



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Nordrhein-Westfalen-Programm 1975

Nordrhein-Westfalen / Landesregierung

Düsseldorf, 1970

5.511 Fernschnellstverkehr

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

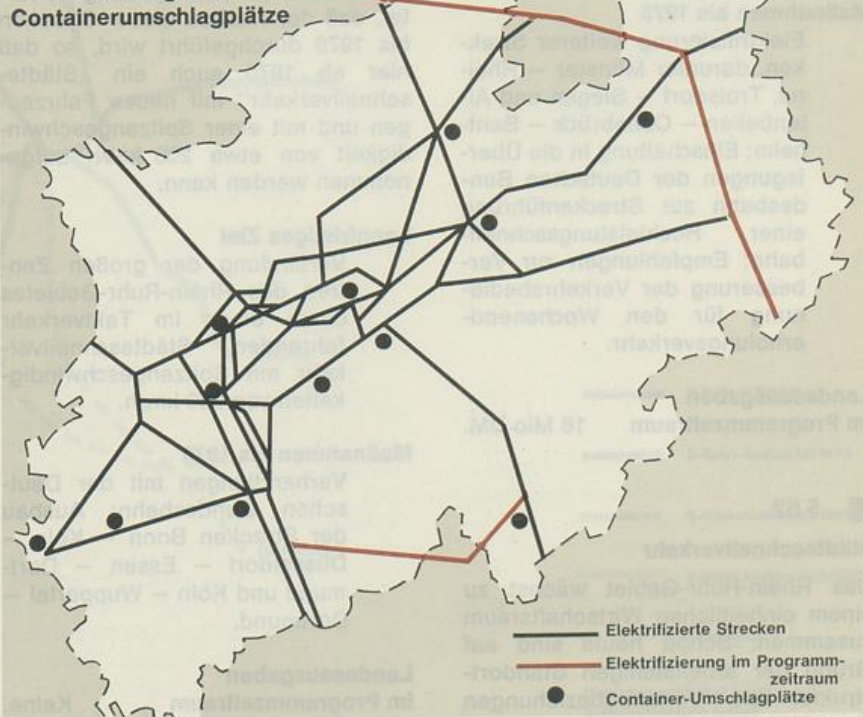
aus. Es ist beabsichtigt, mit der Deutschen Bundesbahn ein drittes Übereinkommen abzuschließen, wofür mit einem Landesanteil in Höhe von 18 Mio DM gerechnet wird. In das Übereinkommen sollen u. a. folgende Strecken einbezogen werden:

- 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