

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen),
Irmingard Schewe-Gerigk und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/5462 –**

Verbesserung des Schienenverkehrs im östlichen Ruhrgebiet

Die heute existierende S-Bahn-Linie 4 von Unna über Dortmund nach Lütgendortmund soll laut Planungen aus dem Jahr 1972 über Dortmund-Bövinghausen und Castrop-Rauxel nach Herne verlängert werden. Damit sollen die Verkehrsverhältnisse im östlichen Ruhrgebiet erheblich verbessert werden.

Ungeachtet dessen zeichnet sich bis heute aber keine konkrete Realisierung dieser Planungen ab. Den Beteuerungen der Bahn, sie halte an der S 4-Planung fest, stehen enorme Kosten gegenüber, die allein bei einem in Lütgendortmund erforderlichen Tunnel rd. 100 Mio. DM und insgesamt bei der Trasse infolge zahlreicher Neu- und Ausbaumaßnahmen mehr als 150 Mio. DM betragen würden. Zudem würde der Weiterbau der S 4 den Menschen in den erschlossenen Wohngebieten keinen verkehrstechnischen Vorteil bringen. Nachteilig wirke sich hingegen aus, daß die Dortmunder Innenstadt über den Hauptbahnhof nicht mehr direkt zu erreichen ist.

Allerdings gibt es die Alternative des Ausbaus der Emschertalbahn, die eine ähnliche Verkehrsbedienung wie die geplante S 4 leisten kann. Erforderlich wäre in diesem Fall nur ein Ausbau der Strecke und eine Erhöhung der Taktfrequenz:

- Bislang wird die Strecke von veralteten Dieseltriebwagen bedient. Von der Industrie neu entwickelte leichtere Fahrzeuge kommen nicht zum Einsatz;
- die Emschertalbahn verkehrt im Augenblick nur stündlich, was weder den Bedürfnissen der Fahrgäste noch dem Bevölkerungspotential entlang der Strecke – im dichtbesiedelten Ruhrgebiet – entspricht;
- aufgrund jahrzehntelanger Vernachlässigung der Strecke entspricht die Fahrzeit nicht einem modernen Betrieb.

Vorbemerkung

Im Ausführungsvertrag Nr. 2 vom 28. Juni 1972 zum Rahmenabkommen vom 30. August 1965 zwischen der Deutschen Bundes-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 10. September 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

bahn und dem Land Nordrhein-Westfalen ist u. a. der Ausbau des Streckenabschnittes Herne – Dortmund Lütgendortmund für einen S-Bahn-Betrieb festgelegt worden. Die Entscheidung über die Anmeldung eines Vorhabens zur Förderung aus dem Bundesprogramm gemäß § 6 Abs. 1 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) liegt bei dem Land und der Deutschen Bahn AG, die dies in einem Ausführungsvertrag festlegen. Der Bund hat hierzu kein Initiativrecht.

Das Vorhaben ist für eine Förderung im Rahmen der Fortschreibung 1996 bis 2000 des Bundesprogramms nicht angemeldet worden.

Mit der Regionalisierung ist neben der Aufgaben- auch die finanzielle Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr der Eisenbahnen des Bundes und damit auch für die Bestellung der Verkehrsleistungen vom Bund auf die Länder übergegangen, die dafür vom Bund entsprechend finanziell ausgestattet werden.

Sollten sich die Voraussetzungen für die seinerzeitigen Ausführungsverträge, die zwischen der Deutschen Bundesbahn und Ländern geschlossen worden sind – der Bund ist nicht beteiligt –, ändern, wäre von den Vertragspartnern die Initiative zu ergreifen.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die aus dem Jahr 1972 stammenden S-Bahn-Planungen, insbesondere im Hinblick auf den Zeitrahmen einer konkreten Realisierung?

Die Entscheidung über den Zeitrahmen einer konkreten Realisierung liegt bei dem Land und der Deutschen Bahn AG. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

2. Welche Kosten fallen voraussichtlich bei Realisierung dieser Planungen an?

Dem Bund sind aktuelle Planungen mit konkreten Kosten zu dem angesprochenen Vorhaben nicht bekannt.

3. Welchen Anteil dieser Kosten würde der Bund übernehmen?

Grundsätzlich kann ein Vorhaben zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz nach Maßgabe der verfügbaren Mittel finanziert werden, wenn die Voraussetzungen für die Förderung gemäß § 3 GVFG erfüllt werden. Der höchstmögliche Fördersatz beträgt für Vorhaben im Bundesprogramm gemäß § 6 Abs. 1 GVFG 60 %, für Vorhaben im Landesprogramm gemäß § 6 Abs. 2 GVFG 75 % der zuwendungsfähigen Kosten.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß der Bund den Ländern im Rahmen der Regionalisierung finanzielle Mittel in

beträchtlichem Umfang zur Verfügung stellt, die auch für den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur eingesetzt werden können.

4. Welche Betriebskosten würden für den Aufgabenträger beim Betrieb der S-Bahn jährlich anfallen?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

5. Ist der Bundesregierung die Alternative des Ausbaus der Emscher-talbahn bekannt?

Der Bundesregierung ist bekannt, daß entsprechende Überlegungen angestellt werden.

6. Welche Baukosten sind für die Modernisierung dieser Strecke zu veranschlagen?

Der Bundesregierung sind konkrete Planungen hierfür nicht bekannt.

7. Welche Betriebskosten sind für den Betrieb dieser Strecke zu veranschlagen, wenn man
- einen Betrieb mit modernem Zugmaterial, z. B. mit dem neu entwickelten „Talent“ der Firma Talbot, unterstellt?
 - Falls keine konkreten Zahlen vorliegen: Welche Kosten fallen bei der Modernisierung und bei dem Betrieb vergleichbarer Strecken an?

Zu a)

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

Zu b)

Die Kosten der Modernisierung vorhandener Strecken hängen insbesondere von ihrem Zustand, den topographischen und technischen Gegebenheiten sowie dem geplanten Einsatzzweck ab. Eine Übertragung auf andere Strecken ist deswegen nicht ohne weiteres möglich.

8. a) Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit, veraltete und teure S-Bahn-Planungen durch angepaßte Modernisierungen von Schienenstrecken und den Einsatz modernen Zugmaterials zu ersetzen?
- b) Was unternimmt die Bundesregierung, um ihren Einfluß auf die Länder bzw. auf das Bundesunternehmen DB AG in diesem Sinne geltend zu machen?
- c) Wie bewertet die Bundesregierung die umwelt- und industriepolitischen Auswirkungen einer auf diese Weise effizienter gestalteten Schienennetausbauplanung?

Zu a)

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

Das S-Bahn-System entspricht dem Stand der Technik und hat sich durch seine Leistungsfähigkeit bewährt.

Zu b)

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

Zu c)

Die Bundesregierung geht davon aus, daß eine nach modernsten Gesichtspunkten gebaute und betriebene S-Bahn-Strecke dem Anliegen der Umweltpolitik entspricht und ausgezeichnete industriepolitische Auswirkungen zeitigen wird.

9. Welche Auslastung verzeichnet gegenwärtig die Emschertalbahn, und stimmt die Bundesregierung unserer Meinung zu, daß der Betrieb dieser Strecke im größten deutschen Ballungsraum angesichts des Zustandes der Strecke, der eingesetzten Fahrzeuge und des Bedienungsangebotes weder zeitgemäß noch für den Fahrgast attraktiv erfolgt?

Aktuelle Auslastungszahlen liegen weder dem Bund noch der Deutschen Bahn AG vor.

Entsprechend den Grundsätzen der Bahnstrukturreform und der Regionalisierung liegt die Wertung der Auslastung dieser Strecke bei der Deutschen Bahn AG, den betreffenden Gebietskörperschaften und dem Land.

10. Wie bewertet die Bundesregierung die Zukunft der Emschertalbahn ohne Modernisierungsmaßnahmen?

Auf die Antwort zu Frage 9 wird verwiesen.