

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Berschkeit, Dr. Ehmke (Bonn), Frau Fuchs (Köln), Gilges, Herterich, Lennartz, Frau Matthäus-Maier, Dr. Nöbel, Schlatter, Vosen, Wiefel, Wischnewski, Daubertshäuser, Becker (Nienberge), Ibrügger und der Fraktion der SPD

Verkehrliche Entwicklung im Ballungsraum Köln-Bonn

Die Ziele der Verkehrspolitik für das viertgrößte Ballungszentrum der Bundesrepublik Deutschland sind im Hinblick auf das immer noch ausstehende verkehrspolitische Gesamtkonzept der Bundesregierung und in Anbetracht der Vorschläge des Bundesministers für Verkehr zur Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn zur Zeit nicht auszumachen.

Das Fernstraßennetz im Raum Köln/Bonn gehört zu den am stärksten belasteten Abschnitten in der Bundesrepublik Deutschland. Als Folge einer unzureichenden ÖPNV-Infrastruktur ist die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel unterdurchschnittlich. Das Schienenverkehrskreuz Köln ist so hoch ausgelastet, daß die Betriebsanlagen für zusätzliche Angebote der Deutschen Bundesbahn zugunsten regionaler Verkehrsbeziehungen nicht ausreichen.

In der Köln-Bonner-Region ist eine Verbesserung des Angebots öffentlicher Verkehrsleistungen durch die Gründung eines Verkehrsverbundes Rhein-Sieg und durch den Ausbau des S-Bahn-Systems dringend geboten.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Verkehrsverbund Rhein-Sieg

1. Ist die Bundesregierung bereit, die Verhandlungen zur Gründung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg nunmehr zügig voranzutreiben und zum Abschluß zu bringen, nachdem der vom Land Nordrhein-Westfalen beauftragte Gutachter Daten über die Kalkulation der Verbundeinnahmen vorgelegt hat, aufgrund derer sich das Wirtschaftsergebnis für die Bundesunternehmen beurteilen läßt?
2. Ist die Bundesregierung bereit, sich auch im Verkehrsverbund Rhein-Sieg, wie bisher in allen anderen Verkehrs-

verbünden, zur Aufgabenverantwortung für den ÖPNV und zur Eigentümerverantwortung für die Bundesunternehmen zu bekennen und an Lösungen mitzuarbeiten, bei denen durch entsprechende Bildung des Verbundtarifs und der Einnahmenaufteilung verfassungskonform gewährleistet wird, daß sich durch den Beitritt zum Verbund das Wirtschaftsergebnis der Bundesunternehmen nicht verschlechtert?

3. Welche Auswirkungen sind nach Auffassung der Bundesregierung von der im Bundeshaushalt 1984 vorgenommenen völligen Streichung zusätzlicher Investitionszuschüsse für die Förderung des ÖPNV für einzelne Bauvorhaben im Regierungsbezirk Köln zu erwarten?

II. S-Bahn-Planung

1. Ist der Bundesregierung bewußt, daß die bisher ausstehende Entscheidung über die Zukunft der S-Bahn-Planung Köln sich nachteilig auf die Infrastrukturplanung der Städte und Gemeinden und auf die Entwicklungsplanung des öffentlichen Nahverkehrs (Verkehrsverbund Rhein-Sieg etc.) auswirkt?
2. Zählt die S-Bahn-Planung in der Stadt und Region Köln im Hinblick auf die bereits realisierten Streckenabschnitte zu den laufenden S-Bahn-Bauvorhaben oder gelten hierfür die Grundsätze für den Bau neuer S-Bahnen, wonach dem Bund und der Deutschen Bundesbahn keine neuen Folgekosten entstehen dürfen?
3. Wird die Bundesregierung sicherstellen, daß vor Ablauf der Rechtskraft der Planfeststellung für die S-Bahn-Stammstrecke zwischen Köln-Mülheim und dem Gleisdreieck Köln-Nippes im März 1985 mit dem Neubau der Hohenzollernbrücke und dem übrigen Streckenausbau begonnen wird?
4. Ist die Bundesregierung ggf. bereit, auch vor Abschluß der laufenden Wirtschaftlichkeitsberechnungen Mitte 1984 den Neubau der Hohenzollernbrücke durch die Sicherstellung der Finanzierung einzuleiten und damit ein Hemmnis für Investitionen in Höhe von rd. 100 Mio. DM zu beseitigen?
5. Wann ist mit dem Abschluß eines Rahmenvertrages und der Einleitung aller notwendigen Planfeststellungsverfahren für die Strecken Köln in Richtung Langenfeld, Horrem (Sindorf), Siegburg, Neuss und Euskirchen zu rechnen?
6. Stimmt die Bundesregierung der Feststellung zu, daß die Anbindung des Flughafens Köln/Bonn an die geplante S-Bahn-Strecke Köln-Siegburg durch den Ausbau der Regionalstrecke zwischen Köln-Deutz und Porz lösbar und verkehrspolitisch erforderlich ist?

III. Straßenbau

1. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß im Hinblick auf die S-Bahn-Planung Parallelinvestitionen für konkurrierende Verkehrswege schädlich sind und deshalb vermieden werden müssen?
2. Teilt die Bundesregierung die im Rahmen der Planfeststellung erhobene Forderung der Bundesbahndirektion Köln, daß Investitionsmittel für den geplanten sechsstreifigen Ausbau der A 4 zwischen Kerpen/Horrem und Köln-West besser zur Finanzierung der etwa zwei Kilometer parallel verlaufenden geplanten S-Bahn-Strecke Köln-Horrem eingesetzt werden sollten?

IV. Deutsche Bundesbahn / Nahverkehrsstrecken

1. Ist die Bundesregierung bereit, die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn zu beauftragen, vor Maßnahmen zur Verlagerung des Personenverkehrs von der Schiene auf die Straße gemeinsam mit den in einer Verkehrsregion tätigen Busunternehmen zu prüfen, ob und wie im Rahmen eines gemeinsam entwickelten, abgestimmten Bus-Schiene-Konzeptes der Verkehr auf Schienenstrecken der Deutschen Bundesbahn in der Fläche wirtschaftlich betrieben werden kann?
2. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten durch investive Maßnahmen
 - moderne Signaltechnik und Weichen,
 - Sanierungsmaßnahmen am Oberbau,
 - Beschaffung kostengünstigerer und attraktiver Fahrzeugeund durch organisatorische Maßnahmen
 - vereinfachte Organisation des Nebenbahnbetriebes,
 - vereinfachter Fahrbetriebden Nebenbahnbetrieb im Regierungsbezirk Köln kostengünstiger zu gestalten und damit einen Beitrag zur Erhaltung von Schienenstrecken der Deutschen Bundesbahn in der Fläche zu leisten?
3. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, Vorhaben z. B. durch Übernahme notwendiger Investitionen am Fahrweg oder im Haltestellenbereich zu fördern, wenn ein privates oder kommunales Verkehrsunternehmen im Regierungsbezirk Köln bereit ist, im Rahmen von verkehrlichen Gesamtlösungen von der Deutschen Bundesbahn Schienenstrecken zu übernehmen und auf ihnen auf eigene Rechnung und eigenes Risiko Schienenpersonennahverkehr zu betreiben?
4. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auswirkungen auf bestehende Verkehrsverbünde und -gemeinschaften und die Aussichten auf weitere freiwillige Zusammenschlüsse,

wenn im Schienenpersonennahverkehr einheitliche Regelungen für die Benutzung dadurch aufgebrochen werden, daß die Freifahrtberechtigung für Schwerbehinderte nur noch in den S-Bahnen, nicht jedoch im sonstigen Schienenpersonennahverkehr gilt?

Bonn, den 25. Januar 1984

Berschkeit
Dr. Ehmke (Bonn)
Frau Fuchs (Köln)
Gilges
Herterich
Lennartz
Frau Matthäus-Maier
Dr. Nöbel
Schlatter
Vosen
Wiefel
Wischnewski
Daubertshäuser
Becker (Nienberge)
Ibrügger
Dr. Vogel und Fraktion