

**Antwort  
der Bundesregierung**

**auf die 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**

**— Drucksache 10/919 —**

**Verkehrliche Entwicklung im Ballungsraum Köln-Bonn**

*Der Bundesminister für Verkehr – A 36/20.00.15 – hat mit Schreiben vom 7. März 1984 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

Der ÖPNV ist nach der Verfassungsordnung in erster Linie Sache der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände, nicht des Bundes.

Die allgemeine Regelungsbefugnis und die allgemeine Verwaltungs- und Finanzierungszuständigkeit für den ÖPNV liegen bei den Ländern und Gemeinden (Gemeindeverbände). Die Deutsche Bundesbahn nimmt jedoch kraft Herkommens einzelne Aufgaben des ÖPNV wahr. Für das Engagement der Deutschen Bundesbahn im ÖPNV innerhalb und außerhalb der Verkehrsballungsräume hat die Bundesregierung die Voraussetzungen in ihrem Beschuß vom 23. November 1983 zu den „Leitlinien zur Konsolidierung der DB“ festgelegt.

Dies vorausgeschickt, beantwortet die Bundesregierung die einzelnen Fragen wie folgt:

*I. 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 Verbundebinnahmen vorgelegt hat, aufgrund derer sich das Wirtschaftsergebnis für die Bundesunternehmen beurteilen läßt?

Die Haltung der Bundesregierung zum geplanten Verkehrsverbund Rhein-Sieg ist allen Beteiligten hinreichend bekannt. Sie ist vom Bundesminister für Verkehr in den vorbereitenden Gremien sowie insbesondere in den Verhandlungen mit dem Lande Nordrhein-Westfalen wiederholt vorgetragen, erläutert und durch konkrete Vorschläge zum Entwurf eines Vertragswerkes präzisiert worden. Schließlich hat der Bundesminister für Verkehr die Bereitschaft des Bundes noch einmal in einem Schreiben an den Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 7. Januar 1984 unter ausdrücklicher Bezugnahme auf den Beschuß der Bundesregierung vom 23. November 1983 betreffend die „Leitlinien zur Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn (DB)“ u. a. wie folgt umrissen:

- Der Bund steht nach wie vor zum Engagement der DB im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Voraussetzung ist, daß das Engagement in Zukunft finanzierbar bleibt. Unter dieser Voraussetzung ist auch der Raum an Rhein und Sieg als verbundwürdig anzusehen.
- Auch für den geplanten Verkehrs- und Tarifverbund Rhein-Sieg ist nur eine solche Kooperation in Betracht zu ziehen, die sicherstellt, daß die Verluste der Verkehrsunternehmen des Bundes vor Verbundeneintritt im Verhältnis zu den Gesamtzuwendungen des Bundes an die DB im Bundeshaushalt (mittelfristige Finanzplanung) nicht steigen. Insoweit stellt sich allerdings die Frage, ob die vom Lande Nordrhein-Westfalen angestrebte Größe des Verbundraumes (flächenmäßig wäre es der zweitgrößte Verbundraum in der Bundesrepublik Deutschland) sowie die vorgesehene Organisationsform angemessen sind. Jedenfalls dürfen die finanziellen Auswirkungen eines solchen Großprojektes nicht zu Lasten des Bundes gehen.

2. Ist die Bundesregierung bereit, sich auch im Verkehrsverbund Rhein-Sieg, wie bisher in allen anderen Verkehrsverbünden, 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?

Aus der Antwort zur Frage 1 ergeben sich Bereitschaft und Bedingungen der Bundesregierung für ein Mitwirken der Bundesunternehmen in einem Verkehrsverbund Rhein-Sieg. Im übrigen liegt z. Z. noch kein ausreichendes Zahlenmaterial über die finanziellen Auswirkungen auf die einzelnen Verkehrsunternehmen in einem Verkehrsverbund Rhein-Sieg vor.

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?

Mit den zusätzlichen Investitionszuschüssen sollte in den Jahren 1981 bis 1983 der Rückgang des zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommens ausgeglichen werden. Da dieses Aufkommen nach neueren Steuerschätzungen wieder ansteigt, bedarf es nach Auffassung der Bundesregierung auch angesichts der angespannten Haushaltssituation keiner weiteren Zusatzmittel. Aus dieser Entwicklung ergeben sich für Bauvorhaben im Regierungsbezirk Köln keine Nachteile.

## 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?

Im Unterschied zu anderen vergleichbaren Verdichtungsräumen sind in der Region Köln Initiativen für einen weiteren S-Bahnausbau relativ spät ergriffen und erst 1978 entsprechende Vorstellungen an die Bundesregierung herangetragen worden. Sie hat der DB noch im gleichen Jahr einen Planungsauftrag erteilt. Ergebnisse sind nach Mitteilung der DB etwa Mitte dieses Jahres zu erwarten. Der Zeitrahmen für die Planung eines S-Bahnnetzes in der Größenordnung, wie es für die Region Köln zur Diskussion steht, ist nicht unangemessen.

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?

Für die S-Bahn-Planung Köln gelten grundsätzlich die Aussagen der Leitlinien über den Bau neuer S-Bahnen im DB-Konzept vom 23. November 1983.

Im Hinblick auf den fortgeschrittenen Planungsstand für das Teilprojekt „3. Baustufe der S-Bahn Köln“ prüft die Bundesregierung, ob für diesen Teilbereich eine Einstufung als laufendes Bauvorhaben in Frage kommt.

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?

Die bis März 1985 gültige Planfeststellung betrifft nicht die S-Bahn-Stammstrecke Köln-Mülheim–Köln-Nippes, sondern ausschließlich deren Bestandteil „Erweiterung der Hohenzollernbrücke um zwei Gleise“. Mit dem Vorhaben „3. Baustufe der S-Bahn Köln“, das die genannte Stammstrecke enthält, kann nach Abschluß der vorerwähnten Prüfung erst begonnen werden, wenn die dann zufordernden Voraussetzungen entsprechend der Leitlinien der Bundesregierung vom 23. November 1983 erfüllt sind. Ob dies innerhalb der angegebenen Frist der Fall sein wird, läßt sich gegenwärtig nicht beurteilen.

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?

Die Erweiterung der Hohenzollernbrücke ist integraler Bestandteil des Vorhabens „3. Baustufe der S-Bahn Köln“ und hat außerhalb davon keinen Verkehrswert, der eine Finanzierung mit Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) rechtfertigen würde. Sofern die in der Antwort zur Frage 3 genannten Voraussetzungen rechtzeitig erfüllt werden, wird der Bund, soweit voraussehbar, die erforderlichen GVFG-Mittel bereitstellen.

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?

Mit dem Abschluß eines Rahmenvertrages kann erst gerechnet werden, wenn für alle in ihn einzubeziehenden Strecken nachgewiesen ist, daß dem Bund und der Deutschen Bundesbahn keine neuen Folgekosten entstehen. Termine für die Einleitung der hierfür erforderlichen Planfeststellungsverfahren können zur Zeit noch nicht genannt werden.

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?

Die Bundesregierung stimmt dieser Feststellung insoweit zu, als eine Anbindung des Flughafens Köln/Bonn an die in Planung

befindliche S-Bahnstrecke Köln–Siegburg durch einen Ausbau der Regionalstrecke zwischen Köln–Deutz und Porz technisch lösbar wäre. Wegen der hohen Infrastrukturkosten von etwa 400 Mio. DM für eine solche Anbindung bestehen jedoch erhebliche Zweifel, ob sie sich verkehrspolitisch und wirtschaftlich rechtfertigen lässt. Die laufenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen werden auch hierüber Aufschluß geben.

### *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?

Der BMV prüft im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung in Ballungsräumen bei Neu- und Ausbaumaßnahmen im Fernstraßennetz die Auswirkungen auf bestehende oder geplante S-Bahnlinien. Je nach Art und Höhe des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsstruktur ist die gegenseitige Beeinflussung parallel verlaufender Verkehrswege unterschiedlich zu beurteilen. Im Falle der A 4 Kerpen/Horrem–Köln und der S-Bahn Köln–Horrem wurden in einer im Auftrag des BMV erstellten Untersuchung von den Professoren Heimerl und Steierwald nur geringe Interdependenzwirkungen ermittelt. Dies erklärt sich im wesentlichen dadurch, daß die A 4 vorwiegend Verkehrsströme aufweist, deren Ziele/Quellen außerhalb des Untersuchungsgebietes liegen. Die Frage nach einem S-Bahn-Übergang bei Berücksichtigung der gegebenen Verkehrsstruktur stellt sich somit nicht.

Aus Haushaltsgründen ist es nicht möglich, Investitionsmittel für den Ausbau der A 4 zur Finanzierung des S-Bahn-Strecken-Ausbaus zu verwenden.

### *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?

Der Bund steht nach wie vor zum Engagement der DB im ÖPNV sowie zu einer konstruktiven Zusammenarbeit der DB mit anderen Verkehrsunternehmen auf diesem Gebiet. Die „Leitlinien zur Konsolidierung der DB“ geben der DB wichtige Hinweise für

eine angemessene Verkehrsbedienung im ÖPNV. Nach der gesetzlichen Regelung sind die Unternehmensorgane der DB grundsätzlich eigenverantwortlich zuständig für die Bestimmung der notwendigen Einzelmaßnahmen und die Festlegung der Prioritäten. Die DB prüft in jedem Einzelfall vor Maßnahmen zur Umstellung der Bedienung von der Schiene auf die Straße, inwieweit durch Angebotsverbesserungen und abgestimmte Bedienungskonzepte Schiene/Bus das Schienenverkehrsaufkommen gesteigert werden kann und inwieweit sich daraus die Erhaltungswürdigkeit der Schienenstrecke ergibt. Dabei werden auch die in einer Verkehrsregion vorhandenen anderen Bus-Unternehmen mit in die Betrachtungen einbezogen.

2. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten durch investive Maßnahmen

- moderne Signalechnik und Weichen,
  - Sanierungsmaßnahmen am Oberbau,
  - Beschaffung kostengünstigerer und attraktiver Fahrzeuge
- und durch organisatorische Maßnahmen
- vereinfachte Organisation des Nebenbahnbetriebes,
  - vereinfachter Fahrbetrieb

den Nebenbahnbetrieb im Regierungsbezirk Köln kostengünstiger zu gestalten und damit einen Beitrag zur Erhaltung von Schienenstrecken der Deutschen Bundesbahn in der Fläche zu leisten?

Zur Strukturpassung und Zukunftsorientierung der DB gehören auch Investitionen. Sie müssen der Betriebssicherheit, der Wirtschaftlichkeit sowie der Verbesserung des Angebotes dienen. Die Koordinierung des Umfanges und Einsatzes der Investitionsmittel bleibt eine Aufgabe der Unternehmensleitung der DB.

Die genannten investiven und organisatorischen Maßnahmen sind grundsätzlich geeignet, zur Rationalisierung beizutragen. Allerdings erwartet die DB nicht, daß sich dadurch die Kosten schwach ausgelasteter Strecken so weit senken lassen, daß allgemein von einer Beibehaltung der Schienenbedienung ausgegangen werden kann. Über die Anwendung dieser Maßnahmen auf Nebenbahnen – auch im Regierungsbezirk Köln – kann daher jeweils erst nach Prüfung jedes Einzelfalles entschieden werden.

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?

Die Bundesregierung steht der Frage der Übernahme von DB-Strecken durch private oder kommunale Verkehrsunternehmen aufgeschlossen gegenüber. Allerdings wird sich im Einzelfall zeigen müssen, ob eine wirtschaftliche Form und auch das Interesse

für eine Weiterbedienung gegeben sind. In diesem Rahmen wird auch geklärt werden müssen, unter welchen Bedingungen eine Übergabe in Betracht kommt. Die Förderung solcher Vorhaben mit Bundesmitteln nach dem GVFG ist möglich, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind und das betreffende Bundesland das Vorhaben zur Aufnahme in das Förderprogramm vorschlägt.

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?

Die Änderung der Bestimmungen über die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im öffentlichen Personenverkehr beruht auf Artikel 20 und 21 des Haushaltbegleitgesetzes 1984. Die Beschränkung der Freifahrtberechtigung auf die Benutzung der S-Bahnen trägt dem Ziel des Gesetzes mehr Rechnung. Danach sollen die Nachteile ausgeglichen werden, die Schwerbehinderten in ihrem unmittelbaren örtlichen Lebensbereich dadurch entstehen, daß sie infolge ihrer Behinderung in stärkerem Maße auf Nahverkehrsmittel angewiesen sind. Die Gesetzesänderung steht mithin in keinem Zusammenhang mit der Organisationsform von Verkehrskooperationen.

---

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51

ISSN 0722-8333