

Antrag

der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Gila Altmann (Aurich), Annelie Buntenbach, Michael Hustedt, Kerstin Müller (Köln), Winfried Nachtwei, Christa Nickels, Egbert Nitsch (Rendsburg), Simone Probst, Irmingard Schewe-Gerigk, Wolfgang Schmitt (Langenfeld), Manfred Such, Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Effizienter und EU-konformer Bau der S-Bahn-Linie 9 Haltern–Essen–Wuppertal

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Beim Ausbau des südlichen Abschnittes der S-Bahn-Linie 9 Essen–Wuppertal ist der aktuelle Stand der Betriebs- und Fahrzeugtechnologie zu berücksichtigen. Hierdurch sind Ausbaukosten und Eingriffe zu minimieren und ein dauerhaft finanzierbarer Betrieb sicherzustellen. Dem Anliegen von Bahnreform und Regionalisierung des Nahverkehrs, über mehr Wettbewerb für einen kostengünstigeren maßgeschneiderten Schienenverkehr zu sorgen, ist auch bei diesem konkreten Projekt Rechnung zu tragen.
2. Der Bau des Streckenabschnitts zwischen Essen und Wuppertal ist so vorzunehmen, daß den EG-Richtlinien 1191/69 in der Fassung der Verordnung 1893/91 und 91/440/EWG sowie auch § 14 Abs. 1 AEG mit ihrer Forderung nach einem diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur entsprochen wird. Dazu ist insbesondere die Bahnsteighöhe auf das europäische Standardmaß von 76 cm festzulegen, weil nur dann Konkurrenz anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen möglich wird.
3. Die Bundesregierung hat aufgrund ihrer Rolle als Finanzier darauf hinzuwirken, daß das Land Nordrhein-Westfalen und das Bundesunternehmen Deutsche Bahn AG den bestehenden Vertrag mit dem Ziel einer schnelleren, kosteneffizienteren Realisierung des S-Bahn-Abschnittes Essen–Wuppertal kurzfristig neu verhandeln. Das GVFG-Bundesprogramm ist an-

schließend mit geringeren, dafür aber zeitlich vorgezogenen Mittelansätzen anzupassen.

Bonn, den 8. September 1997

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Gila Altmann (Aurich)

Annelie Buntenbach

Michael Hustedt

Winfried Nachtwei

Christa Nickels

Egbert Nitsch (Rendsburg)

Simone Probst

Irmingard Schewe-Gerigk

Wolfgang Schmitt (Langenfeld)

Manfred Such

Helmut Wilhelm (Amberg)

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

Begründung

Der Bau der 90 Kilometer langen S-Bahn Haltern–Essen–Wuppertal geht auf jahrzehntealte Planungen zurück, die heute nicht mehr zeitgemäß sind. Das gilt insbesondere für den aus dem eigentlichen Ruhrgebiet nach Süden herausführenden Streckenabschnitt Essen–Wuppertal, der nach den Planungen des Aufgabenträgers und neuerdings auch der DB AG ohnehin unabhängig vom nördlichen Abschnitt Essen–Haltern betrieben werden soll. Zahlreiche Argumente sprechen gegen die Verlängerung der im Rhein-Ruhr-Raum eingesetzten Standard-S-Bahn von Essen nach Wuppertal:

- Die Bahnhofs- bzw. Haltestellenabstände sowie die durchschnittliche Reiseweite sind relativ groß. Sie erfordern eher eine komfortable Regionalbahn mit vielen Sitzplätzen als eine Standard-S-Bahn für Kurzstreckenverkehr.
- Die Strecke Essen–Wuppertal ist nicht elektrifiziert und günstiger von neuentwickelten Diesellokomotiven zu befahren. Ein Betrieb zusammen mit der heute ebenfalls nicht elektrifizierten RB 67 Wuppertal–Remscheid–Solingen bietet sich an und ist ohne größeren Kostenaufwand bereits 1998 realisierbar.
- Ein Verzicht auf 96-cm-Bahnsteige auf den genannten Strecken bietet sich zugunsten ebenso fahrgastfreundlicher 76-cm-Bahnsteige an. Erst dieser Verzicht ermöglicht den Einsatz kostengünstiger Diesellokomotiven und damit die Konkurrenz verschiedener Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die höheren Bahnsteige schreiben das Monopol der DB AG auf Dauer fest und verhindern Kombinationen mit anderen Regionallinien. Dies hat sich im vergangenen Jahr bei der gescheiterten Ausschreibung der Linie S 4 im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) bestätigt.

- Das auf einem Betrieb mit schweren lokbespannten Standard-S-Bahnen basierende Ausbaukonzept erfordert im Gebiet der Stadt Velbert, zwischen Essen und Wuppertal, den Bau von allein sieben Brücken mit Baukosten in dreistelliger Millionenhöhe. Diese Brücken sind städtebaulich äußerst bedenklich und unverträglich. Ferner würden die eingesetzten Mittel nicht dem öffentlichen Verkehr nutzen, sondern nur den konkurrierenden Verkehrsträger Straße stärken. Wird hingegen ein 20-Minuten-Takt mit Dieseltriebwagen und moderner Streckensicherungstechnik realisiert, reichen beschränkte Bahnübergänge zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus völlig aus (siehe hierzu z. B. die Ausführungen auf der UITP-/VDV-Jahrestagung im Juni in Stuttgart).
- Eine fachlich qualifizierte Initiative „S 9 plus“ hat bereits ein konsistentes Alternativkonzept vorgelegt, das von den Anliegerkommunen positiv aufgenommen wurde. Die Städte Wuppertal, Velbert und Wülfrath sowie der Kreis Mettmann haben bereits im Sommer 1995 in Beschlüssen ihren Wunsch nach einer Änderung der Planung dokumentiert. Dabei soll insbesondere die Fahrzeugkonzeption „mit dem Ziel, die Investitions- und Betriebskosten zu senken“, überprüft werden. Ein maßgeschneidertes Konzept würde Finanzeinsparungen in Millionenhöhe nicht allein beim Bau der Strecke, sondern auch beim späteren Betrieb ermöglichen und zugleich dem Fahrgast ein weitaus attraktiveres Angebot bieten.
- Die ÖPNV-Aufgabenträger im Südast der S 9 haben ihre Nahverkehrsplanungen auf eine schnelle Realisierung eines 20-Minuten-Taktes mit kostengünstigen Regionalverkehrsfahrzeugen abgestimmt. Ein weiteres Hinausschieben der dringend notwendigen Taktverdichtung nach Wuppertal würde die Optimierung der ÖPNV-Systeme der betroffenen Städte sehr erschweren und eine konsequente Ausrichtung auf eine Nachfragesteigerung für die Schiene in Frage stellen.

Der Bau der hohen 96-cm-Bahnsteige verstößt gegen die in EG-Richtlinien 95/19/EG und 91/440/EWG festgeschriebene Forderung nach einem diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, weil sie nur den Einsatz der im VRR dominierenden Standard-S-Bahn mit einer unwirtschaftlichen schweren Schnellzug-E-Lok (Baureihe 111/E 143) und den sogenannten X-Wagen ermöglichen. Auch die Europäische Kommission ist bereits auf die daraus entstehende Wettbewerbsbeschränkung aufmerksam geworden. Konkurrierende Eisenbahnverkehrsunternehmen verfügen wegen ungewisser Erfolgsaussichten über keine Fahrzeuge, die ebenfalls angepaßt an die hohen Bahnsteige eingesetzt werden können. Der VRR als zuständiger Aufgabenträger würde sich auf Dauer in die Abhängigkeit der DB AG begeben. Ausschreibungen sind nachweislich bei dieser Randbedingung von vornherein sinnlos. Die Bahnreform mit ihrem angestrebten Wettbewerb wird so konterkariert.

Während der Einsatz der Standard-S-Bahn auf dem Streckenabschnitt Essen–Bottrop mit einer Fortsetzung im Stundentakt nach Haltern wegen des gleichmäßig über den Tag verteilten

hohen Fahrgastaufkommens und im allgemeinen kurzen Reiseweiten noch als akzeptabel erscheint, ist er auf dem südlich gelegenen Streckenabschnitt nach Wuppertal sinnlos. Das System ist hier für die ausgeprägten Zeiten vergleichsweise schwacher Nachfrage zu unflexibel und würde hohe Folgekosten verursachen. Erste Berechnungen gehen von einem durch Transfermittel und Erlöse nicht gedeckten Betriebskostendefizit in Höhe von jährlich rund 19 Mio. DM aus, das im wesentlichen auf dem Abschnitt Essen – Wuppertal entsteht. Triebwagensysteme, deren Zuglängen sich an Nachfrageschwankungen flexibel anpassen läßt, erreichen demgegenüber höchste Effizienz.

Ziel der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist mehr Effizienz im Schienenverkehr. Der vorliegende Antrag zeigt, daß es auch im Nahverkehr ganz erhebliche Rationalisierungspotentiale gibt, sofern moderne Entwicklungen – insbesondere die Entwicklung moderner Dieseltriebwagen – rechtzeitig erkannt, entsprechend aktuell geplant und die Richtlinien der Gemeinschaft – konkret: der diskriminierungsfreie Zugang zur Eisenbahninfrastruktur – umgesetzt werden. Zudem erlauben die neuen Technologien eine Minimierung der notwendigen Eingriffe in Natur und städtisches Umfeld und erhöhen so die Verträglichkeit und Akzeptanz. Bahnreform und Regionalisierung erfordern, wenn sie erfolgreich sein sollen, vor allem von der Politik eine neue Flexibilität.