

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Reschke, Daubertshäuser, Frau Huber, Reuschenbach, Dr. Mertens (Bottrop), Schanz, Schröer (Mülheim), Dr. Steger und der Fraktion der SPD
— Drucksache 10/477 —

Verkehrspolitik für das Ruhrgebiet Mitte

Der Bundesminister für Verkehr — A 30/00.02/132 BM 83 — hat mit Schreiben vom 24. Oktober 1983 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung im Einvernehmen mit dem Bundesminister des Innern, dem Bundesminister der Finanzen, dem Bundesminister für Wirtschaft, dem Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, dem Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung sowie dem Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau wie folgt beantwortet:

1. Hält die Bundesregierung immer noch an der Planung der A 44 (sog. DüBoDo) in ihrer ganzen Länge von Ratingen bis Dortmund fest?

Grundlage für die Planung der A 44 (DüBoDo) ist der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen. Die Teilstrecken Ratingen (A 3) – Heiligenhaus (L 156) und Essen (B 227 n) – Witten (A 43) gehören zu den Vorbehaltsstrecken im Aufdruck des Bedarfsplans 1980. Für diese Strecken, deren Ausbaubedarf grundsätzlich anerkannt ist, ist bis zur nächsten Fortschreibung des Bedarfsplanes im Jahre 1985 zu untersuchen, inwieweit die bisherigen Autobahnplanungen oder Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, in den Bedarfsplan aufgenommen werden können. Diese Untersuchungen werden seit 1980 durchgeführt. Ihr Ergebnis und die darauf aufbauende Entscheidung des Deutschen Bundestages bleiben abzuwarten.

2. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluß der Bestimmung der Linienführung für den gesamten Bereich Essen/Bochum, und wann wird mit dem Beginn und dem Abschluß des Planfeststellungsverfahrens gerechnet?

Fragen der Linienbestimmung und des Planfeststellungsverfahrens für die A 44 im Bereich Essen/Bochum werden in Abhängigkeit von der in Frage 1 genannten Entscheidung zu beantworten sein.

3. Ist ein Vorabausbau des Teilstücks der A 44 zwischen Ratingen (A 3) und Heiligenhaus (L 156) neuerdings vorgesehen?

Ein Vorabausbau ist nicht vorgesehen. Auch hier bleibt zunächst die Entscheidung des Deutschen Bundestages bei der nächsten Bedarfsplanfortschreibung abzuwarten.

4. Wann ist mit der Durchführung des Neubaus der B 224 n bis zum Sonnborner Kreuz und deren Fertigstellung zu rechnen?

Für diese Maßnahme läuft z. Z. das Planfeststellungsverfahren. Mit der Durchführung des vorgenannten Neubaus ist nach baureifer Vorbereitung und im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zu rechnen. Nähere Angaben hierzu sind derzeit noch nicht möglich.

5. Wann ist mit der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses, dem Beginn der Bauarbeiten und der Fertigstellung der B 227 n von Velbert nach Kupferdreh zu rechnen?

Wegen der z. Z. noch gegen den Planfeststellungsbeschluß gerichteten Klagen sind Baubeginn und Fertigstellung der B 227 n zwischen Velbert und Essen-Kupferdreh derzeit noch nicht abzusehen.

6. Wann ist das Planfeststellungsverfahren für die Weiterführung der A 52 bis zum Emscherschnellweg vorgesehen, und wann wird es abgeschlossen sein?

Das Planfeststellungsverfahren für die A 52 in Essen zwischen der A 430 und der A 42 (Emscherschnellweg) soll 1984 eingeleitet werden. Über die voraussichtliche Dauer des Verfahrens lassen sich derzeit noch keine Angaben machen.

7. Hält die Bundesregierung an ihrer Zusage fest, die A 52 im Bereich Altenessen als Tunnelbauwerk zu konzipieren?

Die Entscheidung zugunsten der geforderten Tunnellage der A 52 in Essen-Altenessen setzt voraus, daß die Notwendigkeit im einzelnen noch belegt wird. Dem Bundesverkehrsministerium liegen hierüber noch keine Unterlagen vor.

8. Wann wird der Knoten A 430 / A 52 planfestgestellt? Wann ist mit seinem Bau zu rechnen?

Soweit nicht bereits unter Verkehr, soll die Verknötung der A 52 mit der A 430 im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die A 52 zwischen der A 430 und der A 42 geregelt werden (vgl. hierzu Antwort zu Frage 6). Zum voraussichtlichen Baubeginn können derzeit noch keine näheren Angaben gemacht werden.

9. Beabsichtigt die Bundesregierung, die A 31 wiederaufleben zu lassen, obwohl Planfeststellung und Linienbestimmung nach vielen Untersuchungen im Grenzgebiet Essen-Mettmann-Mülheim-Oberhausen-Bottrop aus Umwelt- und Raumordnungsgründen aufgehoben wurden?

Die A 31 im Ruhrgebietsabschnitt und im südlich anschließenden Bereich wurde im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gestrichen. Diese Planung wird daher nicht mehr weiterverfolgt.

10. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Fertigstellung der Lärmschutzanlagen an der A 52 im Bereich der Stadt Essen und an der A 430 von der Stadtgrenze Mülheim bis zur Stadtgrenze Bochum?

Seitens der Straßenbauverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen wird angestrebt, die noch erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen an der A 52 und der A 430 im Bereich der Stadt Essen bis voraussichtlich 1986 fertigzustellen.

11. Beabsichtigt die Bundesregierung, sich nicht mehr am Programm zur Abschaffung der höhengleichen Bahnübergänge im Ruhrgebiet im Rahmen des Ruhrprogramms zu beteiligen, nachdem die Beseitigung des Bahnübergangs Lahnbeckestraße im Rahmen des Ruhrprogramms abgelehnt wurde und die Entscheidung, ob die Maßnahme Prosperstraße/Kraienbruchstraße im Rahmen des Ruhrprogramms gefördert wird, überfällig ist?

Das Ruhrprogramm ist ein Programm des Landes Nordrhein-Westfalen. Der Bund unterstützt im Rahmen seiner Aufgabe die Zielsetzung des Landes Nordrhein-Westfalen zur Förderung des Ruhrgebietes.

Die Beseitigung von Bahnübergängen im Zuge von Straßen in kommunaler Baulast kann mit Finanzhilfen des Bundes nach dem GVFG gefördert werden. Die Disposition hierüber trifft das Land.

Im Jahre 1979 ergab sich wegen Haushaltsresten im Bundesfernstraßenbau in Nordrhein-Westfalen die Möglichkeit einer zusätzlichen Förderung von kommunalen Vorhaben nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz. Damit sollte sichergestellt werden, daß im Land Nordrhein-Westfalen nicht abfließende Mittel des Fernstraßenbaues dem Land erhalten bleiben.

In der Zwischenzeit bietet die nunmehr zügige Abwicklung des Straßenbauprogramms in Nordrhein-Westfalen diesen finanziellen Spielraum nicht mehr. Trotzdem hat die Bundesregierung für die Beseitigung von vier Bahnübergängen in Kamen im Rah-

men des Ruhrprogramms noch eine Förderzusage gegeben, die allerdings letzten Endes zu Lasten anderer wichtiger Straßenbauvorhaben in Nordrhein-Westfalen geht. Aufgrund der eindeutigen Voraussetzungen, die bei der Aufstellung des Ruhrprogramms für die Beteiligung des Bundes genannt wurden, ist wegen der neuen Situation in bezug auf Haushaltsreste eine weitere zusätzliche Beteiligung des Bundes an noch nicht begonnenen Maßnahmen z. Z. nicht möglich.

12. Wann ist mit einer Entscheidung über die Maßnahme Prosperstraße/Kraienbruchstraße zu rechnen?

Nach Maßgabe des Eisenbahnkreuzungsgesetzes tragen Straßenbaulastträger, Deutsche Bundesbahn und Bund je ein Drittel der kreuzungsbedingten Kosten. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens der zwischen den zuständigen Baulastträgern Deutsche Bundesbahn und Stadt Essen abgeschlossenen Vereinbarung kann der Bundesminister für Verkehr eine Entscheidung bezüglich des Bundesdrittels erst treffen, wenn das Land den Antrag mit den geprüften Unterlagen vorgelegt hat.

Was die Finanzierung anbelangt, so kann die Maßnahme Prosperstraße/Kraienbruchstraße – wie in Antwort zu Frage 11 ausgeführt – aus Bundesfinanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert werden. Zusätzliche Förderungsmittel stehen aus den ebenfalls in der Antwort zu Frage 11 genannten Gründen z. Z. nicht zur Verfügung. Im übrigen gehört diese Maßnahme nicht zu den bei der Aufstellung des Ruhrprogramms vom Land genannten Vorhaben.

13. Beabsichtigt die Bundesregierung die Förderung der Beseitigung weiterer Bahnübergänge im Ruhrgebiet, und welche Zeit- und Finanzierungsvorstellungen liegen gegebenenfalls hierfür vor?

Investitionen zur Erhöhung der Sicherheit genießen bei der Investitionspolitik des BMV nach wie vor hohe Priorität. Das Programm zur Beseitigung von Bahnübergängen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes wird im Rahmen des 3. Fünfjahresplans 1981 bis 1985 weitergeführt. Dies gilt auch für Maßnahmen im Ruhrgebiet.

14. Ist die Bundesregierung bereit, auf die Deutsche Bundesbahn einzuwirken, entsprechend dem S-Bahn- und Stadtbahn-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen für die Strecke Wuppertal – Neviges – Langenberg – Essen-Steele – Essen Hbf – Bottrop – Gladbeck – Marl (= Haltern) einen S-Bahn-Vertrag mit dem Land Nordrhein-Westfalen abzuschließen und hierfür Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bereitzustellen?

Initiativen für den Bau von S-Bahnen gehen grundsätzlich von den Bundesländern aus. Als Voraussetzung für den Abschluß eines Bau- und Finanzierungsvertrages müssen folgende Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchgeführt werden:

- gesamtwirtschaftliche Untersuchungen unter Anwendung der standardisierten Bewertungskriterien, mit der Aussagen zur grundsätzlichen Bauwürdigkeit der Maßnahme gemacht werden,
- betriebswirtschaftliche Analyse der jeweiligen Baustufen, mit der belegt werden muß, daß sich das Wirtschaftsergebnis der Deutschen Bundesbahn nicht verschlechtert.

Eine Aufnahme in das ÖPNV-Programm ist nur möglich, wenn die Deutsche Bundesbahn die Maßnahmen mit Zustimmung des Landes vorschlägt, die Finanzierung im Rahmen des ÖPNV-Programms möglich und die Gesamtfinanzierung durch Zusage des Landes auf Übernahme der Gegenfinanzierung einschließlich eines Zuschusses von 7 v.H. der gesamtzuwendungsfähigen Kosten zu den Planungs- und Bauleitungskosten sichergestellt ist.

Dabei muß davon ausgegangen werden, daß im derzeit gültigen Programm die voraussichtlich zur Verfügung stehenden Mittel weitgehendst gebunden sind.

Bisher hat die Deutsche Bundesbahn für die gesamte Strecke eine Grobplanung für eine Trassensicherung im Bereich Bottrop, Gladbeck, Gelsenkirchen-Buer und Marl durchgeführt.

15. Welche zusätzlichen Haltepunkte sind auf dieser Strecke geplant, und beabsichtigt die Bundesregierung, im Vorgriff auf einen S-Bahn-Vertrag diese Haltepunkte zu fördern?

Die Grobplanung dieser Strecke umfaßt folgende mögliche neue Haltestellen:

Dornap, Neviges-Rosenhügel, Bottrop-Hardenberg, Bottrop-Mitte, Bottrop-Scharnhölzstraße, Bottrop-Aegidistraße, Gladbeck-Süd und Marl-Süd.

Die Neubauten des Haltepunktes Essen-Borbeck-Süd und des Bahnhofs Marl-Mitte wurden bereits als GVFG-Maßnahmen gefördert.

Eine Förderung im Vorgriff auf einen S-Bahn-Vertrag ist nicht vorgesehen.

16. Wann wird die Bundesregierung Mittel für Vorabmaßnahmen und wann Mittel für den endgültigen Ausbau der vorgenannten Strecke bereitstellen, und wann ist auf ihr mit dem Einsatz neuer S-Bahn-Züge zu rechnen?

Da bisher keine Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchgeführt worden sind (dies setzt eine Finanzierungsbereitschaft dieser Untersuchung des Landes voraus), können hierzu keine zeitlichen Aussagen gemacht werden.

17. Beabsichtigt die Bundesregierung, eine S-Bahn-Führung von Essen über Düsseldorf und Langenfeld hinaus nach Köln zu ermöglichen mit Flughafenanschluß Köln-Wahn?

Die Planungen der S-Bahn Köln sind so weit vorangeschritten, daß derzeit die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchgeführt werden. Erst wenn die Ergebnisse dieser Untersuchungen vorliegen, können weitere Aussagen zum S-Bahn-Bau Köln gemacht werden. Dies gilt auch für den Anschluß des Flughafens Köln-Wahn an das S-Bahn-Netz.

18. Hält die Bundesregierung es für nötig, das Ruhrgebiet an den Flughafenzug (ET 403) – zur Zeit Düsseldorf – Köln – Frankfurt – anzuschließen?

Der unmittelbare Anschluß des Ruhrgebietes an den Flughafen Frankfurt/Main durch den Lufthansa Airport Express ist in erster Linie Aufgabe der Kooperationspartner Deutsche Lufthansa AG und Deutsche Bundesbahn. Untersuchungen haben ergeben, daß es aus Umlaufgründen der Triebwagenzüge nicht möglich ist, den Flughafenzug über Düsseldorf hinaus in Richtung Ruhrgebiet zu verlängern, wenn in Frankfurt die Verkehrsspitzenzeiten bedient werden sollen.

19. Ist die Bundesregierung bereit, für den auf der Grundlage des zwischen der Stadt Essen, dem Land Nordrhein-Westfalen und dem Bundesminister für Verkehr abgestimmten Betriebskonzept notwendigen fortzusetzenden Bau der Ost-West-Spange und den Bau der wichtigen Nordstrecke, die erforderlichen Mittel (1984 zusätzlich 8 Mio. DM / 1985 zusätzlich 6 Mio. DM) im fortgeschriebenen ÖPNV-Programm für die Jahre 1983 bis 1987 bereitzustellen?

Im derzeit gültigen ÖPNV-Programm 1983–1987 gemäß § 6 Abs. 1 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) – es wird vom Bundesminister für Verkehr aufgrund von Vorschlägen der Länder und im Benehmen mit ihnen aufgestellt und jährlich fortgeschrieben – sind für die beiden Essener Stadtbahnvorhaben folgende Bundesfinanzhilfen einschließlich der Umschichtungsmittel des kommunalen Straßenbaus nach § 10 Abs. 3 GVFG vorgesehen:

- 1.a) Vorhaben Stadtbahn Rhein-Ruhr; Essen, 7. Bauabschnitt, Ost-West-Spange Porscheplatz – Turmhaus (Bauliche Anlagen):

Bundesfinanzhilfen insgesamt: 79,27 Mio. DM

Istausgaben					
bis 1982	1983	1984	1985	1986	1987

Jahresraten (Mio. DM):	15,01	6,99	18,11	17,02	18,21	3,93
---------------------------	-------	------	-------	-------	-------	------

Förderbeginn: 1980

- b) Vorhaben Stadtbahn Rhein-Ruhr; Essen, 7. Bauabschnitt, Ost-West-Spange Porscheplatz – Turmhaus (Betriebstechnische Ausrüstung):

Bundesfinanzhilfen insgesamt: 19,04 Mio. DM

Jahresraten

(Mio. DM):	1983	1984	1985	1986	1987	1988 ff.
	0,54	4,00	2,00	0,40	5,00	7,10

Förderbeginn: 1983

2. Vorhaben Stadtbahn Rhein-Ruhr; Essen, 8. Bauabschnitt, Universität – Altenessen – Stadtgrenze Gelsenkirchen (Bauliche Anlagen):

Bundesfinanzhilfen insgesamt: 189,01 Mio. DM

Jahresraten

(Mio. DM):	1983	1984	1985	1986	1987	1988 ff.
	—	—	—	3,50	14,07	171,44

Förderbeginn: 1986

Darüber hinaus sind von der Bundesregierung keine weiteren Mittel vorgesehen. Im übrigen wird auf die kürzlich eingeleitete Fortschreibung des ÖPNV-Programms 1983–1987 verwiesen, zu der jedoch noch keine Vorschläge des Landes Nordrhein-Westfalen vorliegen.

20. Beabsichtigt die Bundesregierung, den bisherigen Finanzierungsrahmen beim Stadtbahnbau für das Ruhrgebiet bereitzuhalten oder sind Umschichtungen zu Lasten des ÖPNV bis 1987 von der Bundesregierung geplant?

Die Bundesfinanzhilfen für den Stadtbahnbau im Ruhrgebiet sind in dem z.Z. gültigen ÖPNV-Programm 1983–1987 gemäß § 6 Abs. 1 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) enthalten. Es wird vom Bundesminister für Verkehr aufgrund von Vorschlägen der Länder und im Benehmen mit ihnen aufgestellt und jährlich fortgeschrieben. Die Fortschreibung des ÖPNV-Programms 1983–1987 auf den Zeitraum 1984–1988 wurde kürzlich eingeleitet, Ergebnisse liegen noch nicht vor.

Die Finanzhilfen des Bundes für Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem GVFG stammen aus einem hierfür zweckgebundenen Anteil am Mineralölsteueraufkommen. Nach Abzug der für Forschungszwecke vorgesehenen Mittel stehen 50 v. H. der verbleibenden Mittel für ÖPNV-Vorhaben zur Verfügung. Eine Umschichtung dieser Mittel zu Lasten des ÖPNV ist nicht möglich.

