. DM erhöht worden ist, die bei den GVFG-Mitteln weggefallen sind.

14. Welchen Stellenwert misst die Bundesregierung dem Ausbau der Bahnstrecke zwischen Frankfurt und Bad Vilbel zu?

Aufgaben des Nahverkehrs liegen grundsätzlich in der Zuständigkeit der Länder. Die Initiative zur Aufnahme des Vorhabens in das GVFG-Bundesprogramm geht daher auch vom Land Hessen aus. Durch die Berücksichtigung im Bundesprogramm 1997 bis 2001 gemäß § 6 Abs. 1 GVFG hat der Bund seine Bereitschaft bekundet, dieses Vorhaben zu fördern, wenn es die Fördervoraussetzungen gemäß § 3 GVFG erfüllt.

Aus den Planungen der DB AG zu dem Projekt „Frankfurt 21“ könnte sich allerdings eine Situation ergeben, die einen 15-Min.-Takt ohne einen mehrgleisigen Ausbau der Strecke Frankfurt/Main West – Bad Vilbel möglich macht.

15. Welche Überlegungen und Vorplanungen bestehen von seiten der Bundesregierung für einen kompletten dreigleisigen Ausbau der Main-Weser-Bahn zwischen Frankfurt und Kassel?

Die Bundesregierung stellt weder Überlegungen noch Vorplanungen zum durchgehend dreigleisigen Ausbau der Main-Weser-Bahn an.

16. Ist es insbesondere beabsichtigt, einen möglichen Ausbau des gesamten Streckenabschnittes in den nächsten Bundesschienennetzplan aufzunehmen?  
Wenn ja, in welcher Form, wenn nein, warum nicht?

Es ist nicht beabsichtigt, den Ausbau der Main-Weser-Bahn in den nächsten Bedarfsplan für die Bundesschienennetze aufzunehmen, weil ein Bedarf hierfür nicht zu erkennen ist.

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?

Unabhängig von der Verkehrsart sind der Bundesregierung keine Engpässe bekannt, die einen Ausbau der Main-Weser-Bahn erfordern würden.

18. Wie unterstützt die Bundesregierung Bestrebungen zur Führung einer IC- oder ICE-Linie über die Main-Weser-Bahn?

Die Gestaltung des IC- und ICE-Angebotes fällt in die unternehmerische Verantwortung der DB AG oder anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen.

19. Welche Überlegungen bestehen von seiten der Bundesregierung bezüglich des Einsatzes von Fernverkehrs-Neigetechnik-Zügen auf besagter Strecke?

Auf die Antwort zu Frage 18 wird verwiesen.

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?

Auf die Antwort zu Frage 17 wird verwiesen.





