



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Universitätsbibliothek Paderborn**

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

**Nordrhein-Westfalen / Landesregierung**

**Düsseldorf, 1970**

5.6 Verkehrsverbund

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

## 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.



In den ländlichen Gebieten ist insbesondere das Netz der Omnibuslinien auf Entwicklungsschwerpunkte und geeignete zentrale Orte auszurichten. Sich überschneidende Omnibuslinien sind zugunsten zusammenhängender Liniennetze zu entflechten; Bedienungsverbote sind aufzuheben.

In dünn besiedelten Gebieten sind durch Gebietskonzessionen lohnende und nichtlohnende Omnibuslinien auszugleichen. Alle Orte sollten wenigstens morgens, mittags und abends eine Omnibusverbindung zur nächsten Gemeinde mit zentralörtlicher Bedeutung erhalten. Je nach Bedarf sind diese Gemeinden mit Entwicklungsschwerpunkten erster und zweiter Stufe zu verbinden. Dabei sollten in einem Netz drei bis zwölf Omnibusverbindungen täglich eingerichtet werden.

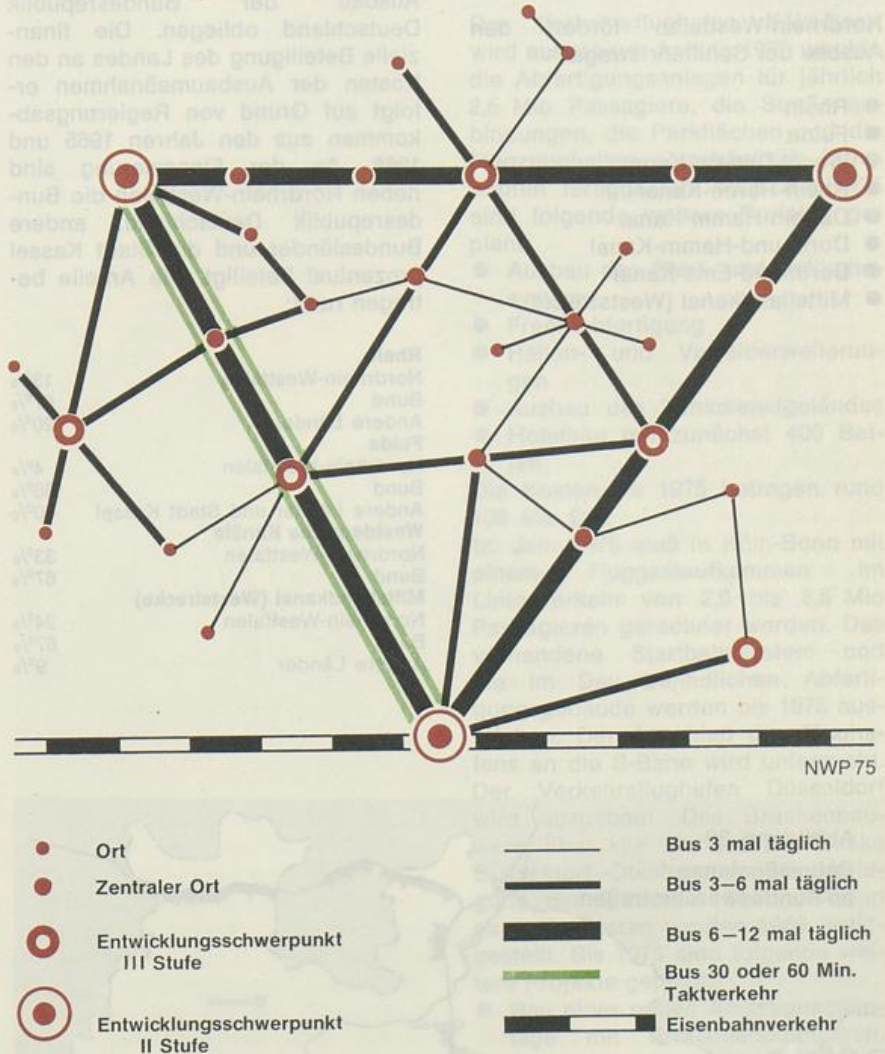
Unabhängig von der gegenwärtigen Regelung bleibt zu prüfen, ob durch eine Zusammenfassung des Schülerverkehrs und des Berufsverkehrs mit dem öffentlichen Linienverkehr der gesamte öffentliche Personennahverkehr verbessert und wirtschaftlicher gestaltet werden kann. In Entwicklungsschwerpunkten der ländlichen Gebiete muß der Bau von zentralen Omnibusbahnhöfen gefördert werden, damit das Umsteigen reibungsloser wird. Es ist ideal, die Omnibusbahnhöfe mit den Bahnhöfen der Bundesbahn unter „einem Dach“ unterzubringen. Abbildung 38 zeigt das Schema eines solchen regionalen Flächenverkehrs.

Die Landesregierung hat das Ziel, bis 1975 für das ganze Landesgebiet Vereinbarungen über den öffentlichen Personennahverkehr im regionalen Verbund zu erreichen. Die Genehmigungsbehörden wurden angewiesen, auf eine Kooperation der Verkehrsunternehmen hinzuwirken. In den Verbundgebieten sollen nach dem Vorbild der Fahrplanbesprechungen der Deutschen Bundesbahn im gleichen Rhythmus Fahrplanbesprechungen durchgeführt werden.

Um Erfahrungen in unterschiedlichen Räumen zu sammeln, wird die Landesregierung Modelle für einen Verbundverkehr im Münsterland, in Ostwestfalen und in der Eifel bevorzugt unterstützen.

Abbildung 38

**Schema eines regionalen Flächenverkehrs**



**Langfristiges Ziel**

Bildung von Verbundgebieten für den regionalen Personennahverkehr im ganzen Land.

**Maßnahmen bis 1975**

Bildung einer Arbeitsgruppe Regionalverkehr; Mustervereinbarungen für Verkehrsverbundgebiete; Durchführung von mindestens drei Versuchen in ländlichen Gebieten.

**Landesausgaben im Programmzeitraum**

Verwaltungskosten.