



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

# **Universitätsbibliothek Paderborn**

## **Nordrhein-Westfalen-Programm 1975**

**Nordrhein-Westfalen / Landesregierung**

**Düsseldorf, 1970**

5.5 Bahnen

**urn:nbn:de:hbz:466:1-8442**

## 5.5

### Bahnen

Ein gut funktionierendes, schnelles und dichtes Bahnnetz ist für den Personen- und Güterverkehr in Nordrhein-Westfalen unentbehrlich. Das vorhandene Schienennetz der Deutschen Bundesbahn ist so dicht, daß sich der Verkehrsbedarf des nächsten Jahrzehnts weitgehend darauf abwickeln läßt. Lediglich bei dem Aufbau von S-Bahnen sind vorhandene Strecken auszubauen und in kleinerem Umfang neue Strecken zu bauen. Im übrigen muß der technische Ausbau der Strecken und der Fahrzeugpark laufend dem neuesten technischen Stand angepaßt werden. Für den Aufbau einer Stadtbahn, die überwiegend im Zuge jetziger Straßenbahnstrecken gebaut wird, müssen allerdings erhebliche Neubauten erfolgen.

## 5.51

### Eisenbahn

Die Deutsche Bundesbahn strebt Geschwindigkeitssteigerungen auf den Hauptfernverkehrsstrecken an, die die Standortgunst Nordrhein-Westfalens erhöhen werden.

## 5.511

### Fernschnellverkehr

Zwischen den wichtigsten Wirtschaftszentren und Verdichtungsgebieten will die Deutsche Bundesbahn einen Fernschnellverkehr für Entfernungen bis zu 500 km einrichten. Die Züge sollen mindestens alle drei Stunden mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h und einer Reisegeschwindigkeit von 150 km/h verkehren. Damit lassen sich die in der Bundesrepublik besonders wichtigen Entfernungen von 250 bis 500 km in zwei bis dreieinhalb Stunden zurücklegen. Haltepunkte dieses Fernschnellverkehrs sollen nach einem Vorschlag der Deutschen Bundesbahn in Nordrhein-Westfalen folgende Städte sein:

- Bielefeld
- Dortmund
- Düsseldorf
- Essen
- Köln
- Münster
- Wuppertal

Darüber hinaus ist nach Auffassung der Landesregierung mindestens noch Bonn als weiterer Haltepunkt vorzusehen.

## 5.512

### Hochleistungsschnellbahn

Während die Einrichtung eines Fernschnellverkehrs auf den vorhandenen Eisenbahntrassen erfolgen kann, ist es nach einer Untersuchung zu einer „Hochleistungsschnellbahn“ zwischen Hamburg, dem Rhein-Ruhr-Gebiet, dem Rhein-Main-Gebiet, dem Rhein-Neckar-Gebiet und München erforderlich, neue Trassen anzulegen. Dieses Projekt kann im Laufe des Programmzeitraums in das Entscheidungsstadium treten. Auf Grund der Bedeutung, die die Trassenführung dieses neuen Verkehrsmittels für die Siedlungsstruktur des Landes haben würde, wird sich die Landesregierung rechtzeitig in die Überlegungen einschalten.

## 5.513

### Elektrifizierung und Containerumschlagplätze

Für die Elektrifizierung von Bundesbahnstrecken hat das Land um-

fangreiche Finanzhilfen geleistet. Die nach dem zweiten Übereinkommen zwischen dem Land und der Deutschen Bundesbahn vereinbarten Streckenelektrifizierungen laufen im Jahr 1970 mit der Fertigstellung der Strecken

- Hamm/Soest – Paderborn – Altenbeken – Warburg und
- Krefeld – Hohenbudberg – Osterfeld/Süd

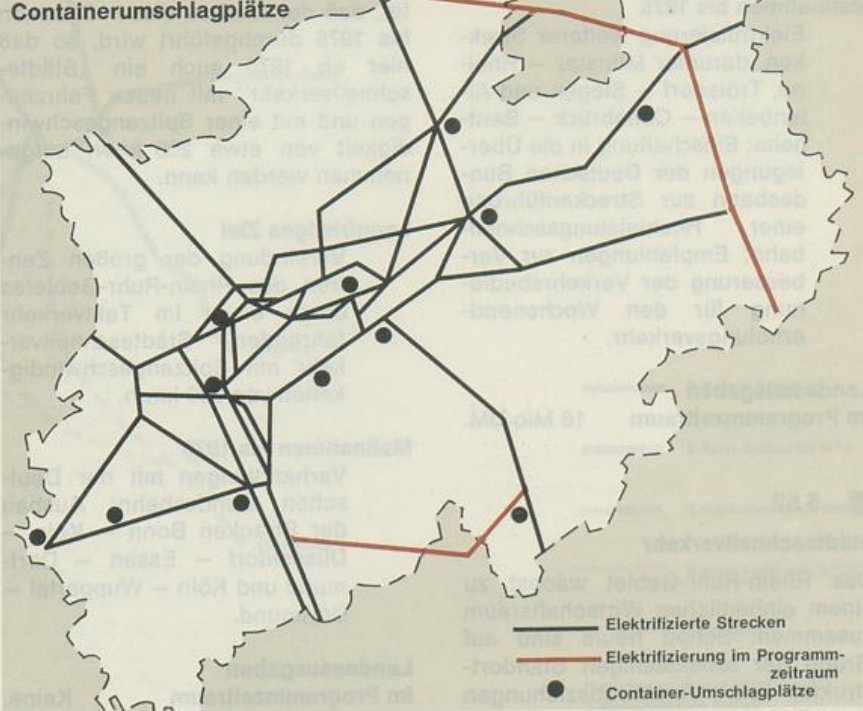
aus. Es ist beabsichtigt, mit der Deutschen Bundesbahn ein drittes Übereinkommen abzuschließen, wofür mit einem Landesanteil in Höhe von 18 Mio DM gerechnet wird. In das Übereinkommen sollen u. a. folgende Strecken einbezogen werden:

- Münster – Rheine
- Troisdorf – Siegen
- Altenbeken – Herford – Löhne – Osnabrück – Bentheim

Zur Beschleunigung des Güterumschlags beabsichtigt die Deutsche Bundesbahn zwölf Containerumschlagplätze in Nordrhein-Westfalen einzurichten; ein Teil ist bereits in Betrieb. Das Netz der elektrifizierten und noch zu elektrifizierenden Strecken und die Standorte der Containerumschlagplätze zeigt Abbildung 35.

Abbildung 35

### Elektrifizierung und Containerumschlagplätze



NWP 75

## 5.514

### Streckenstilllegungen

Die Landesregierung wird – abgesehen von wenigen unbedeutenden Stilllegungen – der weiteren Stilllegung von Strecken der Deutschen Bundesbahn entgegenreten. Andererseits wird sie darauf drängen, daß dort, wo erforderlich, Verbesserungen in der Verkehrsbedienung vorgenommen werden. Als wirksame Maßnahme zur Anhebung der Verkehrsnachfrage ist dabei die Anlage neuer, günstig zur Besiedlung geeigneter Haltestellen und der Ausbau von Stadt- und Stadtteilzentren an Haltestellen anzusehen. Parallelverkehre zu den Eisenbahnstrecken, die zum Teil vom Verkehrsträger selbst betrieben werden, müssen eingestellt werden.

Von erheblicher Bedeutung wird der Wochenendverkehr im Eisenbahnnetz zwischen dem Rhein-Ruhr-Gebiet und den großen Erholungsgebieten. Die Deutsche Bundesbahn wird auf neue Zielgebiete aufmerksam gemacht werden, die sich auf Grund der vorgesehenen Wochenenderholungsanlagen ergeben.

### Langfristiges Ziel

Modernisierung des Eisenbahnbetriebes und des technischen Streckenausbaus.

### Maßnahmen bis 1975

Elektrifizierung weiterer Strecken, darunter Münster – Rheine, Troisdorf – Siegen und Altenbeken – Osnabrück – Bentheim; Einschaltung in die Überlegungen der Deutschen Bundesbahn zur Streckenführung einer Hochleistungsschnellbahn; Empfehlungen zur Verbesserung der Verkehrsbedienung für den Wochenenderholungsverkehr.

**Landesausgaben im Programmzeitraum** 18 Mio DM.

## 5.52

### Städteschnellverkehr

Das Rhein-Ruhr-Gebiet wächst zu einem einheitlichen Wirtschaftsraum zusammen. Schon heute sind auf Grund der arbeitsteiligen Standortstruktur die Verkehrsbeziehungen

zwischen den großen Städten außerordentlich stark. Es wird angestrebt, daß ein immer größerer Personenkreis die Arbeits- und Bildungsangebote des Gesamttraumes ohne erzwungenen Wohnungswechsel in Anspruch nehmen kann. Mit dem Bau der S-Bahn Rhein-Ruhr wird dazu ein entscheidender Schritt getan.

Da die Reisegeschwindigkeit der S-Bahn wegen ihres dichten Haltestellenabstandes nur etwa 60 km/h beträgt, eignet sie sich nicht für die weiträumigen Verkehrsbeziehungen im Rhein-Ruhr-Gebiet. Gegenwärtig werden daher die betrieblichen und technischen Möglichkeiten untersucht, diesen Verkehrsbedarf durch einen „Städteschnellverkehr“ zu bewältigen, der etwa gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der meisten S-Bahnstrecken nach 1975 aufgenommen werden soll.

Im Rahmen ihres Konzepts für einen Fernschnellverkehr (5.511) will die Deutsche Bundesbahn die Strecken

- Bonn – Köln – Düsseldorf – Essen – Dortmund und
- Köln – Wuppertal – Dortmund

für höhere Geschwindigkeiten ausbauen. Die Landesregierung erwartet, daß der Ausbau dieser Strecken bis 1975 durchgeführt wird, so daß hier ab 1975 auch ein „Städteschnellverkehr“ mit neuen Fahrzeugen und mit einer Spitzengeschwindigkeit von etwa 200 km/h aufgenommen werden kann.

### Langfristiges Ziel

Verbindung der großen Zentren des Rhein-Ruhr-Gebietes durch einen im Taktverkehr fahrenden Städteschnellverkehr mit Spitzengeschwindigkeiten von 200 km/h.

### Maßnahmen bis 1975

Verhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn; Ausbau der Strecken Bonn – Köln – Düsseldorf – Essen – Dortmund und Köln – Wuppertal – Dortmund.

**Landesausgaben im Programmzeitraum** Keine.

## 5.53

### S-Bahnen und Stadtbahnen

Der Bau von kreuzungsfreien Bahnen für den Personennahverkehr in allen Verdichtungsgebieten des Landes wird langfristig angestrebt. Im Rhein-Ruhr-Gebiet wurde mit dem Ausbau bereits begonnen. Auch im Raum Bielefeld ist ein Ausbau erforderlich. In den Räumen Aachen, Münster und Siegen ist zur Zeit die Verkehrsnachfrage noch gering. Ob hier zu einem späteren Zeitpunkt ein Taktverkehr oder die Einrichtung eines S-Bahnverkehrs möglich wird, hängt von der städtebaulichen Verdichtung an Haltestellen ab (5.21) und wird im Programmzeitraum geprüft werden. Die Koordinierung zwischen Städtebau und regionalem Schnellverkehr ist eine der wichtigsten Aufgaben der nächsten Jahre. Deshalb wird sich die Landesregierung dafür einsetzen, daß einerseits die Schwerpunkte der Besiedlung durch S-Bahnen und Stadtbahnen erschlossen werden, andererseits der Städtebau an den Haltestellen und Knotenpunkten konzentriert wird. Die Schnellbahnen werden teils von der Deutschen Bundesbahn (S-Bahn), teils von Stadtbahngesellschaften (Stadtbahn) betrieben werden.

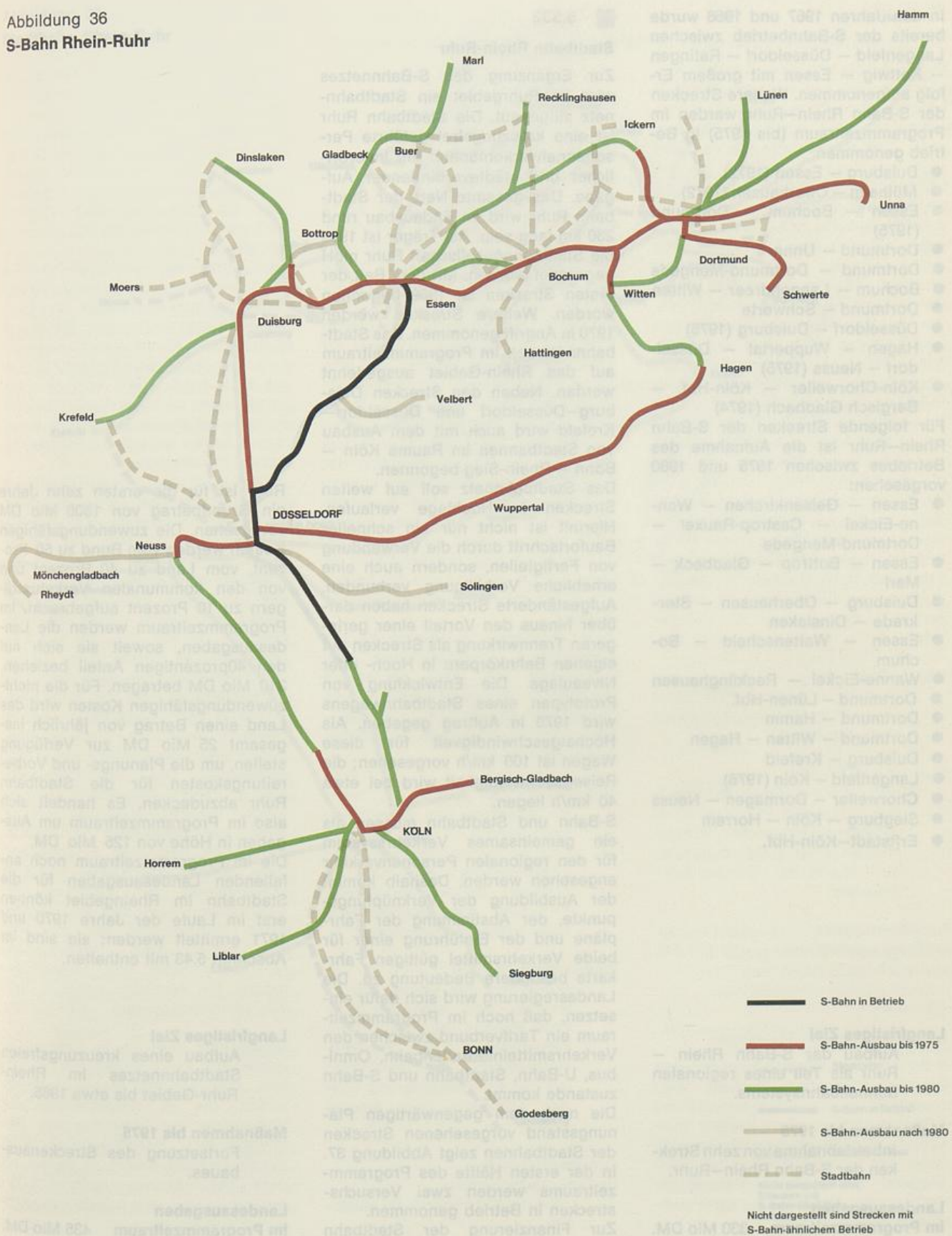
Die Landesregierung hat die Gründung der Stadtbahngesellschaft Ruhr gefördert. Sie wird weiterhin bestrebt sein, Organisations- und Verbundformen zu fördern, die einen modernen Schnellbahnverkehr ermöglichen.

## 5.531

### S-Bahn Rhein-Ruhr

Im Entwicklungsprogramm Ruhr hat die Landesregierung den Ausbau eines regionalen Schnellbahnsystems im Ruhrgebiet, bestehend aus S-Bahn und Stadtbahn, vorgesehen. Dieses Netz wird auf das gesamte Rhein-Ruhr-Gebiet ausgedehnt werden. Abbildung 36 zeigt das Netz. Im Rahmen der Ausbaumaßnahmen der für einen S-Bahn-Betrieb vorgesehenen Bundesbahnstrecken müssen zum Teil zweigleisige Strecken drei- oder viergleisig ausgebaut, Bahnhöfe erweitert und andere Strecken bau- und signaltechnisch verbessert werden.

Abbildung 36  
S-Bahn Rhein-Ruhr



- S-Bahn in Betrieb
- S-Bahn-Ausbau bis 1975
- S-Bahn-Ausbau bis 1980
- S-Bahn-Ausbau nach 1980
- Stadtbahn

Nicht dargestellt sind Strecken mit S-Bahn-ähnlichem Betrieb

In den Jahren 1967 und 1968 wurde bereits der S-Bahnbetrieb zwischen Langenfeld – Düsseldorf – Ratingen – Kettwig – Essen mit großem Erfolg aufgenommen. Weitere Strecken der S-Bahn Rhein–Ruhr werden im Programmzeitraum (bis 1975) in Betrieb genommen:

- Duisburg – Essen (1972)
- Mülheim – Oberhausen (1972)
- Essen – Bochum – Dortmund (1975)
- Dortmund – Unna
- Dortmund – Dortmund-Mengede
- Bochum – Langendreer – Witten
- Dortmund – Schwerte
- Düsseldorf – Duisburg (1975)
- Hagen – Wuppertal – Düsseldorf – Neuss (1975)
- Köln-Chorweiler – Köln-Hbf. – Bergisch Gladbach (1974)

Für folgende Strecken der S-Bahn Rhein–Ruhr ist die Aufnahme des Betriebes zwischen 1975 und 1980 vorgesehen:

- Essen – Gelsenkirchen – Wanne-Eickel – Castrop-Rauxel – Dortmund-Mengede
- Essen – Bottrop – Gladbeck – Marl
- Duisburg – Oberhausen – Sterkrade – Dinslaken
- Essen – Wattenscheid – Bochum
- Wanne-Eickel – Recklinghausen
- Dortmund – Lünen-Hbf.
- Dortmund – Hamm
- Dortmund – Witten – Hagen
- Duisburg – Krefeld
- Langenfeld – Köln (1976)
- Chorweiler – Dormagen – Neuss
- Siegburg – Köln – Horrem
- Erfstadt–Köln-Hbf.

#### Langfristiges Ziel

Aufbau der S-Bahn Rhein – Ruhr als Teil eines regionalen Schnellbahnsystems.

#### Maßnahmen bis 1975

Inbetriebnahme von zehn Strecken der S-Bahn Rhein–Ruhr.

#### Landesausgaben

im Programmzeitraum 330 Mio DM.

## 5.532

### Stadtbahn Rhein-Ruhr

Zur Ergänzung des S-Bahnnetzes wird im Ruhrgebiet ein Stadtbahnnetz aufgebaut. Die Stadtbahn Ruhr ist eine kreuzungsfrei geführte Personennahverkehrsbahn mit innerörtlicher und städteverbindender Aufgabe. Das gesamte Netz der Stadtbahn Ruhr wird im Endausbau rund 230 km lang sein. Als Träger ist 1969 die Stadtbahngesellschaft Ruhr mbH gegründet worden. Mit dem Bau der ersten Strecken ist 1969 begonnen worden. Weitere Strecken werden 1970 in Angriff genommen. Das Stadtbahnnetz soll im Programmzeitraum auf das Rhein-Gebiet ausgedehnt werden. Neben den Strecken Duisburg–Düsseldorf und Düsseldorf–Krefeld wird auch mit dem Ausbau von Stadtbahnen im Raume Köln – Bonn – Rhein-Sieg begonnen.

Das Stadtbahnnetz soll auf weiten Strecken in Hochlage verlaufen. Hiermit ist nicht nur ein schneller Baufortschritt durch die Verwendung von Fertigteilen, sondern auch eine erhebliche Verbilligung verbunden. Aufgeständerte Strecken haben darüber hinaus den Vorteil einer geringeren Trennwirkung als Strecken auf eigenen Bahnkörpern in Hoch- oder Niveaulage. Die Entwicklung von Prototypen eines Stadtbahnwagens wird 1970 in Auftrag gegeben. Als Höchstgeschwindigkeit für diese Wagen ist 100 km/h vorgesehen; die Reisegeschwindigkeit wird bei etwa 40 km/h liegen.

S-Bahn und Stadtbahn müssen als ein gemeinsames Verkehrssystem für den regionalen Personenverkehr angesehen werden. Deshalb kommt der Ausbildung der Verknüpfungspunkte, der Abstimmung der Fahrpläne und der Einführung einer für beide Verkehrsmittel gültigen Fahrkarte besondere Bedeutung zu. Die Landesregierung wird sich dafür einsetzen, daß noch im Programmzeitraum ein Tarifverbund zwischen den Verkehrsmitteln Straßenbahn, Omnibus, U-Bahn, Stadtbahn und S-Bahn zustande kommt.

Die nach dem gegenwärtigen Planungsstand vorgesehenen Strecken der Stadtbahnen zeigt Abbildung 37. In der ersten Hälfte des Programmzeitraums werden zwei Versuchsstrecken in Betrieb genommen. Zur Finanzierung der Stadtbahn

Ruhr ist für die ersten zehn Jahre ein Grundbetrag von 1600 Mio DM vorgesehen. Die zuwendungsfähigen Kosten werden vom Bund zu 50 Prozent, vom Land zu 40 Prozent und von den kommunalen Verkehrsträgern zu 10 Prozent aufgebracht. Im Programmzeitraum werden die Landesausgaben, soweit sie sich auf den 40prozentigen Anteil beziehen, 310 Mio DM betragen. Für die nicht-zuwendungsfähigen Kosten wird das Land einen Betrag von jährlich insgesamt 25 Mio DM zur Verfügung stellen, um die Planungs- und Vorbereitungskosten für die Stadtbahn Ruhr abzudecken. Es handelt sich also im Programmzeitraum um Ausgaben in Höhe von 125 Mio DM. Die im Programmzeitraum noch anfallenden Landesausgaben für die Stadtbahn im Rheingebiet können erst im Laufe der Jahre 1970 und 1971 ermittelt werden; sie sind im Abschnitt 5.43 mit enthalten.

#### Langfristiges Ziel

Aufbau eines kreuzungsfreien Stadtbahnnetzes im Rhein-Ruhr-Gebiet bis etwa 1985.

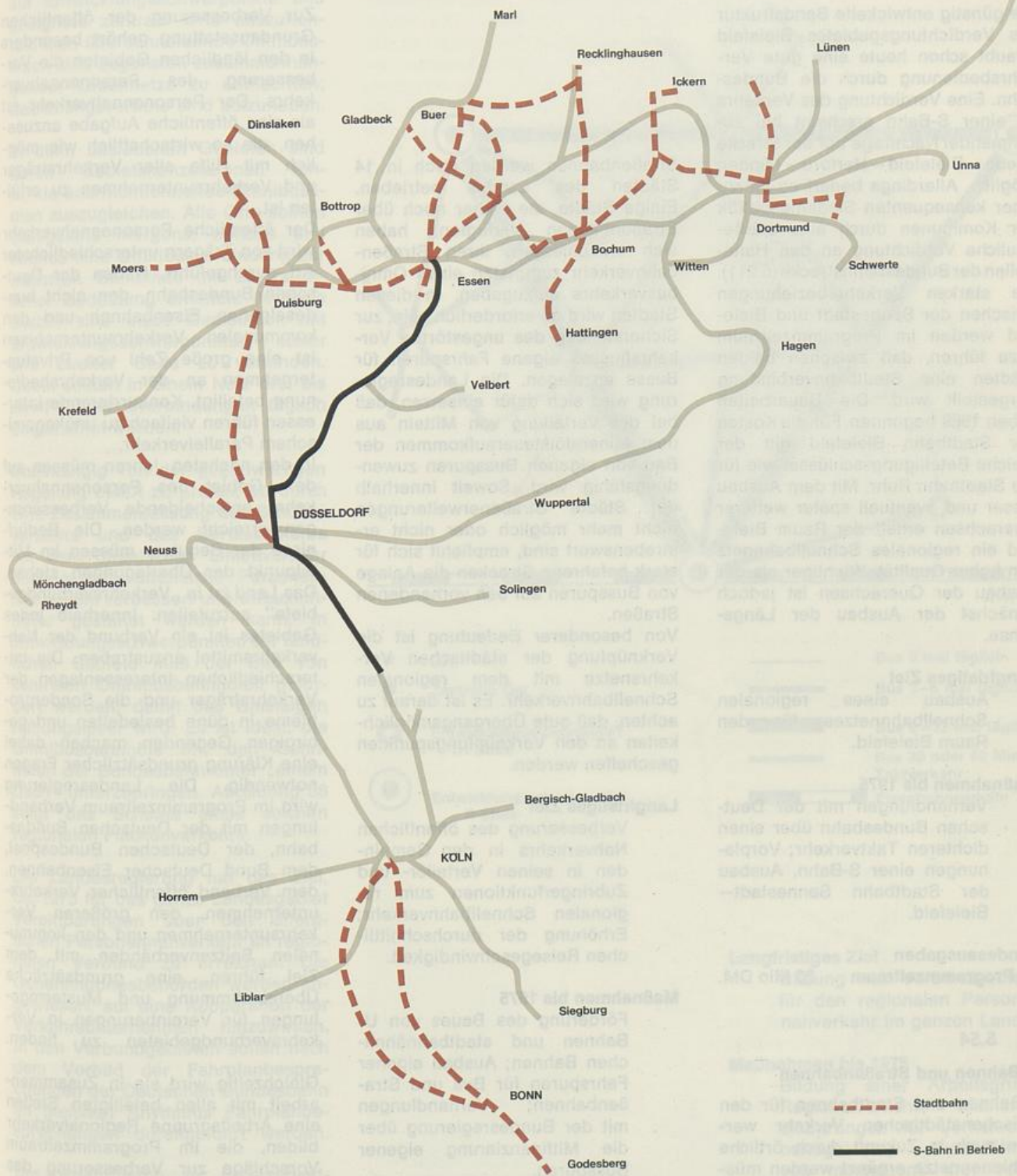
#### Maßnahmen bis 1975

Fortsetzung des Streckenausbau.

#### Landesausgaben

im Programmzeitraum 435 Mio DM.

Abbildung 37  
**Stadtbahn Rhein-Ruhr**



- - - Stadtbahn
- S-Bahn in Betrieb
- S-Bahn-Ausbau

Nicht dargestellt sind  
 Strecken mit  
 S-Bahn-ähnlichem  
 Betrieb.

## 5.533

### S-Bahn und Stadtbahn Bielefeld

Die günstig entwickelte Bandstruktur des Verdichtungsgebietes Bielefeld erlaubt schon heute eine gute Verkehrsbedienung durch die Bundesbahn. Eine Verdichtung des Verkehrs zu einer S-Bahn erscheint bei zunehmender Nachfrage auf der Strecke Rheda – Bielefeld – Herford – Minden möglich. Allerdings bedarf es hierzu einer konsequenten Siedlungspolitik der Kommunen durch eine städtebauliche Verdichtung an den Haltestellen der Bundesbahnstrecke (5.211). Die starken Verkehrsbeziehungen zwischen der Sennestadt und Bielefeld werden im Programmzeitraum dazu führen, daß zwischen beiden Städten eine Stadtbahnverbindung hergestellt wird. Die Bauarbeiten haben 1969 begonnen. Für die Kosten der Stadtbahn Bielefeld gilt der gleiche Beteiligungsschlüssel wie für die Stadtbahn Ruhr. Mit dem Ausbau dieser und eventuell später weiterer Querachsen erhält der Raum Bielefeld ein regionales Schnellbahnnetz von hoher Qualität. Wichtiger als der Ausbau der Querachsen ist jedoch zunächst der Ausbau der Längsachse.

#### Langfristiges Ziel

Ausbau eines regionalen Schnellbahnnetzes für den Raum Bielefeld.

#### Maßnahmen bis 1975

Verhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn über einen dichteren Taktverkehr; Vorplanungen einer S-Bahn, Ausbau der Stadtbahn Sennestadt–Bielefeld.

#### Landesausgaben

im Programmzeitraum 30 Mio DM.

## 5.54

### U-Bahnen und Straßenbahnen

S-Bahnen und Stadtbahnen für den zwischenstädtischen Verkehr werden auch in Zukunft durch örtliche Schienennetze ergänzt werden müssen. In der Regel handelt es sich dabei um U-Bahnen oder um überwiegend auf eigenem Bahnkörper verlaufende Bahnen in stadtbahnähnlicher Ausführung.

## 5.542

### Stadtbahn Bielefeld

Zur Ergänzung des Stadtbahnverkehrs wird im Programmzeitraum ein Schnellbahnnetz im Raum Bielefeld

Straßenbahnen werden noch in 14 Städten des Landes betrieben. Einige Städte, die bisher noch über Straßenbahnen verfügten, haben sich entschlossen, ihren Straßenbahnverkehr zugunsten eines Omnibusverkehrs aufzugeben. In diesen Städten wird es erforderlich sein, zur Sicherstellung des ungestörten Verkehrsflusses eigene Fahrspuren für Busse anzulegen. Die Landesregierung wird sich dafür einsetzen, daß bei der Verteilung von Mitteln aus dem Mineralölsteueraufkommen der Bau von eigenen Busspuren zwendungsfähig wird. Soweit innerhalb der Städte Straßenerweiterungen nicht mehr möglich oder nicht erstrebenswert sind, empfiehlt sich für stark befahrene Strecken die Anlage von Busspuren auf den vorhandenen Straßen.

Von besonderer Bedeutung ist die Verknüpfung der städtischen Verkehrsnetze mit dem regionalen Schnellbahnverkehr. Es ist darauf zu achten, daß gute Übergangsmöglichkeiten an den Verknüpfungspunkten geschaffen werden.

#### Langfristiges Ziel

Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs in den Gemeinden in seinen Verteiler- und Zubringerfunktionen zum regionalen Schnellbahnverkehr; Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit.

#### Maßnahmen bis 1975

Förderung des Baues von U-Bahnen und stadtbahnähnlichen Bahnen; Ausbau eigener Fahrspuren für Bus und Straßenbahnen; Verhandlungen mit der Bundesregierung über die Mitfinanzierung eigener Busspuren.

#### Landesausgaben

#### im Programmzeitraum

Sind in Abschnitt 5.43 enthalten.

## 5.6

### Verkehrsverbund

Zur Verbesserung der öffentlichen Grundausrüstung gehört besonders in den ländlichen Gebieten die Verbesserung des Personennahverkehrs. Der Personennahverkehr ist als eine öffentliche Aufgabe anzusehen, die so wirtschaftlich wie möglich mit Hilfe aller Verkehrsträger und Verkehrsunternehmen zu erfüllen ist.

Der öffentliche Personennahverkehr wird von Trägern unterschiedlichster Art durchgeführt. Neben der Deutschen Bundesbahn, den nicht bundeseigenen Eisenbahnen und den kommunalen Verkehrsunternehmen ist eine große Zahl von Privatunternehmen an der Verkehrsbedienung beteiligt. Konkurrierende Interessen führen vielfach zu unökonomischem Parallelverkehr.

In den nächsten Jahren müssen auf dem Gebiet des Personennahverkehrs entscheidende Verbesserungen erreicht werden. Die Bedürfnisse der Benutzer müssen im Mittelpunkt der Überlegungen stehen. Das Land ist in „Verkehrsverbundgebiete“ aufzuteilen. Innerhalb jedes Gebietes ist ein Verbund der Nahverkehrsmittel anzustreben. Die unterschiedlichen Interessenlagen der Verkehrsträger und die Sonderprobleme in dünn besiedelten und gebirgigen Gegenden machen dabei eine Klärung grundsätzlicher Fragen notwendig. Die Landesregierung wird im Programmzeitraum Verhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Bundespost, dem Bund Deutscher Eisenbahnen, dem Verband öffentlicher Verkehrsunternehmen, den größeren Verkehrsunternehmen und den kommunalen Spitzenverbänden mit dem Ziel führen, eine grundsätzliche Übereinstimmung und Musterregelungen für Vereinbarungen in Verkehrsverbundgebieten zu finden.

Gleichzeitig wird sie in Zusammenarbeit mit allen beteiligten Stellen eine Arbeitsgruppe Regionalverkehr bilden, die im Programmzeitraum Vorschläge zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs für die Gebiete macht, in denen mit derartigen Planungen noch nicht begonnen wurde. Das betrifft vor allem viele ländliche Gebiete.