



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Nordrhein-Westfalen-Programm 1975

Nordrhein-Westfalen / Landesregierung

Düsseldorf, 1970

5.51 Eisenbahn

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

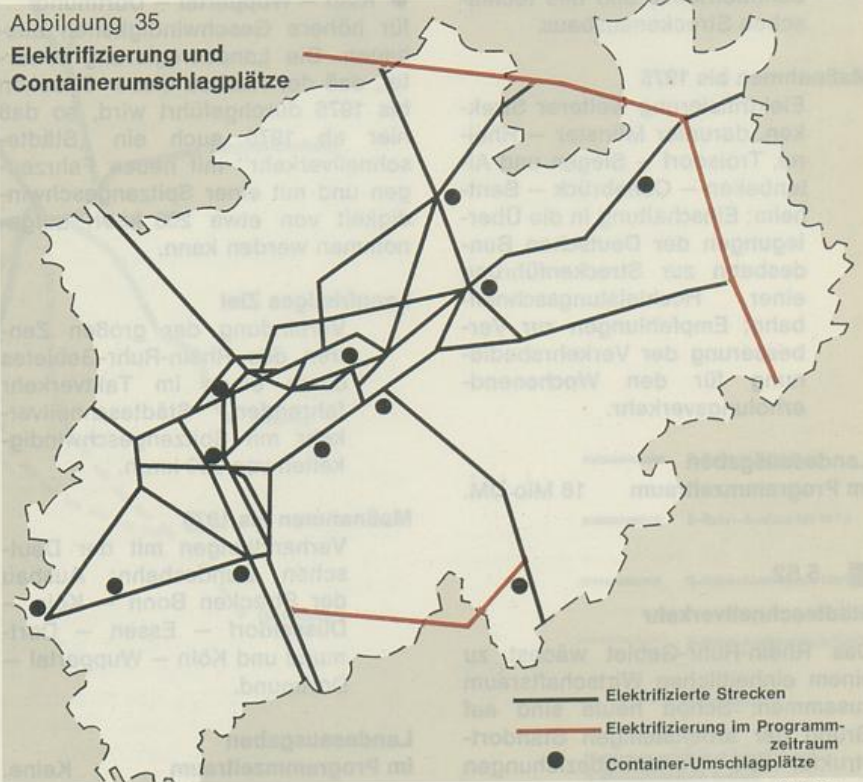
- Hamm/Soest – Paderborn – Altenbeken – Warburg und
- Krefeld – Hohenbudberg – Osterfeld/Süd

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.