

Antrag

der Abgeordneten Reschke, Daubertshäuser, Dreßler, Dr. Holtz, Frau Huber, Menzel, Dr. Mertens (Bottrop), Reuschenbach, Dr. Steger, Urbaniak, Kretkowski, Meininghaus, Toetemeyer, Schröer (Mülheim), von der Wiesche, Wieczorek (Duisburg), Westphal, Dr. Klejdzinski und der Fraktion der SPD

S-Bahn-Verbindungen im mittleren Ruhrgebiet

Der Bundestag wolle beschließen:

I.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, die besondere verkehrliche Notwendigkeit einer durchgehenden attraktiven Nahverkehrsschienenverbindung (S 9) von Haltern über Marl–Gelsenkirchen–Buer–Gladbeck–Bottrop–Essen nach Wuppertal anzuerkennen und deshalb folgende Maßnahmen unverzüglich zu ergreifen:

1. Der Deutschen Bundesbahn (DB) ist ein Planungsauftrag für den S-Bahn-mäßigen Ausbau der Strecke Essen–Bottrop–Gladbeck–Gelsenkirchen–Buer–Marl–Haltern zu erteilen mit dem Ziel, einen S-Bahn-Ausführungsvertrag für die S 9 unter den Beteiligten abzuschließen. Dabei ist anzustreben, abweichend von der bisherigen Trassenführung, unter Verwendung der bereits von der DB erstellten, vom Land Nordrhein-Westfalen finanzierten Trassenfeinplanung, die Trasse über Bottrop-Ortsmitte und Gladbeck-Ortsmitte zu führen. Die Planungen sind eng mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) abzustimmen.
2. Der DB ist ein weiterer Planungsauftrag für eine attraktive Schienennahverkehrsverbindung von Essen über Essen-Werden–Kettwig–Stausee–Heiligenhaus und Velbert nach Wuppertal-Vohwinkel zu erteilen, um die vorhandene stillgelegte Nahverkehrstrasse der DB für den öffentlichen Personennahverkehr zu reaktivieren.

Diese Strecke ist im Bereich Kettwig-Stausee in die vorhandene S-Bahn (S 6) und im Bereich Neviges in die vorhandene Nahverkehrslinie (N 9 – spätere S-Bahn 9) einzubinden. Die Strecke ist nach dem S-Bahn- und Stadtbahn-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen zwar in die Kategorie „möglicher späterer Bedarf“ eingestuft, die günstige Linienführung der Trasse zu den

Stadtzentren von Heiligenhaus und Velbert dürfte jedoch heute schon eine attraktive S-Bahn-Verbindung rechtfertigen. Die S-Bahn-Verbindung wird auch gerechtfertigt durch den Wegfall der Nord-Süd-Autobahn A 31 im mittleren Ruhrgebiet. Die Planung muß ebenfalls in enger Zusammenarbeit mit dem VRR erfolgen.

II.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, gemeinsam mit dem Land Nordrhein-Westfalen die erforderlichen Finanzmittel rechtzeitig bereitzustellen. Dabei muß sichergestellt sein, daß im Vorgriff auf den durchgehenden Schienenverkehr Haltern/Wuppertal die notwendigen bautechnischen Anpassungsmaßnahmen an den Haltepunkten und die durchgehende Elektrifizierung der Strecke von Wuppertal bis Haltern durch Bereitstellung von Finanzmitteln in Angriff genommen werden.

Als Maßnahmen im Vorgriff auf den Voll-S-Bahn-Ausbau zur Verbesserung des Verkehrsangebots werden gefordert

- a) Elektrifizierung des 32 km langen Abschnitts Wuppertal-Vohwinkel-Essen-Steele, um auf der 94 km langen Gesamtstrecke Wuppertal-Oberbarmen-Essen-Bottrop-Haltern elektrischen Betrieb einführen zu können; heute sind die Züge mit Diesellokomotiven bespannt und fahren 62 km, also zwei Drittel der Strecke unter Fahrdraht. Die Deutsche Bundesbahn hat die Elektrifizierung jedoch bislang wegen fehlender Wirtschaftsmittel trotz der von ihr errechneten Verbesserung des Wirtschaftsergebnisses bei elektrischem Betrieb nicht durchführen können.
- b) Schaffung eines zusätzlichen Haltepunkts Velbert-Rosenhügel zur Anbindung eines neuen Wohn- und Gewerbegebiets.
- c) Verlegung des Bahnhofs Neviges in die Nähe des Busbahnhofs zur besseren Verknüpfung mit den Buslinien und zur besseren Anbindung an das Ortszentrum.
- d) Einrichtung schienenfreier Zugänge in Langenberg und Nierenhof.
- e) Umgestaltung des Bahnhofs Essen-Borbeck mit zusätzlichem Bahnsteigzugang, um die Übergangsmöglichkeiten zwischen der N 9 und Straßenbahn- und Buslinien zu verbessern.
- f) Ausbau des Haltepunkts Essen-Dellwig als Umsteigebahnhof für die später an diesem Punkt kreuzende S 2 Dortmund-Duisburg.
- g) Verlegung des Bahnhofs Gelsenkirchen-Buer-Nord zur Königs- wiese zur besseren Anbindung an das Ortszentrum Buer und verknüpfende Omnibuslinien.
- h) Ausbau des Haltepunkts Marl-Mitte zum Kreuzungsbahnhof, um das Angebot auf dem Abschnitt Bottrop-Marl-Haltern verdichten und die Auswirkungen von Verspätungen verringern zu können.

- i) Einrichtung von P+R-Plätzen an den Haltepunkten, die für einen Zubringerverkehr mit dem Personenkraftwagen in Frage kommen.
- j) Aufhöhung noch vorhandener niedriger Bahnsteige auf 76 cm Höhe, um auf der Gesamtstrecke S-Bahn-Züge einsetzen zu können.
- k) Bereitstellung von S-Bahn-Zügen, um unmittelbar nach Elektrifizierung der Strecke Essen-Steele/Wuppertal-Vohwinkel durch den Einsatz moderner S-Bahn-Wagen dem Nahverkehr mehr Attraktivität geben zu können.

III.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, bereits jetzt die Verlängerung der Linien S 2 bzw. S 4 von Dortmund-Mengede nach Herne, Wanne-Eickel, Gelsenkirchen, Essen zu veranlassen und hierfür die erforderlichen Mittel bereitzustellen, um eine weitere S-Bahn-Verbindung zum mittleren Ruhrgebiet von Dortmund kommend und später von Duisburg aus herzustellen sowie im Abschnitt Dortmund-Mengede–Dortmund-Hauptbahnhof die mit Inbetriebnahme der S 2 sonst eintretende Doppelbedienung durch Nahverkehrszüge vermeiden zu können.

Bonn, den 25. April 1984

Reschke	Reuschenbach	von der Wiese
Daubertshäuser	Dr. Steger	Wieczorek (Duisburg)
Dreßler	Urbaniak	Westphal
Dr. Holtz	Kretkowski	Dr. Klejdzinski
Frau Huber	Meininghaus	Dr. Vogel und Fraktion
Menzel	Toetemeyer	
Dr. Mertens (Bottrop)	Schröer (Mülheim)	

Begründung

Die zukünftige Strecke S 9 Haltern–Marl–Gelsenkirchen–Buer–Gladbeck–Bottrop–Essen–Wuppertal ist die einzige durchgehende Nord-Süd-Schnellbahnverbindung im mittleren Bereich des Verbundraums VRR.

Die zukünftige S-Bahn 9 soll den Vestischen- und den Emscher-raum mit den bereits in Betrieb, in Planung und Bauausführung befindlichen Schnellbahnlinien entlang der Ruhr-Magistrale und der Wupper verbinden. Sie erhält demzufolge in Essen-Hauptbahnhof Anschluß an die S 1 und S 6, in Wuppertal-Vohwinkel an die S 8. Aus der Sicht des Landes Nordrhein-Westfalen ist diese zukünftige S-Bahn-Verbindung strukturpolitisch als wichtige Entwicklungsachse im mittleren Ruhrgebiet zu bewerten.

Mit diesem Vorhaben können die städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen, die zur Zeit im Bereich Essen und Bottrop aus Bundes- und Landesmitteln gefördert werden, unterstützt werden.

Zusätzliche verkehrliche Bedeutung erhält diese S-Bahn-Verbindung noch dadurch, daß im mittleren Ruhrgebiet keine durch-

gehende Nord-Süd-Schnellstraßenverbindung vorhanden ist. Durch die geplante S-Bahn 9 einschließlich der ergänzenden Schienennahverkehrsverbindungen wird die verkehrliche Erschließung eines Gebiets von rund zwei Millionen Einwohnern in Nord-Süd-Richtung entscheidend verbessert. Die S-Bahn-Linie stellt eine wesentliche Ergänzung der bestehenden und im Bau befindlichen S-Bahn- und Stadtbahnnetze im VRR dar.

Der vorgeschlagene Ergänzungsabschnitt Kettwig–Heiligenhaus–Velbert für eine attraktive Nahverkehrsverbindung zwischen der S 6 und der S 9 kann relativ kostengünstig geplant und gebaut werden auf dem größtenteils vorhandenen, teilweise stillgelegten Bahnkörper der DB.

Die Strecke ist im Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen als möglicher Bedarf für den S-Bahn-Verkehr ausgewiesen.

Die vorgeschlagene Ausbaustrecke wird zur Zeit als N 9 im Takt befahren. Der Vorwegausbau der Haltepunkte, die Einrichtung von P+R-Plätzen an den Haltepunkten und die Elektrifizierung der gesamten Strecke erhöhen relativ kurzfristig die Attraktivität der Nahverkehrslinie für die Nutzer. Außerdem kann nach Elektrifizierung der Strecke Essen-Steele–Wuppertal durch Einsatz von modernem S-Bahn-Gerät das Angebot attraktiver gestaltet und das Betriebsergebnis schon relativ kurzfristig verbessert werden.

Im S-Bahn-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen ist die Köln–Mindener Strecke (KM-Strecke) im Abschnitt zwischen Dortmund-Mengede und Gelsenkirchen als S-Bahn-Planung ausgewiesen. Die Darstellung sieht eine Verlängerung der S-Bahn-Linie S 2 von Dortmund-Mengede über Castrop-Rauxel–Herne–Wanne-Eickel–Gelsenkirchen nach Essen-Hauptbahnhof vor. Der inzwischen ausgebaute Verknüpfungspunkt Gelsenkirchen, der die künftige S-Bahn schon berücksichtigt, unterstreicht die Notwendigkeit eines S-Bahn-Betriebs auf dieser Strecke. Die Köln–Mindener Strecke ist zwischen Duisburg-Hauptbahnhof und Dortmund-Hauptbahnhof neben der Bergisch–Märkischen Strecke die zweite bedeutende Ost-West-Strecke mit Anbindung der Städte Gelsenkirchen, Herne (einschließlich Wanne-Eickel) und Castrop-Rauxel im Bereich der Emscher-Zone, Dortmund im östlichen, Bochum, Essen und Recklinghausen (mit Umsteigen) im mittleren und Oberhausen und Duisburg im westlichen Bereich. Aus den Verkehrserhebungen VRR – DB (Schiene) 1982 geht hervor, daß bei dem heutigen Verkehrsangebot rund 25 500 Beförderungsfälle pro Tag auf dieser Strecke zu verzeichnen sind. Eine Steigerung der Attraktivität durch einen Taktverkehr mit modernen S-Bahn-Wendezügen läßt auch eine erhebliche Zunahme der Beförderungsfälle und damit Verbesserung des Betriebsergebnisses erwarten.

Die Verlängerung der Linie S 2 bzw. S 4 in Richtung Herne, Gelsenkirchen ist verhältnismäßig kostengünstig zu verwirklichen und notwendig, um Doppelbedienung durch Nahverkehrszüge im Abschnitt Dortmund-Mengede/Dortmund-Hauptbahnhof zu vermeiden.