NRW-Grundsatzprogramm

3. Netz & Infrastruktur

3.1. Reaktivierung von Strecken

Ein weit verzweigtes und gut ausgebautes Eisenbahnnetz bildet das Rückgrat eines leistungsfähigen und attraktiven ÖPNV in Nordrhein-Westfalen. Viele Eisenbahnstrecken in Nordrhein-Westfalen liegen jedoch brach, obwohl sie sinnvoll für den ÖPNV genutzt werden könnten.

PRO BAHN fordert daher vorrangig neben den bereits beschlossenen Reaktivierungen

- Lindern – Heinsberg
- Alsdorf – Stolberg
- Marienheide – Meinerzhagen

die mittelfristige Reaktivierung bzw. Wiederaufnahme von SPNV beispielsweise auf folgenden Strecken:

- Kleve – Nijmegen (NL)
- Dalheim – Roermond (NL)
- Emmerich – Arnhem (NL)
- Moers – Neukirchen-Vluyn / Kamp-Lintfort
- Kaarst – Viersen
- Linnich – Baal – Ratheim
- Stolberg – Eupen
- Düren – Euskirchen
- Kall – Hellenthal
- Ratingen – Duisburg-Wedau
- Meinerzhagen – Brügge
- Mettmann Stadtwald – W.-Vohwinkel
- Münster – Neubeckum
- Gelsenkirchen-Buer Nord – Recklinghausen
- Rahden – Bassum
- Hövelhof – Gütersloh – Versmold
- Osnabrück – Mettingen – Recke – Neheim-Hüsten – Sundern
- Iserlohn – Hemer – Menden – Paderborn – Büren – Brilon

- Dieringhausen – Waldbröl – Morsbach

3.2. Streckenneubau zu Lückenschlüssen

An einigen Stellen in Nordrhein-Westfalen fehlen nur wenige Kilometer Schienen-strecke, um zwei Eisenbahnstrecken miteinander zu verbinden. Solche Lücken bestehen entweder schon immer oder wurden in der Vergangenheit durch Stilllegung und Rückbau ehemaliger Strecken künstlich hervorgerufen.

PRO BAHN fordert daher langfristig den Neubau von Eisenbahnstrecken, um solche Lücken zu schließen.

3.3. Rückbau stoppen

Es ist seit einiger Zeit traurige Gewohnheit geworden, die Schieneninfrastruktur auf das für den aktuellen Fahrplan notwendige Minimum zu beschränken. Durch diese nicht mehr zu steigernde Kurzsichtigkeit wird auf vielen Strecken ein einmal beschlossener Fahrplan faktisch in Beton gegossen, da fehlende bzw. zurück gebaute Kreuzungs- und Überholgleise gar keinen anderen Fahrplan mehr zulassen. Das gleiche gilt bei Verspätungen oder Betriebsstörungen. Auch hier kann nicht mehr flexibel auf kurzfristig notwendige Änderungen reagiert werden.

PRO BAHN fordert daher den sofortigen Stopp dieser unsinnigen Rückbaumaßnahmen sinnvoller und nötiger Schieneninfrastruktur. Hier sind Politik und Aufgabenträger gleichermaßen gefordert. Wir brauchen eine wirksame Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für das Netz und die Option der Regionalisierung der Infrastruktur von Regionalstrecken.

3.4. Ausbau fördern

Einige Schienenstrecken in Nordrhein-Westfalen weisen an verschiedenen Stellen Defizite in Bezug auf die Streckenqualität, die Streckengeschwindigkeit bzw. die Streckenkapazität auf. ***PRO BAHN*** fordert den angemessenen Ausbau dieser Streckenabschnitte. Hierzu zählen insbesondere die kurzfristige Beseitigung aller Langsamfahrstellen sowie der Ausbau für höhere Streckengeschwindigkeiten bzw. der Bau zusätzlicher Streckengleise auf den folgenden Relationen:

- Lünen – Münster
- Köln – Gummersbach
- Köln – Euskirchen – Trier
- Euskirchen – Bonn
- Dülken – Kaldenkirchen
- Rheydt – Rheydt-Odenkirchen

- Gelsenkirchen – Wanne-Eickel
- Oberhausen – Emmerich
- Minden – Wunstorf
- Essen-Dellwig Ost – Bottrop
- Essen Steele – Essen Überruhr
- Köln – Düsseldorf – Duisburg (inklusive 7. und 8. Gleis Hohenzollernbrücke)
- Köln Gummersbacher Straße – Köln Steinstraße

3.5. Trassensicherung

PRO BAHN fordert grundsätzlich den Erhalt noch vorhandener ehemaliger Eisenbahntrassen für eine etwaige spätere Nutzung im Schienenverkehr.

3.6. Schnellverkehrsnetz

PRO BAHN setzt sich für ein landesweites Schnellverkehrsnetz ein. Das Schnellverkehrsnetz soll vorrangig durch Schienenverkehrsstrecken erschlossen werden. Städte und Gemeinden, die keine Schienenanbindung haben bzw. die nicht sinnvoll über die Schiene angebunden werden können, sollen durch Schnellbusse angebunden werden. Vorbild hierfür sind die Schnellbuslinien, z. B. im südlichen Hochsauerlandkreis oder im Münsterland.

3.7. ÖPNV-Spuren & Vorrangschaltungen

Wo Straßenbahnen und Linienbusse in Großstädten und Ballungsgebieten im öffentlichen Straßenraum fahren müssen, sind sie naturgemäß dem Verkehrs-strom des Individualverkehrs unterworfen. Dies macht den ÖPNV verspätungs-anfällig, langsam und dadurch unattraktiv.

PRO BAHN fordert daher die weitere Forcierung eigener Trassen für den ÖPNV. Dabei sollen diese separaten Spuren von allen Verkehrsmitteln - Bussen, Straßenbahnen, Stadtbahnen - genutzt werden. Als positives Beispiel ist hier die in den 90er Jahren in Oberhausen entstandene ÖPNV-Trasse zu nennen. Wo eine eigene Trassierung städtebaulich nicht möglich ist, sollen an Ampeln Vorrangschaltungen für den ÖPNV eingerichtet werden. Dabei sollen sowohl einfache Bus- und Straßenbahnampeln genutzt als auch die neue Technologie der „mitfahrenden Trasse“ umgesetzt werden. Bei diesem neuen System wird der Straßenraum bei Annäherung eines Busses oder einer Straßenbahn über eine gesteuerte Abflussregelung vom Individualverkehr befreit.

3.8. Bus & Bahn in die Innenstadt

Städte wie Kassel, Siegen und Neuss führen ihren ÖPNV unmittelbar durch die Fußgängerzone. Bad Wildbad hat sogar im Jahre 2000 seine Stadtbahn vom Bahnhof aus durch die komplette Fußgängerzone bis zum Kurpark verlängert. Alle Städte haben dadurch eine enorme Belebung ihrer Innenstädte und zugleich eine ungeheuer hohe Akzeptanz des ÖPNV bei Bevölkerung, Geschäftsleuten und Fahrgästen erreicht.

PRO BAHN spricht sich daher klar dafür aus, Busse und Bahnen direkt in die Innenstädte und nach Möglichkeit auch unmittelbar durch die Fußgängerzone zu führen.

3.9. Umwelt- und Anwohnerverträglichkeit

PRO BAHN setzt sich für eine aktive Umwelt- und Anwohnerverträglichkeit bei Aus-, Um- oder Neubaumaßnamen aller Art ein. Hierzu zählen insbesondere ein innovativer Lärmschutz sowie überzeugende Konzepte, Mensch und Natur nachhaltig von unvermeidlichen Emissionen durch den Schienenverkehr zu schützen. Denn Anwohner sind oftmals auch gleichzeitig Fahrgäste von Bus und Bahn.

3.10. Lage und Erreichbarkeit von Stationen

Viele Stationen und Bahnhöfe stammen aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts oder wurden zu Beginn des 20. Jahrhunderts errichtet. Die Siedlungsstruktur hat sich jedoch seitdem massiv geändert. Vorhandene Orte und ihre Wohnbebauung haben sich rasant ausgedehnt, neue Wohnbereiche sind hinzugekommen.

PRO BAHN fordert daher die Verlegung bzw. den Neubau von Stationen und Haltestellen entsprechend der gegenwärtigen Siedlungsstrukturen. Dabei soll und muss gleichzeitig darauf geachtet werden, dass Bahnhöfe und Stationen nicht nur von einer Seite, sondern grundsätzlich von beiden Seiten der Eisenbahnstrecke aus zugänglich sind. Als Negativbeispiel ist hier der Aachener Hauptbahnhof zu nennen. Dieser ist nur von Norden her zugänglich, obwohl sich südlich große Stadtteile und ausgedehnte Siedlungsbereiche anschließen.

Download

NRW-Grundsatzprogramm | 3,4 MiB

- Nach oben
- 4. Angebot & Fahrplan >