

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Ulrike Flach, Michael Kauch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 15/4783 –**

Rhein-Ruhr-Express in Nordrhein-Westfalen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung hat mit Sachstandsbericht zum Rhein-Ruhr-Express vom 14. Januar 2005 die Mitglieder des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen über den Abschluss einer Rahmenvereinbarung zu diesem Projekt informiert. Zu diesem Sachstandsbericht ergeben sich eine Reihe von Ergänzungsfragen.

1. Soll es sich bei dem Rhein-Ruhr-Express um ein konkretes, neues Zugangebot in Nordrhein-Westfalen handeln oder steht das Projekt Rhein-Ruhr-Express lediglich für ein Bündel von Infrastrukturmaßnahmen?

Der Rhein-Ruhr-Express wird ein neues Angebot auf der Schiene. Im Rahmen der eingeleiteten Studie wird geprüft, welchen Infrastrukturausbau seine Realisierung erfordert.

2. Wer kommt als Betreiber (Eisenbahnverkehrsunternehmen) der „schnellen und innovativen Verbindung zwischen Dortmund und Köln/Bonn“ in Betracht?

Jedes qualifizierte Eisenbahnverkehrsunternehmen kommt grundsätzlich als Betreiber in Betracht.

3. Bezieht sich die Aussage im Sachstandsbericht vom 14. Januar 2005, die Deutsche Bahn AG (DB AG) sei „wichtigster weiterer Partner“ nur auf die geplanten infrastrukturellen Maßnahmen oder auch auf das zukünftig geplante Verkehrsangebot?

Der Sachstandsbericht bezieht sich auf die nächsten Schritte zur Realisierung des Rhein-Ruhr-Expresses, die insbesondere die eingeleitete Studie und den darauf basierenden Ausbau der Infrastruktur umfassen. Hierbei nimmt die DB AG eine wichtige Rolle ein.

4. Sollen die Zugverkehre, die zukünftig als Rhein-Ruhr-Express angeboten werden, aus Regionalisierungsmitteln finanziert werden?

Zunächst bleibt das Ergebnis der Studie abzuwarten. Soweit es sich um Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs handelt, liegt die Zuständigkeit einschließlich der Finanzierung bei den Ländern.

5. Beabsichtigt die Bundesregierung, neben Zuschüssen zur Infrastruktur auch gesonderte Zuschüsse für die Bestellung von Verkehrsleistungen auf der Verbindung Dortmund–Köln/Bonn bereitzustellen?

Nein.

6. Plant die Bundesregierung außer für Infrastrukturmaßnahmen auch für sonstigen Investitionsbedarf, wie zum Beispiel Fahrzeugmaterial, Zuschüsse zu geben?

Nein.

7. Muss das Land Nordrhein-Westfalen das Projekt Rhein-Ruhr-Express kofinanzieren, und wenn ja, in welcher Höhe und für welche Teilprojekte?

Der Infrastrukturausbau ist ein Vorhaben des Bedarfsplans zum Ausbau der Bundesschienenwege. Erst nach Abschluss der eingeleiteten Studie wird sich vor dem Hintergrund des dann vorliegenden Ergebnisses für Nordrhein-Westfalen die Frage zusätzlichen eigenen Engagements stellen.

8. Beabsichtigt die Bundesregierung in irgendeiner Weise darauf Einfluss zu nehmen, dass die als Rhein-Ruhr-Express angebotenen Verkehrsleistungen im Wege eines Ausschreibungswettbewerbes vergeben werden?

Die Vergabe der Verkehrsleistungen obliegt zu gegebener Zeit den zuständigen Aufgabenträgern.

9. Wie errechnet sich der von der Bundesregierung angegebene „vorläufige Investitionsbedarf von 250 Mio. Euro im Planungszeitraum 2006 bis 2008“ im Einzelnen?

Die angegebene Summe beruht auf einer ersten Abschätzung.

10. Welche konkreten Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2003 betreffen Infrastrukturmaßnahmen, die für das Vorhaben Rhein-Ruhr-Express erforderlich sind?

Das Projekt betrifft im Bundesverkehrswegeplan 2003 und im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege zunächst die Sammelposition „Ausbau von Knoten“. Im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ist zusätzlich die Ausbaustrecke (ABS) Duisburg–Düsseldorf enthalten.

11. Sind die drei in der Rahmenvereinbarung genannten vordringlichen Projekte für den Rhein-Ruhr-Express (der Ausbau der Knotenpunkte Köln und Dortmund sowie der sechsgleisige Ausbau des Abschnittes Düsseldorf–Duisburg) die seit langem bekannten Projekte, die im Bundesverkehrswegeplan ausgewiesen sind und nicht direkt durch den Rhein-Ruhr-Express veranlasst werden?

Die ABS Duisburg–Düsseldorf wurde zusätzlich zu den Projekten des Bundesverkehrswegeplans 2003 in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege aufgenommen. Der Ausbaumfang wird im Rahmen der eingeleiteten Studie ermittelt.

12. Inwiefern handelt es sich beim Rhein-Ruhr-Express um ein Projekt, das von den Planungen des Bundesverkehrswegeplanes abweicht, und wieso wurde die Notwendigkeit eines Rhein-Ruhr-Expresses nicht bereits bei der Ausarbeitung des Bundesverkehrswegeplans dargestellt, begründet und in ihn aufgenommen?

Während der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2003 wurde im Rhein-Ruhr-Raum kein mit dem Rhein-Ruhr-Express vergleichbares Vorhaben untersucht, weil zu dieser Zeit die Planungen zum Metrorapid verfolgt wurden.

13. Trifft es zu, dass die Rahmenvereinbarung zum Rhein-Ruhr-Express, die zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen, der Bundesrepublik Deutschland und der DB AG abgeschlossen wurde, Teilmaßnahmen enthält, die nicht in einem direkten Zusammenhang mit der Realisierung einer schnellen Verbindung zwischen Dortmund und Köln/Bonn stehen?

In der Rahmenvereinbarung werden auch die Vorhaben des Umbaus Dortmund Hauptbahnhof („3do“) und die im Rahmen der Einbindung der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main geplanten Baustufen 1.1 bis 1.3 im Knoten Köln genannt, weil sie für die Realisierung des Rhein-Ruhr-Expresses von großer Bedeutung sind bzw. im direkten räumlichen Zusammenhang stehen.

14. Kann sich die Bundesregierung neben einer Verlängerung im rheinischen Raum auch eine Verlängerung bis Hamm vorstellen?

Im Rahmen der vom Bund vergebenen Realisierungsstudie werden alternative Angebotsstrategien geprüft, die auch über den Kernbereich des Rhein-Ruhr-Expresses zwischen Dortmund und Köln hinausgehen.

15. Hat die DB AG die Verhandlung über die genannte Rahmenvereinbarung zum Anlass genommen, weitere Mittel für die Anbindung der Neubautrecke Köln–Frankfurt und den Ausbau des Knotens Köln zu verlangen?

Dazu sind Gespräche vereinbart. Der derzeitige Ausbau im Knoten Köln erfolgt im Rahmen der Finanzierungsvereinbarung zur Neubaustrecke Köln Rhein/Main.

16. Wieso wurde die Rahmenvereinbarung zum Rhein-Ruhr-Express, die ausweislich des Sachstandsberichts der Bundesregierung vom 14. Januar 2005 im Wesentlichen „auf die zügige Auflösung der bestehenden Infrastrukturengpässe auf dieser Strecke“ zielt, mit der DB AG und nicht mit der DB Netz AG verhandelt und unterzeichnet?

Die DB Netz AG ist Teil des DB AG-Konzerns. Mit Blick auf die herausgehobene Bedeutung des Projektes erfolgte die Unterzeichnung der Rahmenvereinbarung durch den Vorstandsvorsitzenden der DB AG.

17. Sind unter den in der Rahmenvereinbarung vom 13. Januar 2005 aufgelisteten Teilarbeiten solche enthalten, die ausschließlich im Interesse und zum Nutzen von Fernverkehrsverbindungen erforderlich sind?

Ein Ausbau der Streckeninfrastruktur kommt direkt oder indirekt dem Nah- und Fernverkehr zugute.

18. Wie beurteilt die Bundesregierung die folgende, in der Tischvorlage zur Sitzung des Vorstandes der DB AG am 2. November 2004 enthaltene Aussage: „Der RRE soll als ‚politischer Beschluss‘ (Kanzlerzusage an Land NRW) nach der Entscheidung den Metrorapid nicht zu bauen, als Schienenverkehrssystem im Korridor Köln–Dortmund mit optionaler Verlängerung zum Flughafen Köln-Bonn bzw. bis Bonn konzipiert werden“, und bestätigt die Bundesregierung, dass es eine solche Kanzlerzusage gegeben hat?

Der Bundeskanzler hat am 14. Juli 2004 erklärt, dass die Bundesregierung die Realisierung des Rhein-Ruhr-Expresses in Nordrhein-Westfalen unterstützt.

19. Welchen Zusammenhang sieht die Bundesregierung zwischen der Entscheidung, den Metrorapid nicht zu bauen, und dem Bau eines Rhein-Ruhr-Expresses?

Ein Verkehrsbedarf besteht. Das Land Nordrhein-Westfalen strebt nach dem Verzicht auf die Planung des Metrorapid ein alternatives, innovatives Vorhaben basierend auf der Rad/Schiene-Technik (Rhein-Ruhr-Express) an. Der Bund unterstützt dieses Vorhaben.

20. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass das Vorhaben ein „Metrorapid“-Ergebnis der Suche nach einer neuen Referenzstrecke für den Transrapid nach Aufgabe des Projektes Hamburg–Berlin gewesen ist?

Die Bundesregierung teilt die Auffassung, dass der „Metrorapid“ neben dem Projekt München Hauptbahnhof–München Flughafen nach der Aufgabe des Projektes Hamburg–Berlin zu den Referenzstrecken des Transrapid gehörte, die aufgrund einer Machbarkeitsstudie ausgewählt wurden. Entscheidend hierfür war insbesondere der nachgewiesene Verkehrsbedarf.

21. Soll der Rhein-Ruhr-Express wie ein übliches Infrastrukturprojekt behandelt werden, also insbesondere den üblichen Wirtschaftlichkeitsrechnungen, Beteiligungs- und Abstimmungserfordernissen unterliegen?

Ja. Der Bund erstellt für das Vorhaben Rhein-Ruhr-Express analog zu den Untersuchungen für den Bundesverkehrswegeplan eine gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse. Die rechtlichen Voraussetzungen für dieses Projekt sind mit dem neuen Bedarfsplan gegeben.

22. Wenn ja, wie beurteilt die Bundesregierung folgende Aussagen der bereits zitierten Tischvorlage des Vorstands der DB AG vom 2. November 2004: „Wirtschaftlichkeitsrechnung gemäß DB Invest: entfällt“ sowie „Befassung Investitionsausschuss: nein“ sowie „Abstimmung mit niemandem“ sowie „Beteiligung mit niemandem“ und wie erklärt sich die Bundesregierung solche Feststellungen des DB AG-Vorstandes?

Dem Bund sind solche angeblichen Feststellungen nicht bekannt.

