

Arbeitsgemeinschaft Münsterländer VCD- und PRO BAHN-Mitglieder
z. Hd. Karl Wingerter, Raheneschstr. 14, 4530 Ibbenbüren

12.11.92

An die
Parlamentarische Gruppe Bahn
im Landtag des Landes Nordrhein-Westfalen
Düsseldorf

ARCHIV
des Landtags Nordrhein-Westfalen

LEIH EXEMPLAR

Schienerverkehr Rhein/Ruhr/Westfalen - Mitteldeutschland



Sehr geehrte

Da die berechtigte Sorge besteht, daß die völlig unzureichenden Schienenverbindungen zwischen dem Ballungsraum Rhein/Ruhr/Westfalen und Mitteldeutschland durch Maßnahmen auf Bundesebene kaum verbessert werden, hatten wir uns u.a. auch an den Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen gewandt mit der Bitte, sich durch umfassende Maßnahmen dafür einzusetzen, daß im Ost-West-Schienerverkehr NRW-Mitteldeutschland

- kurzfristig ein besseres Fahrplanangebot,
- langfristig ein nicht nur auf Hamm-Kassel beschränkter Streckenausbau

erfolgt, entsprechend der Bedeutung von NRW, um zumindest den Rückstand aufzuholen, in den NRW im Vergleich zu anderen Wirtschaftsräumen geriet.

Eine Ausfertigung unserer Vorlage ist als Anlage beigefügt.

Soweit bekannt, ergriff NRW bisher keine Maßnahmen zur Besserung der Verhältnisse, ganz im Gegensatz zu anderen Bundesländern, wodurch der Rückstand des Ballungsraumes Rhein/Ruhr/Westfalen noch größer zu werden droht.

Obwohl BVM und DB laufend betonen, die Schiene habe jetzt "Vorrang" und das "Gesundshrumpfen" müsse durch "bessere Angebote" ersetzt werden, sieht die Wirklichkeit ganz anders aus. Der Widerspruch zwischen BVM- und DB-Aussagen und BVM- und DB-Taten wird immer größer. Die Rede ist von Strecken- und Angebotsausbau (siehe Anlage 1), tatsächlich wird weiterhin abgebaut, selbst auf Strecken, die für den Verkehr nach Mitteldeutschland von entscheidender Wichtigkeit sind. Jüngstes Beispiel: Für 1993 ist auf der Strecke Ottbergen - Northeim der Rückbau von Zwei- auf Eingleisigkeit geplant. Hier gibt die DB eine unbegreifliche Antwort auf den allseitigen Ruf nach besseren West-Ost-Verbindungen. Die Antwort ist um so unbegreiflicher, als gleichzeitig die Forderungen nach einer sechspurigen A 44 und einer neuen Südharz-Autobahn immer lauter werden.

Verständnislos ist der Gleisrückbau auch im Hinblick auf die künftige Verkehrsentwicklung. Die einzige leistungsfähige West-Ost-Strecke Hamm-Kassel stößt jetzt schon in mehreren Abschnitten an ihre Kapazitätsgrenzen (Anlage 2). Ihr Ausbau (einschl. der umstrittenen Kasseler Kurve) wird künftige Engpässe nicht verhindern.

Daß derartige Entscheidungen den Umweltrettungsbemühungen einen schweren Schlag versetzen, ist alarmierend (siehe auch Anlage 3).

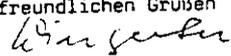
NRW muß im Schienenverkehr mit Mitteldeutschland trotz schon bestehender Engpässe eine zusätzliche Kapazitätsminderung hinnehmen. Andere Wirtschaftsräume - obwohl schon über mehrere leistungsfähige Verbindungen verfügend - werden zusätzlich mit Neubaustrecken bedacht, z.B. Frankfurt-Fulda-Erfurt und Nürnberg-Coburg-Erfurt.

Die derzeitigen Planungen auf Bundesebene (BVM, DB) sehen Abhilfe nicht vor. Es ist aber untragbar, daß unser Ballungsraum tatenlos zusieht, wenn er vom zukunftssträchtigen West-Ost-Schienerverkehr weitgehend abgenabelt wird. Deshalb sind alle Politiker, die sich für NRW- oder Münsterlandbelange - gleich in welcher Form - zuständig fühlen, dazu aufgefordert, den Dingen schnell eine Wende zum Besseren zu geben.

Wir bitten Sie daher, die Ihnen zur Verfügung stehenden Möglichkeiten umfassend einzusetzen, um den West-Ost-Schienerverkehr im Sinne unserer Ministervorlage vom 29.8.92 aufzubauen, vor allem aber, um den Abbau des zweiten Gleises zwischen Ottbergen und Northeim zu verhindern.

Wir wären Ihnen dankbar, wenn Sie uns mitteilen, welche Maßnahmen Sie ergreifen werden und welche Möglichkeiten wir aus Ihrer Sicht noch besitzen zur Erreichung der angestrebten Ziele.

Mit freundlichen Grüßen


namens der Arbeitsgemeinschaft

ZITAT

„Früher wurden Strecken, die zu wenige nutzten, stillgelegt. In Zukunft wird hier öfter gefahren, schneller und mit komfortableren Zügen. Eine absolut vernünftige Handlung: Überall, wo man bei der Bahn mangelnde Nachfrage mit einem besseren Angebot beantwortet, haben sich die Fahrgastzahlen wieder merklich erhöht.“

(aus einem Anzeigentext einer doppelseitigen Werbung der DB/DR (!) in der „Wirtschaftswoche“ vom 25.9.1992)

Zeitschrift "Blickpunkt Bahn", Ausgabe 4/92

Keine schlechten Aussichten für die Bahn

Vorausgesetzt allerdings, das Angebot stimmt. Letzteres ist nicht nur logisch, sondern auch an Zahlen ablesbar. Da wo es attraktive Angebote gibt, kommen die Kunden auch heute schon. Sie werden noch zahlreicher kommen, wenn Komfort, Schnelligkeit, Service noch besser werden. Die deutschen Bahnen wissen, daß es hier viel zu tun gibt, aber die Ergebnisse machen Mut

Zeitschrift "Stern"
Nr 46 v. 5.11.92

Mit Bundesverkehrsminister Günther Krause sprach der STERN über Wege aus den Staus.

STERN: Auf dem Weg zum Interview haben Sie über eine Stunde im Stau gesteckt. Was fällt einem Verkehrsminister dann so ein, wenn es nur zentimeterweise vorwärts geht?

KRAUSE: Daß wir Lehrgeld zahlen für die verfehlte Verkehrspolitik der 70er Jahre. Vor allem der massive Schienenabbau rächt sich. Die Politik, die Bundesbahn durch Streckenabbau zu sanieren, ist gescheitert. Die Folgen sehen Sie auf den Autobahnen.

STERN: Was wollen Sie künftig besser machen?

KRAUSE: Wir werden der Bahn klaren Vorrang einräumen und hoffen, zehn Prozent des Straßenverkehrs zum Jahr 2010 - vor allem von den Autobahnen - auf die Schiene rüberzuholen. Dazu muß 30 Prozent des Schienennetzes im Westen neu gebaut werden.

7. 11. 92

DAS ZITAT

„Das Ergebnis der Politik, die Bundesbahn durch Streckenabbau zu sanieren, sehen wir auf unseren Autobahnen.“

Bundesverkehrsminister Günther Krause, nachdem sein Dienstwagen mehr als eine Stunde lang im Stau steckengeblieben war.

betrachtet man die Transportverflechtung zwischen den elf alten Bundesländern und drei Gebieten in der ehemaligen DDR (FNL-Nord, FNL-Mitte, FNL-Süd), so bildet der Güterverkehr mit Nordrhein-Westfalen mit ca. 74 Mio. t/a (53 Mio. t Versand; 21 Mio. t Empfang) ein Schwergewicht. Insbesondere die Transporte zwischen Nordrhein-Westfalen und FNL-Süd - also zwischen den beiden traditionellen Industrieregionen - sind stark ausgeprägt (vgl. Abb. 23).

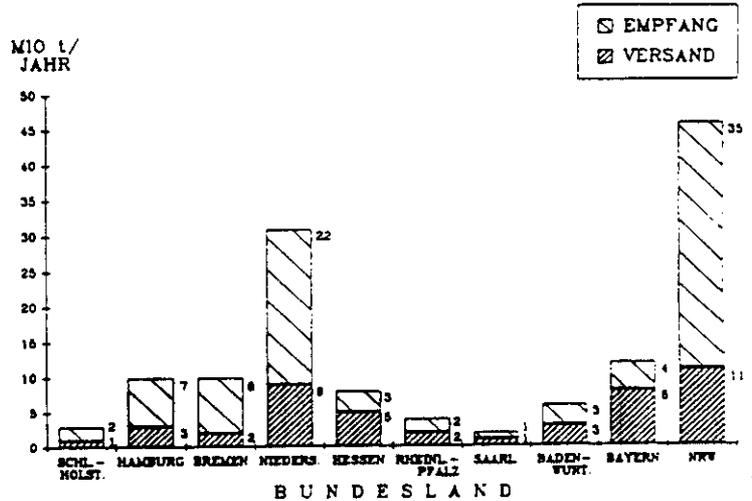


Abbildung 23: Transportverflechtungen im Jahr 2010 mit FNL-Süd

Mit rund 46 Mio. t/a beträgt der Anteil des Transportvolumens auf der Relation Nordrhein-Westfalen - FNL-Süd etwa 62 % des gesamten Aufkommens mit der ehemaligen DDR.

Der Streckenabschnitt Paderborn - Altenbeken (vgl. Anlage 16) weist eine wesentlich ungleichmäßigere Zugbelegung auf, sie reicht von nur einem Zug pro Stunde bis zu sechs. Stunden mit Spitzenbelastungen folgen zum Teil unmittelbar auf Stunden mit schwacher Belegung (z.B. 8.00 Uhr bis 9.59 Uhr). Kapazitätsreserven sind nachts und vereinzelt tagsüber vorhanden.

Zwischen Altenbeken und Warburg (vgl. Anlage 16) dominiert ganztägig der Güterverkehr. Die Streckenbelegung ist nachts sogar höher als tagsüber und erreicht Spitzenwerte von sieben Zügen pro Stunde in einer Richtung. Die derzeitige Kapazitätsgrenze wird nachts erreicht und teilweise sogar überschritten. Tagsüber gibt es hingegen noch Kapazitätsreserven (z.B. zwischen 15.00 und 18.59 Uhr).

Ein ähnliches Bild ergibt sich zwischen Warburg und Kassel (vgl. Anlage 16); auch in diesem Bereich liegt die Höchstbelegung bei sieben Zügen pro Stunde in einer Richtung.

Mit einer Gesamtzahl von 100 Zügen je Tag und Richtung ist dieser Streckenabschnitt am stärksten belastet. Bei einer Belastung von sieben Zügen je Stunde und Richtung ist die derzeitige Kapazitätsgrenze bereits erreicht bzw. überschritten. Eine Ausweitung des Zugangebots ist demnach nur außerhalb der heutigen Spitzenstunden oder durch Ausbaumaßnahmen möglich.

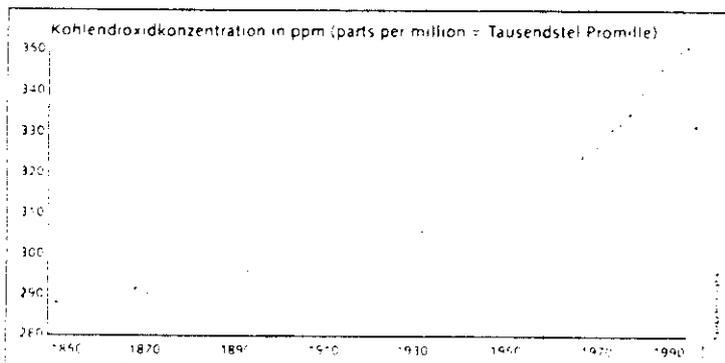
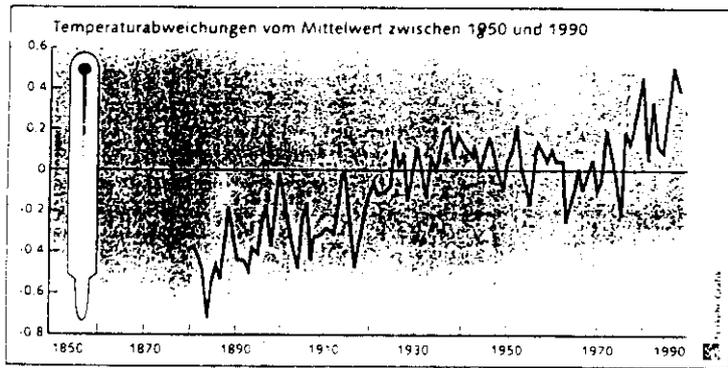
Ohne gravierende Verbesserungen der Schienen- und Straßenleistungsfähigkeit - der A 44, der KBS 340^{x)} und/oder der KBS 350^{x)} - steht der prognostizierten Verkehrsnachfrage kein ausreichendes Angebot im Untersuchungskorridor gegenüber.

x)

KBS 340 = Kursbuchstrecke 340 (jetzt 430):
 Hamm-Altenbeken-Kassel

KBS 350 = Kursbuchstrecke 350 (jetzt 435)
 Hagen-Arnsberg-Warburg-Kassel

FREIE FAHRT INS TREIBHAUS



Innerhalb der vergangenen 40 Jahre hat sich der Pazifik um 0,8 Grad erwärmt. Der Sommer 1992 zählte mal wieder zu den heißesten des Jahrhunderts. Mit ebenso rekordverdächtigen Windböen machte Orkan Andrew nicht nur den betroffenen Menschen, sondern mit Milliarden-Schäden auch den Versicherungsunternehmen deutlich, daß die weltweite Treibhaus-Klimakatastrophe wegen der ständig steigenden Kohlendioxid-Menge (CO₂) bereits in vollem Gange ist.

Zitat vom 7. 92

EG-Schriftenreihe
"Schutz unserer Umwelt"
Luxemburg 1992

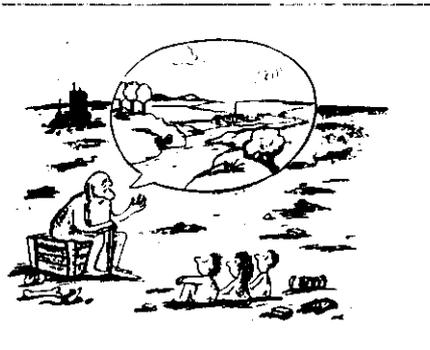
Innerhalb und außerhalb der Gemeinschaft verstärkt sich der Eindruck, daß die wesentlichen ökologischen Entwicklungen in diesem Jahrzehnt getroffen werden müssen.

Die der Gemeinschaft... es, das nicht jünger Generationen ein lebenswerte Umwelt in Europa zu hinterlassen.

DIE UMWELT-BELASTUNGEN

Die globale Erwärmung, und die sich daraus ergebende Klimaveränderung wird die gemäßigten Zonen der Erde in unfruchtbare Wüsten verwandeln, der Meeresspiegel wird durch Abschmelzen der Pole ansteigen und einen Teil des Flachlandes überfluten. Dies sind nur zwei Aspekte der globalen Umweltprobleme der Menschheit. Die Erwärmung des Klimas ist auf einen erhöhten Gehalt an sogenannten Treibhausgasen zurückzuführen, zu denen vor allem das beim Verbrennen fossiler Brennstoffe freigesetzte Kohlendioxid gehört.

Die Gefahr der Luftverschmutzung ist... Beginn der 80er Jahre in Gestalt der durch den sauren Regen verursachten Waldschäden deutlich zugenommen und seitdem die Schadstoffe in der Luft mittlerweile nahezu auf 90 % aus. Auswärtige Bestände wird sich auch... zugenommen, seiner Verantwortung bewußt.



KLIMASCHÜTZER STEIGEN UM!

Die Polkappen schmelzen, der Meeresspiegel steigt, die Wüsten breiten sich aus, ehemals fruchtbares Land geht unwiederbringlich verloren, ganze Völker werden heimatlos - ein Alptraum, der bald Wirklichkeit werden könnte? Wir wissen heute: Durch den verstärkten Ausstoß von klimawirksamen Gasen wie Kohlendioxid, das auch durch den Verkehr entsteht, erwärmt sich unsere Atmosphäre zunehmend. Folgen für unser Klima sind zu befürchten. Es sei denn, wir bekämpfen die fortschreitende Erwärmung mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln. Jeder einzelne kann etwas zum Klimaschutz beitragen. Daß Sie heute mit der Bahn statt mit dem Auto fahren, ist ein Schritt in die richtige Richtung. Klimaschutz steigt um!



Falls Sie weitere Informationen zu globalen Umweltthemen wünschen, können Sie diese kostenlos anfordern. Bundesumweltministerium (BMU) Referat Öffentlichkeitsarbeit Postfach 12 06 00 W-5300 Bonn 1

Der Straßenverkehr ist neben der Industrie der Hauptverursacher des vom Menschen erzeugten "Treibhausgas" Kohlendioxid. Er trägt erheblich zur Vergrößerung des Ozonloches bei. Die Schwefel- und Stickstoff-Emissionen des Straßenverkehrs sind die Hauptverursacher des "sauren Regens". Der Straßenverkehr ist der Hauptschuldige an der dramatischen Verschlechterung der Umwelt- und somit der Wohnqualität in unseren Städten. Stadtluft macht lange schon nicht mehr frei, sondern krank, sehr krank. Besonders Kinder sind die Leidtragenden. Eine Studie von Greenpeace belegt dies eindrücklich.

Die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands fordert gemeinsam mit den europäischen Bahngewerkschaften eine radikale und entschiedene Wende in der europäischen und nationalen Verkehrspolitik. Der Verkehrsanteil des umweltverträglichsten und energiesparendsten Verkehrsträger, der Bahn, muß entscheidend und dauerhaft gesteigert werden. Die bisherigen Maßnahmen reichen bei weitem nicht aus und brechen nicht den zerstörerischen Prozeß in unserer Umwelt.

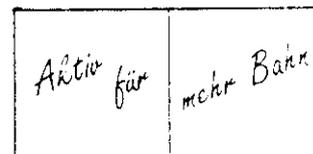


Waldsterben nimmt weiter zu

12. 10. 92
Bonn (dpa) - Das Waldsterben in Deutschland nimmt nach Einschätzung des umweltpolitischen Sprechers der SPD-Fraktion, Michael Müller, weiter zu.

Unter Hinweis auf erste Ergebnisse der Waldschadenserhebung 1992 erklärte er gestern in Bonn, die regionalen Bestandsaufnahmen zeigten, daß die Schädigung des Baumbestandes im Durchschnitt um fünf bis acht Prozent gegenüber 1991 zugenommen habe.

Besonders besorgniserregend ist nach Müllers Angaben die Entwicklung bei den Buchen. Hier seien jetzt rund 70 Prozent des Bestandes erkrankt, bei Eichen seien über zwei Drittel geschädigt. Als einen der Hauptverursacher des Waldsterbens sieht er den zunehmenden Autoverkehr. Die Einführung des Katalysators habe nur begrenzte Wirkung gezeigt.



Arbeitsgemeinschaft Münsterländer VCD- und PRO BAHN-Mitglieder
z. Hd. Karl Wingerter, Raheneschstr. 14, 4530 Ibbenbüren

29.8.1992

Herrn
Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen
4000 Düsseldorf

Schienerverkehr Rhein/Ruhr/Westfalen - Mitteldeutschland

Sehr geehrter Herr Minister !

Der westdeutsche Ballungsraum (Rhein/Ruhr/Westfalen) ist schienenmäßig äußerst schlecht an Mitteldeutschland (Thüringen/Anhalt/Sachsen) angeschlossen. Im Gegensatz zu allen anderen deutschen Ballungsräumen besteht vom Ballungsraum West aus nur eine leistungsfähige Strecke nach Mitteldeutschland, nämlich Hamm-Kassel. Dies ist um so schwerwiegender, als auch für die Verbindung nach Berlin vom Ballungsraum West aus ebenfalls nur eine Leistungsstrecke vorhanden ist, nämlich Hamm-Hannover, die zudem schon heute überlastet ist. NRW droht ins verkehrstechnische "Abseits" zu geraten, es ist dabei, den "Anschluß" zu versäumen.

Anlage 1 zeigt, wie isoliert NRW dasteht.

Erforderlich ist eine Aufwertung der in Anlage 2 genannten Strecken, und zwar

- kurzfristig durch Verbesserung des Fahrplanangebotes mit möglichst vielen Durchgangszügen auf den verschiedenen Strängen,
- langfristig durch Ausbau und Elektrifizierung.

Leider sieht der Bundesverkehrswegeplan nur den Ausbau der Strecke Hamm-Kassel-Halle vor, während in allen anderen deutschen Wirtschaftsräumen nicht nur vorhandene Strecken ausgebaut werden, sondern völlig neue Linien geplant sind (z.B. Nürnberg-Erfurt, Frankfurt-Eisenach), und das, obwohl der Ballungsraum West bedeutend größere Wirtschaftskraft und Bevölkerungsdichte aufweist.

Daß die Strecke Hamm-Kassel allein auf die Dauer den steigenden Verkehr nach Mitteldeutschland nicht verkraften kann, zeigt das "Theater" um die im kommenden Jahr notwendige Umleitung von IR über die "Wald- und Wiesebahn" Brackwede-Paderborn. Da eine Unterbrechung der Strecke Hamm-Paderborn auch aus anderen Gründen als aus Umbaugründen jederzeit eintreten kann (Störungen, Unfälle u.ä.), wird mangels leistungsfähiger Ersatzstrecken die Benachteiligung des Ballungsraumes West besonders deutlich. Nicht nur der Kern des Ruhrgebietes, auch Randgebiete wie das Münsterland, das Sauerland, Ostwestfalen, der Vestische Raum (Gelsenkirchen, Herne) sind auf gute Verbindungen mit Mitteldeutschland angewiesen.

Auszubauen wären folgende Strecken:

Herford-Altenbeken
Altenbeken-Northeim-Nordhausen
Hagen-Arnsberg-Warburg
Scherfede-Holzwinden
Ottbergen-Kreiensen-Goslar
Bodenfelde-Göttingen
Eichenberger Kurve

Soweit die Strecken niedersächsische Belange berühren, sind für sie Ausbauforderungen im Verkehrswegeplan des Landes Niedersachsen, Juni 1992, enthalten. NRW muß hier nahtlos anschließen.

Fahrplantechnisch ist es notwendig - und zwar schnellstens -, auf allen in Anlage 2 genannten Strängen viele Durchgangsverbindungen einzuführen (wo angebracht bis zur IR- und IC-Qualität), mit nahtlosen Anschlüssen an den Verknüpfungspunkten und mit möglichst umfangreichem Linientausch. Ein "Denkmodell" enthält Anlage 3.

Selbst ohne Ausbaumaßnahmen ließen sich schon jetzt annehmbare Reisegeschwindigkeiten erzielen, z.B.

Strecke	Reisegeschwindigkeit	Berechnungsgrundlage
Hagen-Arnsberg-Kassel	89 km/h	D 643 Kursbuch 1971
Münster-Hamm-Altenbeken-Nordhausen-Halle	78 km/h	Kursbuch 1992
Rheine-Osnabrück-Herford-Altenbeken-Kassel	90 km/h	"
Quisburg-Hamm-Altenbeken-Kreiensen-Goslar	73 km/h	"

Sie erreichen damit ganz oder annähernd die Reisegeschwindigkeiten der z.Zt. verkehrenden IR und IR-Vorläufer (siehe Anlage 4). Ausbaumaßnahmen können die Werte erheblich verbessern.

Maßgebend für die Aufwertung der von uns genannten Strecken darf nicht das jetzige Reisendenaufkommen sein. Es ist wegen des völlig unzureichenden Angebotes dürftig. Grundlage müssen die schon jetzt vorhandenen Reisendenströme sein, abzulesen an den überfüllten West-Ost-Straßen. An sich hat auch die DB das schon selbst erkannt, denn in ihrer Hauszeitschrift "Blickpunkt", Ausgabe 4/1992 schreibt sie:

Vorausgesetzt allerdings, das Angebot stimmt. Letzteres ist nicht nur logisch, sondern auch an Zahlen ablesbar. Da wo es attraktive Angebote gibt, kommen die Kunden auch heute schon. Sie werden noch zahlreicher kommen, wenn Komfort, Schnelligkeit, Service noch besser werden. Die deutschen Bahnen wissen, daß es hier viel zu tun gibt, aber die Ergebnisse machen Mut

Übersicht der Hauptstrecken zu den Ballungsräumen

Während alle wichtigen Ballungsraume mehrere leistungsfähige Eisenbahnstrecken zum mitteldeutschen Ballungsraum Sachsen/Thüringen besetzen oder erhalten sollen, ist für den Ballungsraum West (Rhein/Ruhr/Westfalen) nur die Strecke Hamm-Altenbeken-Kassel als leistungsfähige Zubringerstrecke vorgesehen. Sie nimmt sich gegenüber den vielen Strecken der anderen Ballungsraume wie ein "Pflöckchen" aus.

Ähnliches gilt auch für den Berlin-Verkehr. Hier steht dem Ballungsraum West bis Hannover ebenfalls nur eine leistungsfähige Strecke zur Verfügung.

Hauptstrecken zum Ballungsgebiet Ost (Thüringen/Sachsen)

<p>1. Ballungsraum Rhein/Ruhr/Westfalen</p> <p>a) Hamm-Paderborn-Kassel-Halle-Leipzig b) Hamm-Paderborn-Kassel-Erfurt-Leipzig</p>	
<p>2. Ballungsraum Rhein/Main</p> <p>a) Frankfurt-Gießen-Kassel-Halle-Leipzig b) Frankfurt-Bebra-Erfurt-Leipzig c) Frankfurt-Schweinfurt-Meiningen-Erfurt-Leipzig 1) d) Frankfurt-Bamberg-Leipzig 2)</p>	<p>Zusätzlich lt BWP 92: Neubaustrecke Frankfurt-Fulda-Eisenach</p>
<p>3. Ballungsraum Rhein/Neckar</p> <p>a) Stuttgart-Frankfurt-Bebra-Erfurt-Leipzig b) Stuttgart-Würzburg-Meiningen-Erfurt-Leipzig c) Stuttgart-Würzburg-Bamberg-Leipzig d) Stuttgart-Backnang-Nürnberg-Bamberg-Leipzig e) Stuttgart-Aalen-Nürnberg-Bamberg-Leipzig f) Stuttgart-Backnang-Nürnberg-Hof-Leipzig g) Stuttgart-Aalen-Nürnberg-Hof-Leipzig</p>	
<p>4. Ballungsraum München</p> <p>a) München-Augsburg-Nürnberg-Bamberg-Jena-Leipzig b) München-Ingolstadt-Nürnberg-Bamberg-Jena-Leipzig c) München-Augsburg-Nürnberg-Hof-Leipzig d) München-Ingolstadt-Nürnberg-Hof-Leipzig e) München-Regensburg-Hof-Leipzig</p>	<p>Zusätzlich lt BWP 92: Neubaustrecke Nürnberg-Coburg-Erfurt</p>

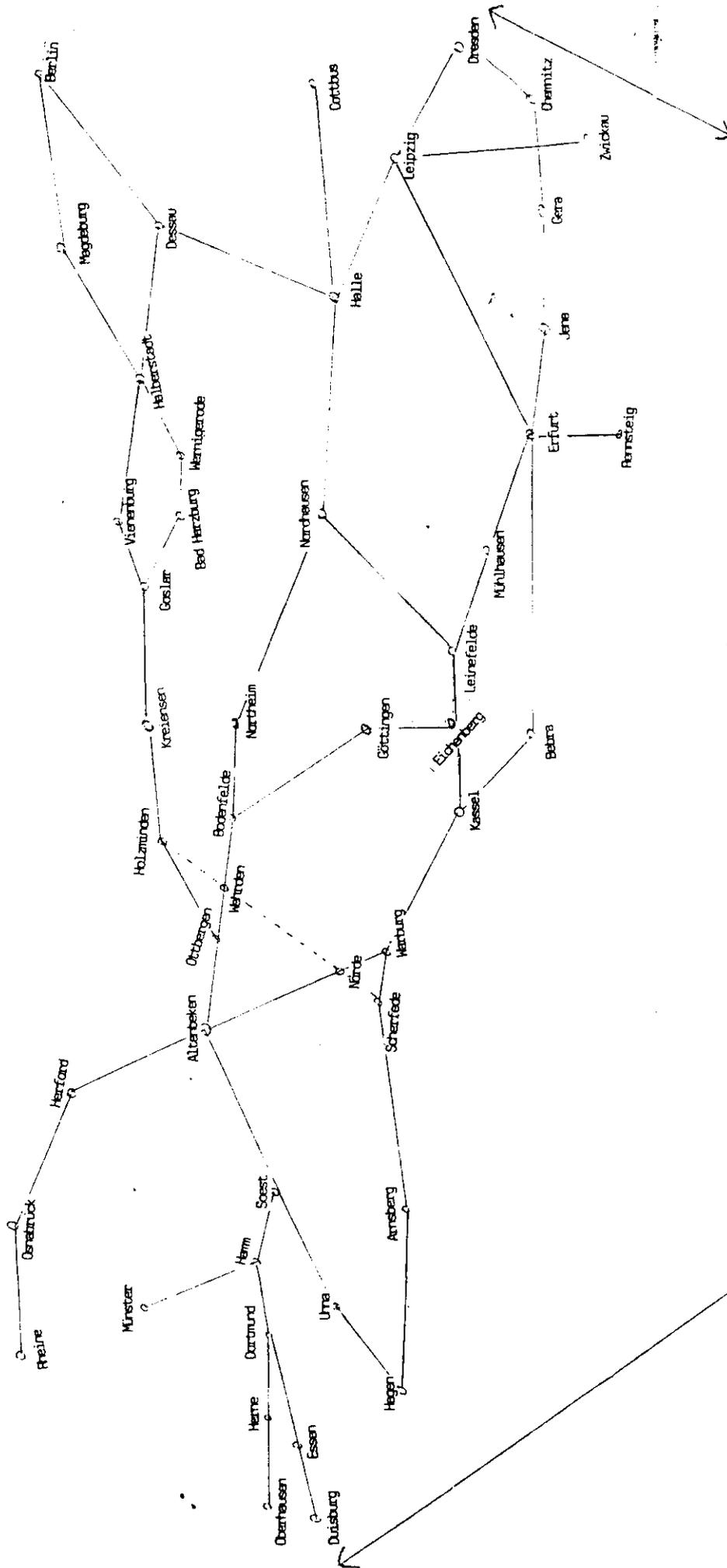
1) Sofern Bemühungen IHK Würzburg und Andere erfolgreich

Hauptstrecken von westdeutschen Ballungsgebieten nach Berlin

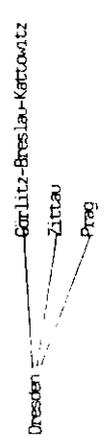
<p>1. Hamburg</p> <p>a) Hamburg-Büchen-Wittenberge-Berlin b) Hamburg-Uelzen-Standal-Berlin</p>	
<p>2. Bremen</p> <p>a) Uelzen-Standal-Berlin b) Hannover-Standal-Berlin c) Hannover-Magdeburg-Berlin</p>	
<p>3. Rhein/Ruhr/Westfalen</p> <p>a) Köln-Hannover-Standal-Berlin b) Köln-Hannover-Magdeburg-Berlin</p>	
<p>4. Rhein/Main</p> <p>a) Frankfurt-Kassel-Braunschweig-Standal-Berlin b) Frankfurt-Kassel-Braunschweig-Magdeburg-Berlin c) Frankfurt-Gießen-Kassel-Halle-Berlin d) Frankfurt-Bebra-Erfurt-Berlin e) Frankfurt-Schweinfurt-Meiningen-Erfurt-Berlin 1) 2) f) Frankfurt-Bamberg-Halle-Berlin 2) g) Frankfurt-Bamberg-Hof-Leipzig-Berlin 2)</p>	
<p>5. Rhein/Neckar</p> <p>a) Stuttgart-Frankfurt-Kassel-Braunschweig-Standal-Berlin b) Stuttgart-Frankfurt-Kassel-Braunschweig-Magdeburg-Berlin c) Stuttgart-Frankfurt-Bebra-Erfurt-Berlin d) Stuttgart-Würzburg-Meiningen-Erfurt-Berlin 1) e) Stuttgart-Würzburg-Bamberg-Halle-Berlin f) Stuttgart-Würzburg-Hof-Berlin g) Stuttgart-Backnang-Nürnberg-Bamberg-Halle-Berlin h) Stuttgart-Aalen-Nürnberg-Bamberg-Halle-Berlin i) Stuttgart-Backnang-Nürnberg-Hof-Berlin j) Stuttgart-Aalen-Nürnberg-Hof-Berlin</p>	
<p>6. München</p> <p>a) München-Augsburg-Nürnberg-Bamberg-Halle-Berlin b) München-Ingolstadt-Nürnberg-Bamberg-Halle-Berlin c) München-Augsburg-Nürnberg-Hof-Leipzig-Berlin d) München-Ingolstadt-Nürnberg-Hof-Leipzig-Berlin e) München-Regensburg-Hof-Leipzig-Berlin</p>	

1) Sofern Bemühungen IHK Würzburg u. Anderer erfolgreich
 2) lt. Anmeldung zum Bundesverkehrsweplan

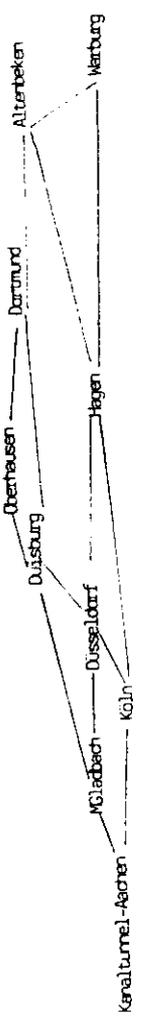
Vereinfachte Darstellung der Verkehrsstränge zwischen den Ballungsgebieten West (Rhein/Ruhr u. Westfalen) und Ost (Anhalt, Thüringen, Sachsen)



Nachläufe vom Ballungsgebiet Ost



Nachläufe zum Ballungsgebiet West



Vorschlag für Linienführung der Züge

1. Stunde

1. Hagen-Amsberg-Nörde-Wehrden-Holzwinden-Kreienzen-Vienenburg-Halberstadt-Magdeburg-Berlin
2. Hagen-Amsberg-Warburg-Kassel-Nordhausen-Halle-Leipzig-Dresden
3. Rheine-Osnabrück-Herford - Altenbeken-Northeim-Nordhausen-Halle-Dessau-Berlin
Hagen-Uma-Soest
4. Münster-Oberhausen-Herne - Hamm-Altenbeken-Bodenfelde-Göttingen-Eichenberg-Leinefelde-Erfurt-Pennsteig
5. Duisburg-Essen-Hamm-Altenbeken-Kassel-Bebra-Erfurt-Weimar-Jena-Gera-Chernitz-Dresden

*) Da in Altenbeken bzw. Hamm Kopfmechen notwendig, ein Strang als Kurzwagen (Wagenmaterial: Danusche "Gummiasen")

2. Stunde

1. Hagen-Amsberg-Nörde-Wehrden-Northeim-Nordhausen-Halle-Leipzig-Dresden
2. Hagen-Amsberg-Warburg-Kassel-Bebra-Erfurt-Weimar-Gera-Chernitz-Dresden
3. Rheine-Osnabrück-Herford - Altenbeken-Kassel-Nordhausen-Halle-Leipzig-Zwickau
Hagen-Uma-Soest
4. Oberhausen-Herne - Hamm-Altenbeken-Northeim-Nordhausen-Halle-Cottbus
Münster
5. Duisburg-Essen-Hamm-Altenbeken-Holzwinden-Kreienzen-Vienenburg-Halberstadt-Dessau-Berlin

3. Stunde

1. Hagen-Amsberg-Nörde-Wehrden-Holzwinden-Kreienzen-Bad Harzburg-Wernigerode-Halberstadt-Dessau-Berlin
2. Hagen-Amsberg-Warburg-Kassel-Nordhausen-Halle-Leipzig-Dresden
3. Rheine-Osnabrück-Herford - Altenbeken-Bodenfelde-Göttingen-Eichenberg-Leinefelde-Mühlhausen-Erfurt-Pennsteig
Hagen-Uma-Soest
4. Oberhausen-Herne - Hamm-Altenbeken-Northeim-Nordhausen-Halle-Dessau-Berlin
Münster
5. Duisburg-Essen-Hamm-Altenbeken-Kassel-Bebra-Erfurt-Weimar-Jena-Gera-Chernitz-Dresden

4. Stunde

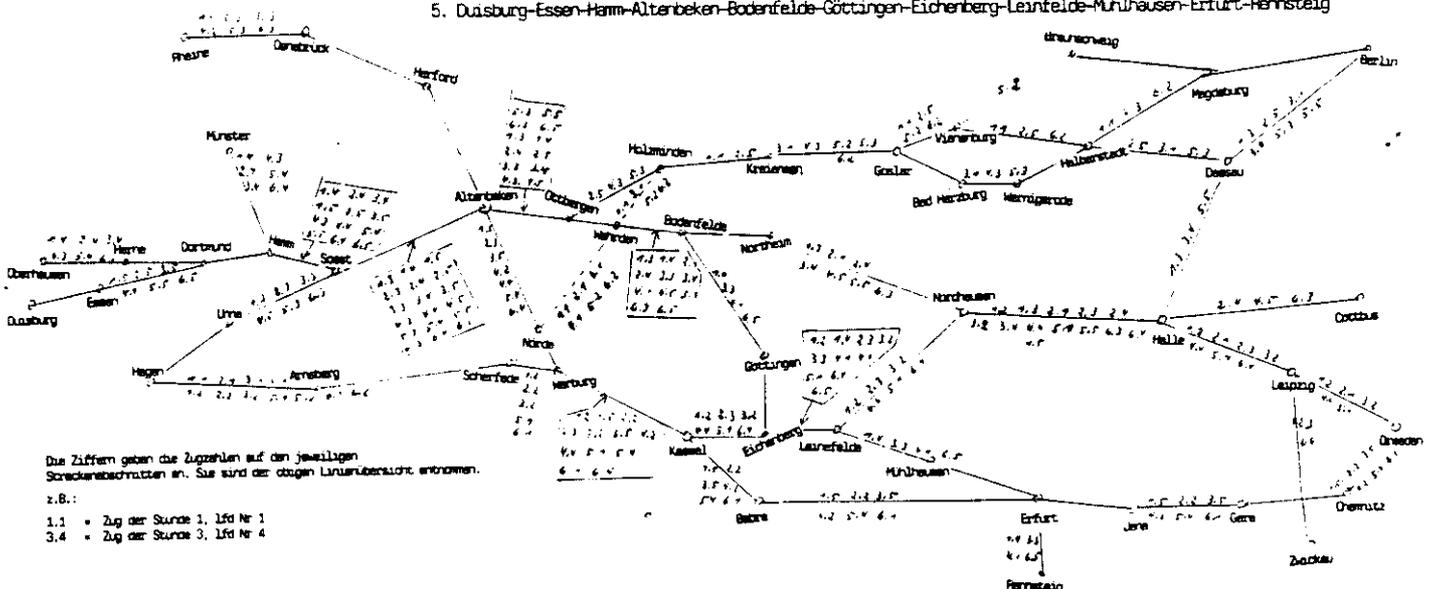
1. Hagen-Amsberg-Nörde-Wehrden-Göttingen-Eichenberg-Leinefelde-Mühlhausen-Erfurt-Pennsteig
2. Rheine-Osnabrück-Herford-Altenbeken-Kassel-Bebra-Erfurt-Weimar-Jena-Gera-Chernitz-Dresden
3. Oberhausen-Herne - Hamm-Altenbeken-Holzwinden-Kreienzen-Bad Harzburg-Wernigerode-Halberstadt-Magdeburg-Berlin
Münster
4. Duisburg-Essen-Hamm-Altenbeken-Kassel-Nordhausen-Halle-Leipzig-Dresden
5. Hagen-Uma-Soest-Altenbeken-Northeim-Nordhausen-Halle-Cottbus

5. Stunde

1. Hagen-Amsberg-Warburg-Kassel-Nordhausen-Halle-Leipzig-Dresden
2. Hagen-Amsberg-Nörde-Wehrden-Holzwinden-Kreienzen-Braunschweig-Berlin
3. Rheine-Osnabrück-Herford - Altenbeken-Holzwinden-Kreienzen-Bad Harzburg-Wernigerode-Dessau-Berlin
Hagen-Uma-Soest
4. Oberhausen-Herne - Hamm-Altenbeken-Kassel-Bebra-Erfurt-Weimar-Jena-Gera-Chernitz-Dresden
Münster
5. Duisburg-Essen-Hamm-Altenbeken-Northeim-Nordhausen-Halle-Dessau-Berlin

6. Stunde

1. Hagen-Amsberg-Warburg-Kassel-Bebra-Erfurt-Weimar-Jena-Gera-Chernitz-Dresden
2. Hagen-Amsberg-Nörde-Wehrden-Holzwinden-Kreienzen-Vienenburg-Halberstadt-Magdeburg-Berlin
3. Rheine-Osnabrück-Herford - Altenbeken-Northeim-Nordhausen-Halle-Cottbus
Hagen-Uma-Soest
4. Oberhausen-Herne - Hamm-Kassel-Nordhausen-Halle-Leipzig-Zwickau
Münster
5. Duisburg-Essen-Hamm-Altenbeken-Bodenfelde-Göttingen-Eichenberg-Leinefelde-Mühlhausen-Erfurt-Pennsteig



Die Ziffern geben die Zugzahlen auf den jeweiligen Streckenabschnitten an. Sie sind der obigen Linienübersicht entnommen.

z.B.:
1.1 = Zug der Stunde 1, Lfd Nr 1
3.4 = Zug der Stunde 3, Lfd Nr 4