

## Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Gila Altmann (Aurich), Annelie Buntenbach, Michael Hustedt, Winfried Nachtwei, Christa Nickels, Wolfgang Schmitt (Langenfeld), Manfred Such, Ludger Volmer, Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Modernisierung der Ausbauplanungen der S-Bahn-Linie 9 Haltern—Essen—Wuppertal**

Die 90 Kilometer lange Regionalbahn-Linie 9 Haltern—Essen—Wuppertal soll nach den seit mehreren Jahrzehnten unveränderten Standards des S-Bahn-Netzes Rhein-Ruhr ausgebaut werden. Für die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen sind insgesamt mindestens 400 Mio. DM vorgesehen. Der entsprechende Vertrag wurde 1993, also noch vor der Regionalisierung, zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der damaligen Deutschen Bundesbahn unterzeichnet.

Dieser Ausführungsvertrag setzt immer noch auf das unbefriedigende Provisorium des Lok-bespannten starren Wendezuges der 70er Jahre und beinhaltet u. a.

- eine Vielzahl großer Brückenbauwerke mit erheblichen Eingriffen in die niederbergische Landschaft,
- die Elektrifizierung von Streckenabschnitten,
- die generelle Anhebung der Bahnsteige auf den veralteten 96-cm-Standard und
- die Ausstattung auch kleinster, heute meist über Rampen oder ebenerdig erreichbarer Haltepunkte mit aufwendigen und teuren Fahrstühlen oder Rolltreppen.

Auch wenn mit dem Ausbau der Strecke jahrzehntelange Instandhaltungsversäumnisse der Bahn nachgeholt werden, bedeutet der Ausführungsvertrag in der Konsequenz das Ignorieren zeitgemäßer Bahntechnik, was zu sehr hohen Folgekosten und mangelnder Umweltsensibilität führt. Zudem kommt es durch die Umstellung auf S-Bahn-Betrieb mit Verwendung der heute üblichen Wendezüge (mit sog. „X-Wagen“) zu erheblichen Nachteilen (z. B. gegenüber dem heutigen Regionalbahnbetrieb pro Zug 30 Sitzplätze weniger, keine Fahrradabteile), die dem Fahrgast insbesondere im Regionalverkehr nicht zu vermitteln sind.

Demgegenüber hat die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) eine Aufbruchstimmung bei den Verantwortlichen auf der kommunalen Ebene und einen technischen Innovationsschub bei der Industrie ausgelöst. So sind die Bremswege neuer, geeigneter Triebwagen bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h von 450 auf 150 Meter verkürzt. In der Region wird von den Entscheidungsträgern und den Fahrgästen erwartet, daß die neue S-Bahn im Jahre 2000 einen Fortschritt gegenüber dem heute bestehenden Angebot darstellt und die von den Fahrzeugherstellern gesetzten Maßstäbe hinsichtlich niedrigerer Betriebskosten, höchstem Komfort und Umweltverträglichkeit erfüllt.

Der vorgesehene Ausbau muß genau auf diese Zielsetzung abgestimmt sein und eine Marktöffnung für Betreiber mit modernsten Produkten zulassen. Vor dem Hintergrund der Finanzprobleme der öffentlichen Hand darf der veraltete, nur auf DB-Fahrzeuge abgestimmte und überzogene S-Bahn-Standard der 70er Jahre nicht länger den Aufwand des Ausbaus und damit die Höhe der Bundesmittelförderung bestimmen. Bahnreform und Regionalisierung sind nur dann sinnvoll, wenn sie zu mehr Effizienz und zu mehr Markt führen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie reagiert die Bundesregierung auf den Anpassungsbedarf bei S-Bahn-Ausführungsverträgen, die vor der Regionalisierung abgeschlossen wurden und aufgrund zögerlicher Realisierung inzwischen den heutigen Rahmenbedingungen der Marktöffnung im SPNV sowie dem Einsparungsdruck im Bereich der öffentlichen Haushalte nicht mehr entsprechen?
2. Wie bewertet es die Bundesregierung, wenn Innovationen der Schienenfahrzeugindustrie aufgrund veralteter S-Bahn-Planungen nicht zum Einsatz kommen können und dadurch die Betriebskosten dauerhaft in die Höhe getrieben werden, anstatt Kosteneinsparungen für attraktivere Angebote sowie für die Entlastung öffentlicher Haushalte zu nutzen?
3. Soll dem Geschäftsbereich Netz des Bundesunternehmens DB AG weiterhin zugestanden werden, Bundesmittel im Rahmen der Ausbaumaßnahmen zu verwenden, um
  - a) die Bahnsteige der genannten S-Bahn-Linie auf 96 cm Höhe auszubauen, die nur zu veraltetem Fahrzeugmaterial der DB AG paßt und damit alle neuen Triebwagen-Entwicklungen (in der Regel für 55 bzw. 76 cm) sowie mögliche Konkurrenten der DB AG ausschließt,
  - b) Bahnübergänge trotz der Entwicklung hochleistungsfähiger Sicherungs- und Bremstechnik ausnahmslos durch große Brückenbauwerke zu ersetzen,
  - c) auch kleinste Haltepunkte – insbesondere aufgrund der unter b) erwähnten Brückenbauwerke – mit weit überzogenen Standards ausbauen zu müssen?
  - d) Ist der Bundesregierung in diesem Zusammenhang bekannt, daß selbst auf seit fast 30 Jahren betriebenen S-Bahn-Strecken im Ruhrgebiet, beispielsweise bei der S 6 mit den

Haltepunkten Essen-Süd und Essen-Werden, die Bahnsteige zu niedrig sind, so daß sie nicht zu den eingesetzten S-Bahn-Fahrzeugen passen und von den Fahrgästen hohe Stufen zu überwinden sind?

4. Warum soll mit Bundesmitteln eine S-Bahn-Planung gefördert werden, die dem Geschäftsbereich Netz des Bundesunternehmens DB AG weiterhin den Einsatz veralteter Fahrzeugkonzepte auf neuen Strecken ermöglicht und damit starre Zuglängen, beträchtliche Energieverschwendung und unzeitgemäßen Komfort fortschreibt, obwohl diese veralteten Fahrzeuge auf bestehenden Linien auch weiterhin eingesetzt werden können?
5. Welche Handlungsoptionen sieht die Bundesregierung, um bei einer solch bedeutsamen Infrastrukturinvestition aufgrund der Bundeskompetenz (GVFG-Bundesprogramm) Lösungen zu erreichen, die dem Stand der Technik entsprechen und damit dauerhaft finanzierbar sind?
6. Sind die zur Finanzierung des Ausbaus der S-Bahn-Linie Haltern–Essen–Wuppertal benötigten Bundesmittel konkret gefährdet, wenn
  - a) die S-Bahn Haltern–Essen–Wuppertal mit anderen Linien durchgebunden bzw. nach dem Flügelungsprinzip verknüpft wird,
  - b) oder wenn die S 9 betrieblich in einen evtl. nach gängigem S-Bahn-Standard betriebenen Nordteil (Haltern–Bottrop–Essen/Hbf.–Essen/Steele Ost) und einen nicht elektrifizierten Südteil (Essen/Hbf.–Wuppertal, ggf. weiter über die RB 67 über Remscheid nach Solingen/Ohligs) geteilt würde,
  - c) ein flexibles Triebwagensystem – ggf. insbesondere auf dem südlichen Streckenast – zum Einsatz kommt,
  - d) der Ausbau der Haltepunkte zwar behindertengerecht erfolgt, darüber hinaus aber auf das notwendige, vernünftige Maß beschränkt wird,
  - e) die Bahnsteighöhe der Norm von 76 cm angepaßt wird,
  - f) auf Brücken in sensiblen Bereichen bzw. bei geringem Verkehrsaufkommen auf den querenden Straßen zugunsten von Bahnübergängen verzichtet wird,
  - g) ein anderes, an der Strecke liegendes Eisenbahnverkehrsunternehmen als die DB AG mit der kostengünstigeren Erbringung der Betriebsleistungen beauftragt würde?

(Bitte diese Teilfragen einzeln beantworten.)

7. Wie hoch ist das Einsparpotential bei den notwendigen Investitionen, wenn statt des S-Bahn-Standards Rhein-Ruhr alle Spielräume zur Kostensenkung durch modernste Technik und schlanke Produktion genutzt würden?
8. Inwieweit könnte hierdurch der Ausbau beschleunigt und die Bundesfinanzierung (GVFG) entlastet sowie ggf. vorgezogen werden?

9. Wie schätzt die Bundesregierung die Wirkung einer nach modernsten Gesichtspunkten gebauten und betriebenen großen S-Bahn-Strecke, die den Leistungsstand deutscher Bahntechnik eindrucksvoll dokumentiert, als Referenz für den europäischen Markt ein?

Bonn, den 26. Juni 1996

**Albert Schmidt (Hitzhofen)**

**Gila Altmann (Aurich)**

**Annelie Buntenbach**

**Michael Hustedt**

**Winfried Nachtwei**

**Christa Nickels**

**Wolfgang Schmitt (Langenfeld)**

**Manfred Such**

**Ludger Volmer**

**Helmut Wilhelm (Amberg)**

**Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion**