



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Nordrhein-Westfalen-Programm 1975

Nordrhein-Westfalen / Landesregierung

Düsseldorf, 1970

5.531 S-Bahn Rhein-Ruhr

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

5.514

Streckenstilllegungen

Die Landesregierung wird – abgesehen von wenigen unbedeutenden Stilllegungen – der weiteren Stilllegung von Strecken der Deutschen Bundesbahn entgegenstehen. 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.

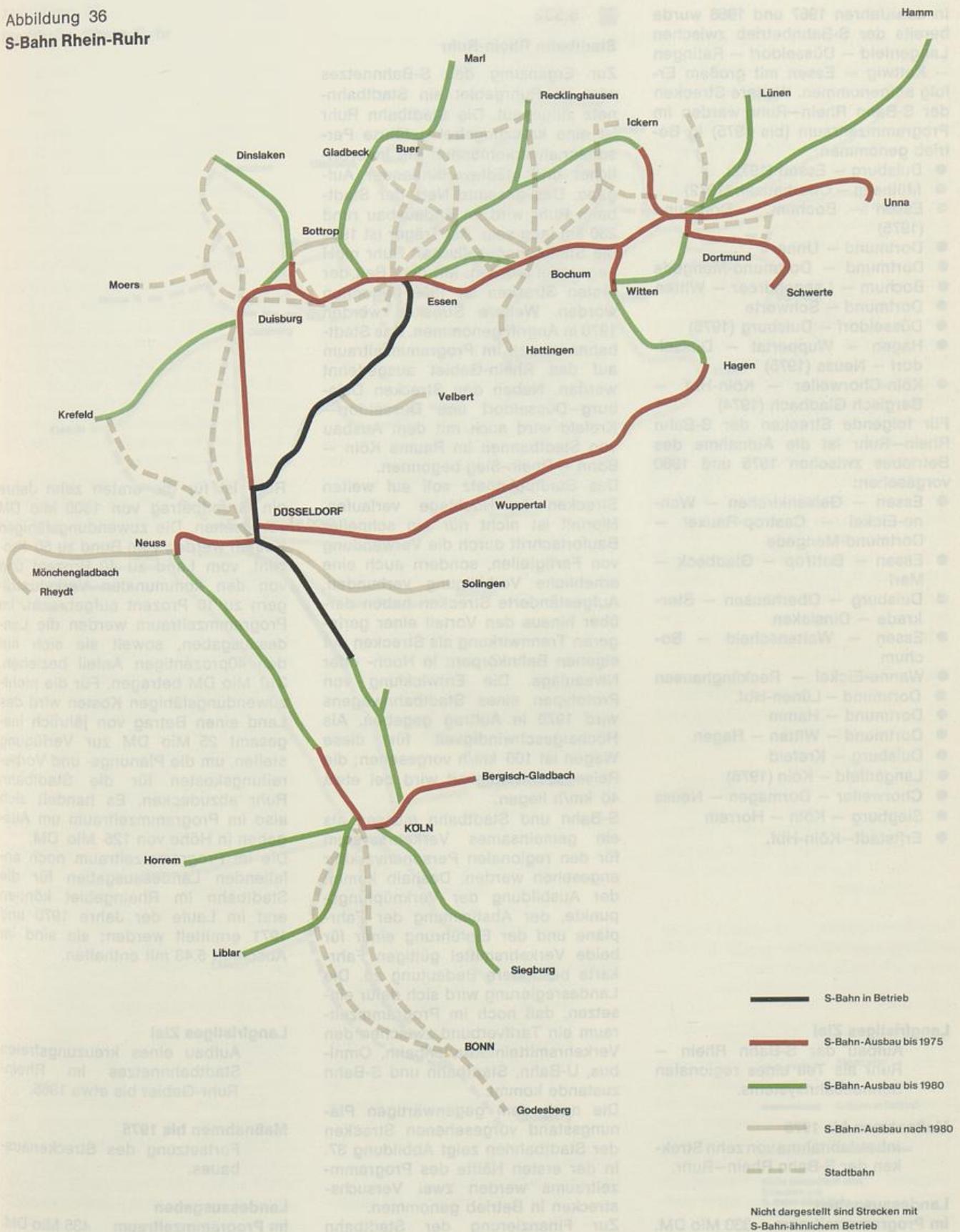
Die Landesregierung hat die Gründung der Stadtbahngesellschaft Ruhr gefördert. Sie wird weiterhin bestrebt sein, Organisations- und Verbundformen zu fördern, die einen modernen Schnellbahnverkehr ermöglichen.

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.