

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Senfft und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/5923 —**

Weiterbau der Schnellbahn S 4 in Dortmund

*Der Bundesminister für Verkehr – E 22/20.55.25 – DB 804/24
BT 86 – hat mit Schreiben vom 11. September 1986 namens der
Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:*

Vorbemerkung

Der Ausbau der S-Bahn im Raum Dortmund ist in einem Vertrag vom 23./28. Juni 1972 zwischen der Deutschen Bundesbahn und dem Land Nordrhein-Westfalen festgelegt. Dieser Vertrag umfaßt die folgenden Streckenabschnitte:

- S 1: Essen – Bochum (seit Mai 1975 in Betrieb);
Bochum – Dortmund-Dorstfeld – Dortmund Hbf (seit September 1983 in Betrieb);
- S 2: Dortmund Hbf – Dortmund-Dorstfeld (Ausbau abgeschlossen); Dortmund-Dorstfeld – Dortmund-Mengede (z. Z. in Bau);
- S 4: Unna – Unna-Königsborn – Dortmund-Dorstfeld – Dortmund-Lütgendortmund Ost (seit Juni 1984 in Betrieb);
Dortmund-Lütgendortmund Ost – Dortmund-Lütgendortmund Markt (Zustimmung des Bundesministers für Verkehr zum Bau liegt vor; der Planfeststellungsbeschuß wird in Kürze veröffentlicht);
Dortmund-Lütgendortmund Markt – Dortmund-Bövinghausen – Herne (insbesondere wegen örtlicher Widerstände gegen die Planung steht derzeit noch nicht fest, wann mit dem Bau begonnen werden kann).

Die Planung für das gesamte Netz der S-Bahn Ruhr basiert auf landesplanerischen Festlegungen, u. a.

- im Entwicklungsprogramm Ruhr (EPr 1968–1973) des Landes Nordrhein-Westfalen vom März 1968,

- im Nordrhein-Westfalen-Programm 1975 des Landes Nordrhein-Westfalen vom März 1970,
- im Generalverkehrsplan des Landes Nordrhein-Westfalen vom März 1970 und
- im Gebietsentwicklungsplan Regionale Infrastruktur des Landes Nordrhein-Westfalen vom Juli 1972.

Diese aufgrund umfangreicher Untersuchungen getroffenen Festlegungen bildeten auch die Grundlage für den Abschluß des o. g. Vertrages. Der Investitionsentscheidung für den Ausbau der o. g. S-Bahn-Strecken liegt außerdem eine betriebswirtschaftliche Untersuchung der Deutschen Bundesbahn zugrunde. Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung, wie sie seit einigen Jahren für entsprechende Vorhaben gefordert wird, liegt für diese Maßnahmen nicht vor.

1. Ist der Bundesregierung bekannt, daß und aus welchen Gründen „die Prüfungsgremien des Bundes und der Bundesbahn“ sich gegen einen Weiterbau der Schnellbahn S 4 aussprechen?

Ja; der Prüfungsdienst für die Deutsche Bundesbahn (DB) erwartet durch den Ausbau der S-Bahn zwischen Lütgendortmund und Herne zusätzliche betriebswirtschaftliche Verluste für die Deutsche Bundesbahn. Unabhängig davon führt die DB aufgrund ihrer vertraglichen Verpflichtungen die Planungen der S 4 bis Herne fort.

2. Wie beurteilt die Bundesregierung das Nutzen/Kosten-Verhältnis für den Weiterbau der Schnellbahn S 4 über ihren derzeitigen Endhaltepunkt Lütgendortmund-Ost hinaus, insbesondere für die geplanten Neubaustrecken Lütgendortmund-Ost/Lütgendortmund-Markt und Lütgendortmund-Markt/Dortmund-Bövinghausen?

Wie in der Vorbemerkung ausgeführt, liegen der Investitionsentscheidung für das o. g. Gesamtvorhaben zwar umfangreiche Untersuchungen und Gutachten, aber keine ausdrückliche Nutzen-Kosten-Analyse zugrunde. Für die in der Frage genannten – relativ kleinen – Teilabschnitte des Vorhabens sind derartige Analysen nicht sinnvoll, zumal der aus Bauablaufgründen derzeit bestehende provisorische Endpunkt Dortmund-Lütgendortmund Ost als endgültiger Endpunkt dieser S-Bahn-Linie verkehrlich nicht vertretbar wäre.

3. Welche Kosten und welche Nutzengrößen hat die Bundesregierung hierbei berücksichtigt?

Siehe Antwort zu Frage 2.

4. Kann nach Auffassung der Bundesregierung das Nutzen/Kosten-Verhältnis durch eine Planänderung verbessert werden, indem
 - die geplante Trasse in ihrem südlichen Abschnitt unmittelbar neben die Bundesstraße B 1 gelegt,
 - der Abriß von Wohngebäuden für den Trassenbau vermieden und

- die Schnellbahn S 4 etwa 200 m südlich des Lütgendortmunder Markts in einem oberirdischen Haltepunkt enden wird?

Nein. Die in der Frage genannte Trassen-Variante

- wäre verkehrlich ungünstiger, weil sie die Siedlungsgebiete nur in Randlage berührt, anstatt die Schwerpunkte des Verkehrsaufkommens zu erschließen;
- ließe keine dies kompensierenden Kostenminderungen erwarten, weil für diese Trassenvariante teilweise hochwertiges Gewerbegebiet in Anspruch genommen werden müßte;
- würde die vertraglich vereinbarte Weiterführung der S-Bahn nach Herne praktisch unmöglich machen.

5. Sieht die Bundesregierung weitere Möglichkeiten zur Kostenreduzierung?

Die Planungsoptimierung durch die Deutsche Bundesbahn sowie Auflagen, die in der Zustimmung des Bundesministers für Verkehr vom September 1985 zum Weiterbau im Abschnitt Dortmund-Lütgendortmund Ost – Dortmund-Lütgendortmund Markt enthalten sind, lassen sowohl Kostenminderungen als auch Nutzenmehrungen erwarten.

6. Ist der Bundesregierung bekannt, in welchem Umfang die Deutsche Bundesbahn im Bereich der bisher geplanten Trasse für die Schnellbahn S 4 Grundstücke erworben hat, und hält die Bundesregierung diese Grundstücksvorratspolitik für rechtmäßig und wirtschaftlich sinnvoll, obwohl der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses noch lange nicht absehbar ist?

Ja. In der Grundstücksvorratspolitik der Deutschen Bundesbahn sind keine Anhaltspunkte erkennbar, nach denen Rechtmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit in Zweifel zu ziehen wären.

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