

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)**

**zu dem Antrag der Abgeordneten Reschke, Daubertshäuser, Dreßler,
Dr. Holtz, Frau Huber, Wenzel, Dr. Mertens (Bottrop), Reuschenbach,
Dr. Steger, Urbaniak, Kretkowski, Meininghaus, Toetemeyer, Schröer (Mühlheim),
von der Wiesche, Wieczorek (Duisburg), Westphal, Dr. Klejdzinski und der
Fraktion der SPD**
— Drucksache 10/1352 —

S-Bahn-Verbindungen im mittleren Ruhrgebiet

A. Problem

Die Antragsteller fordern den weiteren Ausbau des S-Bahn-Netzes im Ruhrgebiet. Insbesondere soll eine Nord-Süd-Verbindung S 9 von Haltern in Westfalen über Essen nach Wuppertal-Vohwinkel hergestellt werden.

B. Lösung

Ablehnung des Antrages, da die verfügbaren finanziellen Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bis in die 90er Jahre bereits für andere Projekte im Lande Nordrhein-Westfalen gebunden sind.

Mehrheitsentscheidung im Ausschuß

C. Alternativen

Eine Minderheit im Ausschuß besteht auf Annahme des Antrages.

D. Kosten

entfallen bei Ablehnung des Antrages. Bei Annahme des Antrages entstehen Kosten von etwa 800 Mio. DM.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag — Drucksache 10/1352 — abzulehnen.

Bonn, den 7. November 1984

Der Ausschuß für Verkehr

Lemmrich	Milz
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Milz

Der in Drucksache 10/1352 enthaltene Antrag wurde in der 74. Sitzung des Deutschen Bundestages am 7. Juni 1984 dem Ausschuß für Verkehr federführend sowie dem Haushaltsausschuß zur Mitberatung überwiesen.

Der Verkehrsausschuß hat die Vorlage in seiner Sitzung am 7. November 1984 behandelt.

A. Ziele und Inhalt des Antrages

Ziel des Antrages ist der weitere Ausbau des S-Bahn-Netzes im Ruhrgebiet. Die Antragsteller streben den Bau folgender zusätzlicher S-Bahn-Strecken an:

1. Bau einer S-Bahn-Linie S 9 von Haltern in Westfalen über Essen nach Wuppertal-Vohwinkel als durchgehende Nord-Süd-Verbindung durch das Ruhrgebiet.
2. Schaffung einer attraktiven Nahverkehrsverbindung von Essen über Kettwig-Stausee nach Nevinges und Wuppertal-Vohwinkel.
3. Verlängerung der S-Bahn-Linie S 2 bzw. S 4 von Dortmund/Mengede nach Herne, Wanne-Eickel, Gelsenkirchen und Essen.
4. Durchführung verschiedener einzelner Baumaßnahmen wie Schaffung zusätzlicher Haltepunkte, Verlegung und Umgestaltung von Bahnhöfen, Einrichtung von park and ride-Einrichtungen, um einen reibungslosen S-Bahn-Betrieb zu gewährleisten.

Die Bundesregierung soll dazu aufgefordert werden, der Deutschen Bundesbahn entsprechende Planungsaufträge zu erteilen und gemeinsam mit dem Lande Nordrhein-Westfalen die erforderlichen Finanzmittel bereitzustellen.

B. Gegenwärtiger Sachstand und Verlauf der Ausschlußberatungen

Die Finanzierung der Investitionskosten des S-Bahn-Baues erfolgt mit Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (bis zu 60 v. H.) und des jeweiligen Landes (40 v. H. oder mehr). Die Deutsche Bundesbahn trägt die Kosten für Fahrzeuge sowie die Kosten für die internen Planungen und die Bauaufsicht, während das Land einen Anteil an Planungs- und Bauleitungskosten in Höhe von 7 v. H. der zuwendungsfähigen Kosten übernimmt. Der Bundesminister für Verkehr stellt nach den §§ 6 und 11 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes die fünfjährigen Förderprogramme für S-Bahn-

Vorhaben aufgrund von Vorschlägen der Länder und mit deren Zustimmung auf.

An der Finanzmasse des Förderprogrammes 1984 bis 1988 für S-Bahn-Vorhaben ist das Land Nordrhein-Westfalen mit dem sehr hohen Anteil von 44,3 v. H. beteiligt. Die voraussichtlich verfügbaren Mittel sind bis weit in die 90er Jahre hinein durch die bereits in das Programm aufgenommenen S-Bahn-Vorhaben gebunden. Eine Erhöhung für Nordrhein-Westfalen würde zu Lasten anderer Länder gehen und ist daher nicht durchführbar.

Die von den Antragstellern vorgeschlagenen zusätzlichen S-Bahn-Vorhaben mit einem Volumen von etwa 800 Mio. DM sind in dem gültigen Förderprogramm nicht enthalten. Das Land Nordrhein-Westfalen hat in Kenntnis dieses Sachverhaltes demgemäß auch keine eindeutigen konkreten Initiativen für die Planung und Realisierung der gewünschten Projekte entwickelt. Es fehlt an den notwendigen technischen Planungen und an den erforderlichen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen; es gibt keine Verträge zwischen Land und Deutscher Bundesbahn über diese Ausbaumaßnahmen.

Unter Berücksichtigung dieses Sachverhaltes hat die Mehrheit im Ausschuß keine Möglichkeit gesehen, dem Antrag zuzustimmen. Das Land Nordrhein-Westfalen habe bei der Auswahl der zu realisierenden S-Bahn-Projekte andere Prioritäten gesetzt, die auch auf Bundesebene respektiert werden müßten. So seien die in Frage stehenden Nahverkehrsstrecken in dem geltenden S-Bahn- und Stadtbahnbedarfsplan 1981 des Landes Nordrhein-Westfalen lediglich in die Kategorie „Planung“ bzw. in die Kategorie „Möglicher späterer Bedarf“ eingestuft worden. Es könne nicht Aufgabe des Bundes sein, diese Strecken vorzuziehen mit der zwangsläufigen Folge, daß andere bereits begonnene Projekte des Landes oder Projekte in anderen Bundesländern zurückgestellt werden müßten.

Die Minderheit im Ausschuß vertrat demgegenüber den Standpunkt, daß trotz der hohen Planungskosten mindestens die Planungen für die S 9 so weit vorangetrieben werden könnten, daß in den 90er Jahren, wenn wieder finanzielle Mittel verfügbar seien, mit dem Bau begonnen werden könne. Es komme entscheidend darauf an, den politischen Willen zur Realisierung der S 9 zum Ausdruck zu bringen, auch wenn für absehbare Zeit keine Mittel für die Inangriffnahme der Projekte verfügbar seien.

Der Verkehrsausschuß empfiehlt mit Stimmenmehrheit die Ablehnung des Antrages. Der mitberatende Haushaltsausschuß hat ebenfalls Ablehnung empfohlen.

Bonn, den 7. November 1984

Milz

Berichterstatte

