

## Die Planungsgesellschaft Ruhr und ihre Mitwirkung bei der Neuordnung des öffentlichen Personen-Nahverkehrs im Ruhrgebiet

VON PROF. DR. WALTER LINDEN, ESSEN

### I.

Die Planungsgesellschaft für den öffentlichen Personen-Nahverkehr im Ruhrgebiet GmbH wurde am 20. September 1965 von sechs Betrieben des öffentlichen Nahverkehrs und dem Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk gegründet, am 1. Oktober des gleichen Jahres habe ich als Geschäftsführer meine Tätigkeit begonnen.<sup>1)</sup> Inzwischen sind zwei weitere Verkehrsbetriebe der Gesellschaft beigetreten, und heute handelt es sich um neun Gesellschafter, die die GmbH tragen. Von Westen nach Osten gesehen sind es die

Duisburger Verkehrsgesellschaft AG  
 Betriebe der Stadt Mülheim a. d. Ruhr  
 Stadtwerke Oberhausen AG  
 Essener Verkehrs-AG  
 Vestische Straßenbahnen GmbH  
 Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG  
 Straßenbahn Herne-Castrop-Rauxel GmbH  
 Hagener Straßenbahn AG sowie der  
 Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk.

Von den genannten acht Verkehrsbetrieben sind die Straßenbahn Herne-Castrop-Rauxel und die Vestische Straßenbahn jeweils eine GmbH, die Hagener, die Bochumer, die Essener, die Oberhausener und die Duisburger Verkehrsbetriebe sind Aktiengesellschaften, die Mülheimer Verkehrsbetriebe dagegen sind ein stadteigenes Unternehmen. Die Oberhausener Verkehrsbetriebe gehören zu der Stadtwerke Oberhausen AG und sind insoweit auch als rein städtisches Unternehmen anzusprechen. Im übrigen sind die kommunalen Bindungen auch bei den anderen Betrieben nahezu oder sogar vollständig gegeben. Das trifft sowohl für die Aktiengesellschaften als auch für die beiden GmbH-Betriebe zu mit einer Ausnahme, nämlich der Duisburger Verkehrsgesellschaft, deren Aktien sich zu 26% in privater Hand befinden. Ich brauche wohl auf diese Besonderheiten nicht näher einzugehen, aber es dürfte verständlich sein, daß unter diesen Umständen allen Überlegungen, die auf die Schaffung einer Verbundgesellschaft oder gar eines regelrechten Zusammenschlusses der Verkehrsbetriebe hinausgehen, nicht unerhebliche Schwierigkeiten entgegenstehen.

Im übrigen ist das Ruhrgebiet oder sind die Ruhrgebietsstädte keineswegs bereits zu einer kompakten Einheit verschmolzen, und es sind da und dort noch immer Vorstellungen vorhanden, nach denen der eigene Kirchturm höher ist als der in der Nachbargemeinde. Wenn Essen sich als Metropole des Ruhrgebiets fühlt, dann mögen die unmittel-

<sup>1)</sup> Wenn in Fachkreisen einfach von der »Planungsgesellschaft Ruhr« gesprochen wird, dann ist man sich dessen bewußt, daß diese knappere Namensgebung zwar kürzer, aber nicht etwa prägnanter ist.

telbar anschließenden Städte das akzeptieren, in Duisburg und Bochum hört man das aber schon nicht so sehr gern. Dortmund nimmt sogar für sich in Anspruch, zumindest die Metropole des westfälischen Teils des Reviers zu sein.

Hier im Ruhrgebiet liegen die Dinge eben doch wesentlich anders als etwa in Berlin, wo das Gefühl der Zusammengehörigkeit längst so stark geworden ist, daß die Bewohner der verschiedenen Stadtbezirke sich erst in zweiter Linie als Charlottenburger, als Steglitzer oder als Neuköllner fühlen, in erster Linie aber eben Berliner sein wollen. Die gesamte Verwaltung ist dort einheitlich gestaltet und fügt sich lückenlos ineinander, und demgemäß ist auch die ganze Verkehrsapparatur längst zu einer Einheit verschmolzen. Auch wenn es in Berlin stets eine gewisse Dezentralisation mit bedeutenden wirtschaftlichen und kulturellen Nebenzentren gab, so ist das alles zusammen eben doch Berlin, und jeder Bewohner dieser Stadt ist stolz darauf, ihr Bürger zu sein. Naturgemäß hat sich das gerade in den Nachkriegsjahren noch deutlicher ausgeprägt, und sogar der Spandauer hält sich jetzt nicht mehr so abseits, wie das noch vor dem Kriege der Fall war.

Das Ruhrgebiet aber hat nun einmal eine eindeutig polyzentrische Struktur, und die zahlreichen Großstädte sind zwar im Laufe der Jahrzehnte so stark aufeinander zuge wachsen, daß vielfach der Übergang von der einen zur anderen Gemeinde nur noch an den gelben Ortsschildern zu erkennen ist. Aber wenn auch nicht alle, so sind doch fast alle diese Städte aus eigener Kraft groß geworden und im Hinblick auf ihre Eigenleistungen durchaus geneigt, Einflüsse der Nachbargemeinden abzuwehren, um die Eigenständigkeit aufrechtzuerhalten. Man kann alles übertreiben, und das geschieht gelegentlich auch auf diesem Gebiet, aber man darf befriedigt feststellen, daß auch insoweit die Einsichtigen immer zahlreicher werden und daß die Erkenntnis von der Bedeutung und vom Wert wenigstens einer guten freundschaftlichen Zusammenarbeit im Wachsen begriffen ist.

Wenn noch einmal der Vergleich mit Berlin erlaubt ist, so erscheint es verständlich, daß dort das Zusammengehörigkeitsgefühl sich leicht durchsetzen konnte, weil man Bürger der Hauptstadt des Deutschen Reiches, der weitaus größten deutschen Stadt, eben der Weltstadt Berlin war — und das schon vor dem Ersten Weltkrieg! Das war im Ruhrgebiet ganz anders. Wohl hätte man Anlaß haben können, sich stolz als Bewohner des stärksten Wirtschaftsraumes der Welt zu fühlen, aber man liebte es mehr, in der Stadt des größten Binnenhafens von Europa zu leben oder Bürger der in der ganzen Welt bekannten Kruppstadt Essen zu sein. Und das hat eben die polyzentrischen Akzente durch die Jahrzehnte hindurch und über beide Weltkriege hinaus eher verstärkt als abgebaut. Vielleicht war es sogar besser so; jedenfalls wird man im Ruhrgebiet andere Wege gehen müssen, wenn es heute gilt, das Revier aus seinen strukturellen Schwierigkeiten herauszuführen.

Das ist schon vor 50 Jahren erkannt worden, als man bewußt davon absah, die Agglomeration der Ruhrstädte zu einer einzigen Weltstadt zusammenzuschweißen, als man vielmehr die dringend notwendige kommunale Zusammenarbeit in einen übergeordneten kommunalen Verbund hineinlegte und im Jahre 1920 den Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk schuf. In seinem Parlament sind vor allen Dingen die Stadt- und Landkreise vertreten, und sie können dort dafür sorgen, daß ihre speziellen Interessen — soweit sie sich nicht in das große Ganze gut einfügen und einordnen lassen — nicht untergehen. Insofern hat man durch die Schaffung des Siedlungsverbandes und durch die von ihm praktizierte enge Zusammenarbeit wiederum die gegebene polyzentrische Struktur des Reviers unter-

strichen, und man hat sich daran gewöhnt, zu koordinieren und auszugleichen, nicht aber zu nivellieren und die örtlichen Besonderheiten zu unterdrücken.

Wenn jetzt da und dort durch die Not der Zeit, von der wir im Ruhrgebiet heute leider sprechen müssen, in mancher Beziehung das Streben nach Zusammenarbeit im Sinne der Kostenersparnis durch Bereitschaft zur Aufgabenteilung auf mancherlei Gebieten sich stärker geltend macht, dann wird dabei vielleicht eine Reihe von örtlichen Besonderheiten abbröckeln, sicher aber wird man um so stärker darauf bedacht sein, die eigene Position auf einem anderen Gebiete dafür zu stärken.

## II.

Bei solchen Betrachtungen verlassen wir nur scheinbar unser Thema; denn die Verkehrsstruktur, insbesondere die des öffentlichen Nahverkehrs, entspricht weitgehend der im Laufe des letzten Jahrhunderts gewachsenen Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur des Ruhrgebietes. Wir kennen die Verkehrsspinnen im Revier, die wie Sterne die Verkehrskonzentration auf die einzelnen City-Punkte deutlich machen und die gleichzeitig zeigen, wie relativ schwach im Vergleich dazu die regionalen Verkehrsströme sind, die über die Stadtgrenzen hinaus den zwischengemeindlichen Verkehrsaustausch tragen. Natürlich kommt das zu einem wesentlichen Teil daher, daß dieser Regional-Verkehr vor allem über die Schienen der Bundesbahn läuft. Aber wir wissen ja auch, daß von ihr nur ein verhältnismäßig kleiner Teil des täglichen Personenverkehrs bewältigt wird.

Im Kernbereich des Ruhrgebiets gab es an einem mittleren Werktag des Jahres 1965 bei der Bundesbahn 222 000 Personenfahrten, bei den VÖV-Betrieben aber 1,5 Millionen.<sup>2)</sup> Dabei enthält die Bundesbahn-Ziffer sogar noch den Fernverkehr nach Köln, Frankfurt, nach Süddeutschland oder nach Hannover, Hamburg usw. Gewiß wird der nachbarschaftliche Verkehrsaustausch mit den dicht liegenden regionalen Verkehrsströmen niemals so stark werden wie der rein innerstädtische Verkehr, der die Masse des Berufs-, des Schüler- und des Einkaufsverkehrs enthält, also Verkehrsbewegungen, die naturgemäß nicht allzu weit von der Wohnung weg und wieder dahin zurückführen. Das wird vor allem dann so bleiben, wenn jede Stadt es jeder anderen gleichtun will, indem sie nach wie vor darum bemüht bleibt, ihren Bürgern alles zu bieten, was nur irgendwie denkbar ist.

Ein solches Verhalten drückt das allgemeine Niveau und verhindert Spitzenleistungen. Wir müssen vielmehr auf dem bereits eingeschlagenen Weg zielbewußt weiter gehen und wirtschaftliche, kulturelle, wissenschaftliche Einrichtungen und Institute und dergleichen in gesunder Schwerpunktbildung und Aufgabenteilung hier und dort zu einer Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit bringen. Nur dann wachsen neue Attraktionen heran, steigert sich die Intensität der Wechselbeziehungen, dann wird auch der über die Stadtgrenzen hinaus reichende Verkehr zunehmen. Eine systematische Verbesserung gerade auch dieser regionalen Verkehrsverbindungen wird wiederum entscheidend dazu beitragen, die Wirtschaftskraft des gesamten Raumes zu festigen, das allgemeine Bildungsniveau zu heben und die Lebensfreude zu steigern. Nur auf diese Weise kommen wir auf die Dauer zu einer *durchgreifenden Strukturverbesserung*. Es muß gelingen, die Einförmigkeit des alten Ruhrgebietes, in dem ein sehr hoher Prozentsatz der Bevölkerung im Bergbau

<sup>2)</sup> Nach B. Wehner, Vorstudie für die allgemeine Netzplanung des Schnellverkehrs im Ballungsgebiet Rhein-Ruhr, S. 27.

arbeitete, umzuwandeln zu einer gesunden Vielfältigkeit, die neue Aspekte bietet und Abwechslung bringt. Von 550 000 im Ruhrbergbau beschäftigten Menschen sind heute nur noch knapp die Hälfte tätig, von 50 000 Jugendlichen und Lehrlingen kaum noch ein Fünftel. Die Krise im Kohlenbergbau bietet uns die Chance, gerade jetzt durch sinnvolle Neugestaltung dem Wirtschaftsleben im Ruhrgebiet neuen Auftrieb zu geben. Neue Anregungen, neue Reize müssen das Grau in Grau aufhellen, das Interesse für andere und neue Dinge wecken, den Blick für das Geschehen außerhalb der eigenen vier Wände weiten und so auch die Bereitschaft für eine freudige Mitarbeit an eben diesen Problemen der alten Heimat fördern.

Das Auto war es vor allen Dingen, das die Voraussetzungen für eine solche Ausweitung der Interessensphären schuf, aber das Ruhrgebiet in seiner heutigen Gestalt und Struktur muß fürchten, daß der junge Mensch, wenn er im modernen Tourismus die Möglichkeit erhalten hat, sich anderwärts umzusehen, an seine Heimat nicht mehr zurückdenkt, daß er sich von ihr abkehrt, wenn wir hier nicht eine Neuordnung und Neugestaltung zustande bringen, die dem Berufsleben die Einförmigkeit nimmt und es vielfältig attraktiv macht. Auch im Ruhrgebiet muß man wünschen, daß die Mobilität der Bevölkerung wächst, aber eine nur nach außen gewandte Mobilität bedeutet Abwanderung, und gerade die muß verhindert werden; deshalb müssen im Revier die Voraussetzungen zu einem angenehmen Leben, zu guten beruflichen Chancen, zu vielfältiger Betätigungsmöglichkeit für tüchtige Leute geschaffen werden. Denkbar ist das nur, wenn alle Bemühungen um eine durchgreifende Verbesserung der Strukturverhältnisse systematisch aufeinander abgestimmt und wenn eine gute *Neuordnung des Verkehrswesens* als Grundlage für eine gesunde Entfaltung der Lebensmöglichkeiten zustande kommt. Dem Verkehrswesen mit seiner Basisfunktion fällt eine besonders wichtige, allerdings auch eine besonders schwierige Aufgabe zu.

Schwierig ist diese Aufgabe vor allem deshalb, weil der Verkehr sich selbst nicht mehr zu helfen vermag. Es ist eine gleichartige Erscheinung in allen zivilisierten Staaten, daß der Individualverkehr überhand nimmt und insbesondere den öffentlichen Nahverkehr mehr und mehr aushungert. Auch alle Eisenbahnen befinden sich in Schwierigkeiten, weil sie sich noch in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg im Vollgefühl der Kraft eines Monopolunternehmens viel zu sehr verzettelt hatten und nur zögernd erkennen wollen, daß sie sich vornehmlich den Aufgaben zuwenden sollten, für die sie nach ihrer technischen Beschaffenheit eigentlich berufen sind. Die Bundesbahn hat jedenfalls ihre eigenen Probleme und muß versuchen, durch betriebliche und sonstige Maßnahmen ihrer Schwierigkeiten Herr zu werden.

Die zahlreichen öffentlichen Verkehrsbetriebe, die in den Gemeinden und deren Nachbarschaftsbereich den Personenverkehr bedienen, haben seit Jahren einen rasch fortschreitenden Rückgang der Beförderungsfälle zu verzeichnen,<sup>3)</sup> und sie sind auf mancherlei Weise bemüht, den daraus resultierenden Einnahmerückgang aufzufangen. Der bekannteste Weg ist der, sich über eine *Tariferhöhung* entsprechende Mehreinnahmen zu verschaffen. Das ist auch oft ganz gut gegangen, im Endeffekt aber führt der höhere Tarif naturgemäß zu einer weiteren Abwanderung der Fahrgäste. Über eine gewisse Grenze kann man bei Tarifsteigerungen nicht ungestraft hinausgehen.

Zum zweiten werden durch *Rationalisierungsbemühungen* aller Art Versuche unternommen, das weitere Ansteigen der Kosten zu verhindern oder doch wenigstens zu mildern.

<sup>3)</sup> Die Zahl der Fahrgäste ist im Jahre 1967 wieder um 2 % gesunken.

Und in diesen Überlegungsbereich fallen vor allem die Maßnahmen, die eine Reduzierung des Personalbestandes ermöglichen: der schaffnerlose Betrieb und der Einbau von Selbstentwertern. Aber der hohe Anteil der Personalkosten, die durch wiederholte Gehalts- und Lohnerhöhungen stark steigende Tendenz haben, läßt sich nur langsam und schrittweise herabsetzen.

Im übrigen müssen die öffentlichen Verkehrsbetriebe aber auch entlastet werden von Ausgaben, die man als betriebsfremd bezeichnen kann, und auch insoweit sind bereits gewisse Erfolge zu verzeichnen. In erster Linie seien hier die *Konzessionsabgaben* genannt, die seit dem Entstehen der Straßenbahnen von den meisten Städten erhoben wurden, und die heute, wo sie nicht mehr erwirtschaftet werden konnten, mehr oder weniger weggefallen sind. Schwer belastet werden die Verkehrsbetriebe ferner insbesondere durch die sogenannte *Folgepflicht* in all den Fällen, in denen Kosten übernommen werden müssen (z. B. für die Verlegung und die Neuerrichtung von Straßenbahngleisen), die aus eigenem Interesse gar nicht notwendig gewesen wären, sondern die sich als Folgen aus Umbauten im öffentlichen Straßennetz ergeben.

Insgesamt sind aber die Verkehrsbetriebe im allgemeinen trotz aller Bemühungen aus den roten Zahlen nicht herausgekommen. Jedenfalls gilt das für die Straßenbahnen, während die Situation beim Omnibusverkehr etwas besser ist. Es ist aber undenkbar, daß die Ruhrstädte noch sehr viel mehr für die öffentlichen Verkehrsbetriebe tun als bisher schon geschieht.

So ergibt sich unausweichlich ein deutlicher Zwang zum Zusammengehen, insbesondere die innerbetriebliche Rationalisierung muß verstärkt, gleichzeitig aber auch ausgeweitet werden zur überbetrieblichen Zusammenarbeit; das gilt z. B. für Werkstätten und für Betriebshöfe, für Lagerhaltung und Einkauf usw. Die Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrsdienstes ist zur gemeinsamen Sorge der Verkehrsträger geworden, und die gemeinsamen Aufgaben müssen auch gemeinsam in Angriff genommen und gelöst werden. Im Ruhrgebiet, wo die Verkehrsdienste der einzelnen Betriebe überall ineinandergreifen, liegen die Gemeinsamkeiten bei den Problemen und Aufgaben für jedermann klar zutage. Insoweit sind es insbesondere drei wichtige Daten, die 1965 und 1966 gesetzt wurden und denen in diesem Zusammenhang entscheidende Bedeutung zukommt.

### III.

(1) Zunächst ist daran zu erinnern, daß die Deutsche Bundesbahn schon vor Jahren einen Gedanken, der im Ruhrgebiet mehrfach angeklungen war, aufgegriffen und die Absicht bekundet hat, ihre wichtigsten Ruhrgebietsstrecken nunmehr viergleisig auszubauen, also auf den wichtigsten Verkehrslinien den Nahverkehr vom Fernverkehr zu trennen, um beide nach modernen Gesichtspunkten entwickeln und darbieten zu können. Wenn gesagt wird, daß der Fernverkehr der Deutschen Bundesbahn noch ein wirtschaftlich günstiges Ergebnis aufweist, dann muß man ihn nach Möglichkeit immer mehr verbessern, die Fahrzeiten beschleunigen und die Reisezeiten verkürzen, und diesem dringenden Anliegen der Bundesbahn wird auch im Ruhrgebiet voll und ganz zugestimmt.

Werden aber Fern- und Nahverkehr auf der Schiene voneinander getrennt, dann ergibt sich daraus auch für den Nahverkehr der Vorteil, daß die einzelnen Züge nicht durch die vorrangig durchlaufenden Schnellzüge behindert werden, und daß man den Nahverkehr im Taktfahrplan mit speziell auf hohe Anfahrbeschleunigung eingestellten Zugeinheiten

bewältigen kann. An wichtigen Punkten zusätzliche Haltestellen einzurichten, würde diesem Verkehrssystem neue Interessenten zuführen. So durfte die Deutsche Bundesbahn gewiß sein, mit ihrem Vorschlag, ein besseres S-Bahn-Netz einzurichten, sowohl im Ruhrgebiet selbst als auch bei der Landesregierung in Düsseldorf ein gutes Echo zu finden. Unter dem 31. März 1966 wurde von der Bundesbahndirektion Essen ein Vorentwurf für die Verbesserung der Bedienung des Nahverkehrs im Ruhrgebiet durch Ausbau von Schnellbahn-Magistralen in einem Text- und einem Kartenband vorgelegt. Da die Bundesbahn diese neue S-Bahn-Konzeption aus eigener Kraft nicht verwirklichen kann, soll die Landesregierung ihr finanziell unter die Arme greifen. Die Verhandlungen darüber haben jetzt zu endgültigen Vereinbarungen geführt, und es ist mehrfach betont worden, daß noch in diesem Jahr mit den Arbeiten begonnen werden soll.

Eine wirklich durchgreifende Verbesserung der Verkehrsbedienung im dichtbesiedelten Ruhrgebiet kann aber die Bundesbahn allein nicht bewerkstelligen, sondern diese muß im gesamten Nahverkehr angestrebt werden. Nur über eine enge und gut aufeinander abgestimmte Zusammenarbeit im gesamten öffentlichen Nahverkehr ist es möglich, das Verkehrsaufkommen in optimaler Weise aufzufächern und dadurch die Straßen zu entlasten. Deshalb ist es ebenso berechtigt, die Landesregierung um Hilfsmaßnahmen für den Nahverkehr der öffentlichen Verkehrsbetriebe im kommunalen Bereich anzugehen.

(2) Hier kam es zunächst nach eingehenden Vorverhandlungen zu der eingangs herausgestellten Gründung der Planungsgesellschaft Ruhr im Herbst 1965.

Der neuen GmbH blieb zunächst wenig Zeit zu einem gut überlegten inneren Aufbau und zu einer systematischen Sichtung aller Probleme und Aufgaben, die auf sie zukommen würden. Sie mußte vielmehr sofort bereit sein, sich auf gewisse vordringliche Probleme so rasch wie möglich einzustellen. Das Land wollte noch im Gründungsjahr der Planungsgesellschaft Ruhr einige Millionen für Grundsatzuntersuchungen und Modellfälle zur Verfügung stellen, so daß es notwendig wurde, aus der praktischen Arbeit der Verkehrsbetriebe vordringliche und untersuchungswürdige, bereits zu einer gewissen Reife gebrachte Projekte herauszuarbeiten, um mit Unterstützung des Landes entsprechende Aufträge an Ingenieurbüros oder sonstige geeignete Gutachter vergeben zu können. Es wurden neun derartige Projekte aufgezeigt und in ihrer modellhaften Bedeutung dargestellt. Es ist aber leider in keinem Fall gelungen, die ursprünglich angebotene finanzielle Hilfe des Landes zu erhalten, so daß die zunächst hochgeschraubten Erwartungen nach einigen Monaten in sich zusammenfielen.

Die Verkehrsbetriebe und ihre Planungsgesellschaft entschlossen sich daher, die unaufschiebbaren Aufgaben auf andere Weise vorwärts zu bringen. Ein Auftrag konnte mit finanzieller Unterstützung des Siedlungsverbandes an ein Aachener Ingenieurbüro vergeben werden. Alle anderen Projekte wurden inzwischen im Rahmen der Planungsgesellschaft Ruhr unter Anspannung der letzten finanziellen Möglichkeiten der Betriebe weiter vorangetrieben. Dabei gelang es, die einschlägigen Arbeiten zusammen mit den Fachleuten der verschiedenen Betriebe zu leisten. Zu alten Themen traten neue, wobei immer wieder pragmatisch vorgegangen werden mußte, um die dringlichen Aufgaben nicht warten zu lassen.

Bevor mit der eigentlichen Planungsarbeit begonnen werden konnte, mußten erst einmal die Unterlagen dafür beschafft, auf den neuesten Stand gebracht oder eigens angefertigt werden. So waren Grundpläne, Liniennetze für die einzelnen Verkehrsmittel, Belastungspläne, Übersichten über die Bevölkerungsverteilung, die Arbeitsplatzdichte, die

Beförderungstarife sowie die Planungsabsichten der verschiedensten Stellen und vieles mehr zusammenzutragen, Unterlagen, auf die sich die Arbeit der Planungsgesellschaft Ruhr tagtäglich stützt.

Verkehrsplanung bedeutet sehr viel Detailarbeit. Erfolge werden oft erst in vielen Jahren sichtbar. Verkehrsplanung bedeutet aber auch Ausgleich der unterschiedlichen Interessen, die wohl nirgends so weit auseinanderstreben wie gerade dort, wo es um Verkehrsprobleme geht. Auch hierfür galt es, zunächst einmal eine Grundlage für die notwendigen Gespräche zu schaffen.

Die erste größere Arbeit der Planungsgesellschaft Ruhr war der Anfang 1967 fertiggestellte *Ausbauplan für das öffentliche Nahverkehrsnetz im Ruhrgebiet*. Dieser Plan entstand in über einjähriger Arbeit unter tätiger Mithilfe der Verkehrsbetriebe und des Siedlungsverbandes. Nachdem die Verkehrsbetriebe schon im Sommer 1965 (noch vor der Gründung der Planungsgesellschaft Ruhr) in Zusammenarbeit mit dem Siedlungsverband einen Plan zur Förderung des verkehrsgerechten Ausbaus der Straßenbahnnetze im Ruhrgebiet fertiggestellt und dem Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr in Düsseldorf vorgelegt hatten, ergaben sich nun neue Gesichtspunkte für die Gestaltung eines derartigen Planes. Auf der einen Seite mußte Rücksicht genommen werden auf das inzwischen bekannt gewordene S-Bahn-Projekt, auf der anderen Seite galt es, der Vorstudie von Prof. Dr. *Wehner* im Rahmen des Generalverkehrsplanes Nordrhein-Westfalen Rechnung zu tragen. Insbesondere die Erkenntnis von der recht unterschiedlichen Bedeutung der einzelnen Verkehrsverbindungen führte dazu, daß der Plan vom Sommer 1965 in sorgfältiger Kleinarbeit überarbeitet und am 1. März 1967 der Landesregierung zugeleitet wurde. Leider mußten — da die Dortmunder Stadtwerke noch nicht Mitglied der Planungsgesellschaft Ruhr sind — deren Ausarbeitungen (zwar in gleicher Weise ausgestaltet, aber doch) getrennt eingereicht werden.

Die Netzplanung ging vom bestehenden Straßenbahnnetz aus, berücksichtigte jedoch nur Strecken regionaler Bedeutung. Insgesamt hat das Regionalnetz nach diesem Plan (ohne Dortmund) einen Umfang von 400 km, wovon 242 km ausgebaut werden sollen. Das Ziel der Planung war es, aus der heutigen Straßenbahn schrittweise ein vom übrigen Straßenverkehr unabhängiges Verkehrsmittel zu schaffen, wobei in der Zwischenzeit der Verkehrswert der Straßenbahn nicht nur voll erhalten bliebe, sondern mit jeder Ausbaumaßnahme gehoben würde. Dazu sollte die Straßenbahn soweit wie möglich auf besonderem Bahnkörper und in den Innenstädten bei beschränktem Verkehrsraum in die zweite Ebene verlegt werden. Die Gesamtkosten für diesen Ausbau sind auf 830 Mio. DM veranschlagt worden, davon allein 557 Mio. DM für Fluchtlinienanschnitte und 123 Mio. DM für Kreuzungsbauwerke. Außerdem wurde der Ausbau von rd. 31 km U-Straßenbahnstrecken mit 1152 Mio. DM angegeben.

Neben dem Straßenbahnnetz enthält der Ausbauplan von 1967 einen ersten Entwurf für ein regionales Omnibusnetz mit Vorschlägen für mögliche Linienverknüpfungen. Dabei wurde von einer stärkeren Gliederung der Omnibuslinien in Regionallinien, Nachbarortsverbindungs- und Flächenerschließungslinien ausgegangen. Parallelverkehr von Schienen- und Straßenverkehrsmitteln sollten vermieden werden. Wo eine leistungsfähige Schienenverbindung in die Innenstadt vorhanden ist, dort sollte der Flächenverkehr in Richtung Stadtmitte an einem dafür geeigneten Umsteigepunkt an die Schiene übergeben werden.

Dieser Ausbauplan war insgesamt und in allen Einzelheiten auch mit dem Siedlungs-

verband abgestimmt worden. Er war nicht als eine Lösung für alle Zukunft gedacht, sondern ging aus von den Gegebenheiten der heutigen Zeit, ist also als eine durchaus realistische Konzeption anzusehen, die für die nähere Zukunft gelten sollte. Aber noch bevor dieser Ausbauplan fertiggestellt werden konnte, ergaben sich neue Aspekte für die Verkehrsentwicklung im Ruhrgebiet. Damit kommen wir zu dem dritten Faktum, das bei der Neuordnung eine wesentliche Rolle spielt.

(3) Nach der bei der Schaffung des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk im Jahre 1920 erlassenen Verbandsordnung gehört es zu seinen Aufgaben, »das Kleinbahnwesen, insbesondere den zwischengemeindlichen Verkehr im Verbandsgebiet, zu fördern«. Damit ist dem Siedlungsverband durch Gesetz eine verkehrspolitische Aufgabe zugewiesen worden, die in der heutigen Zeit höchst aktuelle Bedeutung gewonnen hat. Nach Beratung in der Verkehrskommission nahm der Verbandsausschuß am 22. Juni 1966 einstimmig nachstehende EntschlieÙung zur Nahverkehrspolitik an:

- I. Eine der wichtigsten Gemeinschaftsaufgaben der Kommunen im Ruhrgebiet ist es, ohne weitere Verzögerungen die besten Voraussetzungen für eine ausreichende Bedienung der Nahverkehrsbedürfnisse im Revier durch öffentliche Verkehrsmittel zu schaffen. Das gilt insbesondere für die Infrastruktur.
- II. Diese Aufgabe kann weder von einer Gemeinde noch von einem Kreis, noch vom Siedlungsverband allein bewältigt werden, sondern bedarf des Zusammenwirkens von Bund, Land, Landschaftsverbänden, Siedlungsverband, Kreisen und Gemeinden.
- III. Dem »Rahmenabkommen« zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bundesbahn vom 30. August 1965 müssen nunmehr folgen:
  - a) ein entsprechendes Rahmenabkommen zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und den von den Kommunen getragenen und gewährleisteten Betrieben des öffentlichen Nahverkehrs;
  - b) eine Regelung auf lange Sicht zwischen dem Land und den Kommunen über einen Ausbau, der den Bedürfnissen des öffentlichen Nahverkehrs genügt, und über die Vorhaltung der für die öffentlichen Verkehrsmittel notwendigen festen Einrichtungen und Betriebsanlagen.
- IV. a) Sprecher der Unternehmen und Betriebe des öffentlichen Nahverkehrs für deren Rahmenabkommen mit dem Land ist die »Planungsgesellschaft Ruhr«.  
b) Für die kommunalen Straßenbaulastträger im Revier sowie für die Kommunen, die letztlich für das Funktionieren des öffentlichen Nahverkehrs verantwortlich sind, ist der SVR kraft seiner gesetzlichen Aufgaben der berufene Sprecher.
- V. Der Verbandsdirektor wird beauftragt und ermächtigt:
  - a) auf den Beitritt der noch fehlenden kommunalen öffentlichen Unternehmen und Betriebe des Nahverkehrs im Revier zur Planungsgesellschaft Ruhr hinzuwirken,
  - b) beschleunigt alle Vorbereitungen zu treffen für ein Rahmenabkommen zwischen der Gemeinschaft der Kommunen und dem Land über den Ausbau der Infrastruktur zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs und für einen Übergang der festen Anlagen der Verkehrsbetriebe in die öffentliche Hand. Ziel muß sein, über Tarifgemeinschaft und Betriebsgemeinschaften zum regionalen Gemeinschaftsbetrieb zu kommen.



Mit dieser Beschlußfassung brachte der Siedlungsverband seinen Willen zum Ausdruck, sich aktiv im Sinne einer zielbewußten Förderung des öffentlichen Nahverkehrs im Ruhrgebiet zu betätigen, und es wurde auch alsbald eine entsprechende Konzeption entworfen. Auf der Basis einer neuartigen Modellvorstellung für die Neuordnung des öffentlichen Nahverkehrs wurde mit der Erörterung in ad hoc gebildeten Fachkreisen unter Beteiligung der Planungsgesellschaft begonnen. Tragender Gedanke der neuen Konzeption war die Befreiung der öffentlichen Verkehrsbetriebe von den Infrastruktur- und Folgekosten, die zu diesem Zweck auf den Siedlungsverband übertragen werden sollten.

Nach vier Monaten intensiver Beratungen hatte sich das Bild der ursprünglich aufgezeigten Konzeption stark gewandelt. Insbesondere der Begriff der Infrastruktur, die auf den Siedlungsverband übergehen sollte, war deutlich umrissen, und als Gegenstück hierzu sollte die Planungsgesellschaft Ruhr zu einer Dach- und Verbundgesellschaft ausgebaut werden, deren Mitglieder die kommunalen Verkehrsbetriebe des Ruhrgebietes sein würden. Zu den Aufgaben dieser Verbundgesellschaft sollten insbesondere die Festlegung des notwendigen übergeordneten Liniennetzes mit den Verknüpfungspunkten zur Bundesbahn, die Festlegung eines Rahmenfahrplans und die Koordinierung der Tarife gehören. Sie sollte darüber hinaus systematisch Verkehrsforschung betreiben und die Verkehrsbedürfnisse feststellen, sich um eine Vereinheitlichung der technischen und betrieblichen Ausrüstung bemühen, den Markt und die technischen Entwicklungen beobachten, den Einkauf zusammenfassen und für eine optimale Auslastung der Werkstätten und der Betriebshöfe Sorge tragen.

Auch bei dieser Konzeption blieb eine Reihe von Fragen ungeklärt. Vor allem mußte damit gerechnet werden, daß steuerliche Probleme noch eine erhebliche Rolle spielen würden. Das Wichtigste aber war, daß — wenn die erhoffte finanzielle Beteiligung des Bundes und des Landes verwirklicht würde — doch noch immer 20 % der aufzubringenden Kosten für den Ausbau des Verkehrsnetzes von den Gemeinden zu tragen sein würden. Es erschien in hohem Maße unwahrscheinlich, daß die Ruhrstädte sich zusätzlich zur Übernahme derartiger Lasten bereitfinden könnten. Dabei wurden die Überlegungen zu diesem Punkte noch erschwert durch die Befürchtung, daß vielleicht alle Gemeinden in relativ gleich starkem Maße belastet, aber nicht in gleichem Maße Nutznießer der zu erwartenden Verkehrsverbesserung sein würden.

Noch bevor diese schwierigen Fragen einer endgültigen Klärung zugeführt werden konnten, schienen sich neue Möglichkeiten aufzutun, die eine 100 % ige Finanzierung der Bauaufgaben durch Bund und Land in Aussicht stellten, so daß die Gemeinden der unmittelbaren Sorge einer weiteren zusätzlichen finanziellen Belastung im Zusammenhang mit der Neuordnung des öffentlichen Nahverkehrs enthoben sein würden. Leider brachten die personellen Besetzungen in der Spitze des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr und in den Staatssekretariaten eine unvermeidbare Verzögerung der Angelegenheit mit sich, und es ergab sich ferner die zwingende Notwendigkeit, die Neuordnung des Verkehrswesens in die Gesamtheit der Maßnahmen zur Strukturverbesserung des Ruhrgebiets mit einzubauen. Jetzt erst darf man damit rechnen, daß die Landesregierung ihren Standpunkt zu den uns so brennend interessierenden Fragen bekanntgibt, und nach der Vorarbeit, die der Siedlungsverband im Problembereich der Neuordnung des öffentlichen Nahverkehrs geleistet hat, darf man hoffen, daß ein entscheidender Schritt im Sinne der Vorstellungen erfolgen wird, die wir im Laufe der letzten Jahre und Monate gewonnen haben.

## IV.

Alle bisherigen Planungen befassen sich mit der Verbesserung und dem Ausbau der bestehenden Verkehrsmittel. Auch die S-Bahnplanung der Bundesbahn ist als ein Ausbau bestehender Verkehrsstraßen anzusehen. Während sich die Bundesbahn dazu entschlossen hat, zunächst nur die Bergisch-Märkische Strecke viergleisig auszubauen, und nunmehr im Sinne ihrer alten Bestrebungen die Zusage auf entsprechende Finanzhilfe von seiten des Landes erhalten hat, geht es jetzt für den öffentlichen Personen-Nahverkehr darum, über den Siedlungsverband eine völlig neue Konzeption zu verwirklichen.

Das zukünftige Verkehrsnetz soll danach anders aussehen, als es nach unseren bisherigen Vorstellungen der Fall war. Entsprechend den bei der Erarbeitung des Generalverkehrsplans gewonnenen Erkenntnissen möchte man die wichtigsten Straßenbahnstrecken so ausbauen, daß auf ihnen wesentlich bessere Verkehrsleistungen erbracht werden können. Sie sollen grundsätzlich auf besonderem Bahnkörper angelegt werden und durchweg kreuzungsfrei sein. Das bedeutet, daß sie eine erheblich höhere Fahrgeschwindigkeit erreichen und eine erheblich höhere Reisegeschwindigkeit garantieren können. Es müssen daher neue Trassierungselemente erarbeitet werden, die z. B. statt der bisherigen engen Kurven nur langgezogene, mit möglichst unverminderter Geschwindigkeit zu befahrende Kurven kennen. Vor allem ist an eine einheitliche Spurweite (Normalspur) gedacht, auf der ein im Aussehen und in seiner inneren Gestaltung neuer, moderner Stadtbahnwagen verkehren kann. Wenn man aber schneller fahren will, muß man auch den Haltestellenabstand überprüfen. Dabei ist jedoch größte Vorsicht geboten; denn durch eine Vergrößerung der Abstände vermindert sich die Flächenwirksamkeit des Verkehrsmittels, und gerade das wird die wichtigste Funktion der zu modernisierenden Straßenbahn bleiben. Man sieht, daß man schon bei den allerersten Überlegungen auf Bedenken stößt, die sorgfältigste Planung erfordern.

Diese Stadtbahn soll teils unterirdisch, teils als Hochbahn verkehren. Sie wird außerhalb der Städte sicherlich weitgehend auf normaler Höhe angelegt sein können. Aber auch eine Stadtbahn muß sich im Laufe der Jahre zu einem geschlossenen Netz zusammenfügen, das seinerseits mit der Ost-West-Strecke der S-Bahn bestens verknüpft ist. Es wird nach wie vor im wesentlichen Aufgabe der Bundesbahn bleiben, mit ihrer S-Bahn den zwischengemeindlichen Verkehr zu betreiben, während die Stadtbahn der öffentlichen Verkehrsbetriebe den Verteiler- und Flächenverkehr übernimmt bzw. heranbringt. Ergänzt wird dieses durch S-Bahn und Stadtbahn dargebotene Schienenverkehrssystem durch eine Vielzahl von Omnibuslinien örtlicher und regionaler Art, so daß möglichst noch besser als bisher bis in die entferntesten Ortsbezirke hinein regelmäßige gut aufeinander abgestimmte Verkehrsbeziehungen vorhanden sind.

Zweifelloos gehört es auch zu den Aufgaben der Planungsgesellschaft, sich über neue und andersartige Verkehrsmittel Gedanken zu machen, soweit sie für einen Betrieb durch die Gesellschafter infrage kommen. Solche Verkehrsmittel können derartige U-Bahnen oder Stadtschnellbahnen sein. Planungen für neue Verkehrsmittel werfen viele grundsätzliche Probleme auf und erfordern schon im Vorstadium eingehende Untersuchungen. Vor allen Dingen aber kosten sie Geld, besonders wenn sie wegen ihres Umfanges an Ingenieurbüros vergeben werden müssen. Die Planungsgesellschaft Ruhr begrüßt es sehr, daß die Abteilung »Generalverkehrsplan« im Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr bereits Planungsaufträge an drei Ingenieurbüros vergeben hat.

Die Stadtbahn Ruhr geht zwar auch von den bestehenden Trassen der Straßenbahn aus und will diese im Endzustand der Planung ersetzen. Sie unterscheidet sich aber wesentlich von der heutigen und auch von der im Ausbauplan von 1967 weiterentwickelten Straßenbahn. Der größte Unterschied besteht darin, daß die Stadtbahn völlig kreuzungsfrei geführt werden soll. Diese Forderung stützt sich auf die Überlegung, daß nur ein vom übrigen Straßenverkehr unabhängiges öffentliches Verkehrsmittel letzten Endes eine Alternative zum Individualverkehr bieten kann. Sie erfordert aber auch einen hohen baulichen Aufwand im dicht bebauten Ruhrgebiet, und wegen der hohen Kosten wird nur ein geringer Teil des heutigen Straßenbahnnetzes durch die Stadtbahn ersetzt werden können. Andererseits darf das Stadtbahnnetz aber auch nicht zu weitmaschig sein, wenn es die Aufgaben der heutigen Straßenbahn übernehmen will und nicht zu einer weiteren Massierung von Ersatzverkehren per Omnibus in den Innenstädten führen soll. Ein Nebeneinander von Stadtbahn und Straßenbahn hätte wahrscheinlich für beide Verkehrsmittel Nachteile, für eine ziemlich lange Übergangszeit aber wird dies unvermeidbar sein.

Die Planungsgesellschaft Ruhr beschäftigt sich zur Zeit sehr intensiv mit einem solchen künftigen Stadtbahnnetz. Da die Stadtbahn zum großen Teil die Trassen der heutigen Straßenbahn benutzen soll und da wegen der hohen Kosten mit einer Bauzeit von mindestens 20 bis 30 Jahren gerechnet werden muß, ist gerade dem Zwischenzustand besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Es wird kaum Strecken geben, die — ohne das Straßenbahnnetz zu zerschneiden — sofort ausschließlich mit Stadtbahnfahrzeugen befahren werden können. So wird langsam das Stadtbahnnetz wachsen und zusammenwachsen, während das Straßenbahnnetz schrumpft. Der Omnibus wird als Zwischenlösung nicht immer eine gute Rolle spielen, und man wird sich davor hüten müssen, ihn als alleinigen Ersatz anzubieten.

Zunächst werden einzelne Stadtbahnstrecken noch mit Straßenbahnfahrzeugen befahren werden müssen. Dann aber müßte man zumindest auf Strecken, auf denen schon stadtbahnmäßig ausgebaute und noch als Straßenbahn betriebene Äste zusammenlaufen, einen Mischbetrieb von Straßenbahn- und Stadtbahnfahrzeugen unterhalten. Besondere Schwierigkeiten ergeben sich daraus, daß Straßenbahnfahrzeuge für einen Einstieg aus Straßenhöhe gebaut sind, während die Stadtbahn eine Schnellbahn sein soll, die im Interesse eines schnellen und bequemen Fahrgastwechsels im allgemeinen ohne Trittstufen ausgerüstet ist und daher nur von einer hohen Bahnsteigkante bestiegen werden kann.

Weiterhin tritt die Frage der Spurweite auf. Heute haben nur Duisburg und Dortmund Normalspur, während das übrige Ruhrgebiet Meterspur aufweist. Im Interesse einer Einheitlichkeit wäre es sicher wünschenswert, daß die Stadtbahn auf Normalspur verkehrt. Dadurch wird es erforderlich, daß im mittleren Ruhrgebiet während der Umstellungszeit drei Schienen verlegt werden müssen. Beim Dreischienensystem fällt sozusagen als Nebenprodukt der Vorteil an, daß die unterschiedlichen Breitenabmessungen der Wagen bis auf eine Differenz von 7,5 mm an der Bahnsteigkante ausgeglichen werden. In Duisburg und Dortmund, wo keine Umspurung erforderlich ist, kann man sich diesen Umstand aber nicht zunutze machen. An Bahnsteigen, die für die Stadtbahn gebaut sind, entsteht dort zur Trittstufe eines 2,20 m breiten Straßenbahnwagens ein Spalt von 27,5 cm. Es ist ferner eine noch durchaus offene Frage, ob man zuerst verkehrsstarke Regionallinien umbauen soll oder ob man nicht die zum Teil schon im Umbau begriffenen, sehr

viel bedeutsameren innerstädtischen Strecken als Kristallisationspunkte für das auszubauende Gesamtnetz ansehen müßte.

Diese Einzelfragen sollen nur beispielhaft zeigen, welche Detailprobleme im Zusammenhang mit der Stadtbahnplanung auftreten. Wir haben außerdem Untersuchungen über Geschwindigkeiten, Haltestellenabstände und Mindestradien angestellt, um hier nur einige Problemkomplexe zu nennen.

Wenn es in diese Feinheiten geht, dann kommt eine Reihe von Schwierigkeiten auf, die man nicht vor sich her schieben darf. Man wird sich vielmehr bald ein Bild davon zu machen haben, wie sich die Dinge in nächster und wie sie sich in ferner Zukunft gestalten werden. Von den Lösungsvorschlägen, die erarbeitet werden müssen, dürfte es vielfach abhängen, welche Wege im einzelnen zu gehen sind.

Neben den großen Projekten treten die vielen örtlichen Probleme etwas zurück. Sie sind aber für die Funktionsfähigkeit des gesamten Verkehrssystems mindestens ebenso wichtig. Die Verknüpfungspunkte zwischen dem geplanten S-Bahnverkehr der Bundesbahn und den übrigen öffentlichen Nahverkehrsmitteln wurden schon erwähnt. Der Übergang von der S-Bahn zur Stadtbahn, von der Stadtbahn zum Omnibus, aber auch von der S-Bahn zum Omnibus und umgekehrt muß für die Benutzer in technischer Beziehung so sehr erleichtert werden wie nur immer denkbar. Die Planungsgesellschaft hat für den Verknüpfungspunkt Mülheim/Ruhr-Stadt sozusagen als Musterentwurf einen Planungsauftrag an Prof. Dr. Mäcke vergeben, der Mitte 1967 abgeschlossen werden konnte. Die Planung erforderte zahlreiche Koordinierungsgespräche und wird nun, da die Konzeption feststeht, von der Stadt Mülheim weiter verfolgt. In ähnlicher Weise werden andere Verknüpfungspunkte von uns durchgeplant. Die besten Aussichten für eine Verwirklichung hat wohl unser Vorschlag für eine Verbesserung der heute sehr ungünstigen Umsteigewege am Duisburger Hauptbahnhof.

Zu der vielfältigen Problematik einer Verbesserung der Verkehrsbedienung gehört aber auch ein wohl abgewogenes Tarifsysteem, das letzten Endes jedem Fahrgast ermöglicht, mit einem Fahrausweis jede gewünschte Verkehrsverbindung befahren zu können. Der Weg zu einer Tarifvereinheitlichung ist sehr dornenreich, da die Verkehrsbetriebe auf diesem Gebiet zahlreichen Bindungen unterliegen. Es gilt, zunächst das Gemeinsame herauszustellen und bestimmte Richtlinien aufzustellen. Wir sind heute in der günstigen Lage, daß der Zwang zur Rationalisierung einer Tarifvereinfachung und Annäherung der Tarifsysteme entgegenkommt. Seit kurzem kennen alle Mitglieder der Planungsgesellschaft Ruhr, die einen Teilstreckentarif besitzen, nur noch drei Preisstufen. Der Zonentarif mit ebenfalls drei Preisstufen dringt immer weiter vor. Zählt man einmal den Einheitstarif hinzu, der ja im Regionalverkehr des Ruhrgebietes auch als eine Art Zonentarif (mit nur einer Preisstufe) angesehen werden kann, so gibt es einen Zonentarif heute schon in Mülheim, Duisburg, Oberhausen und Hagen.

Kommen wir dann in absehbarer Zeit zu Tarifvereinbarungen mit der Bundesbahn, dann stehen wir allerdings vor neuen Schwierigkeiten, denn die Bahn hat einen Kilometerstarif, der zunächst 6, dann dreimal 3 und anschließend von 16 bis 80 km je 5 Kilometer zusammenfaßt. Im Fernverkehr wird die DB an diesem System festhalten müssen. Ob es ihr im Bereich ihres S-Bahnnetzes möglich sein wird, im Zusammengehen mit einem nach einheitlichen Grundsätzen betriebenen Stadtbahnnetz abweichende Tarifprinzipien anzuwenden, wird sich zeigen. Das praktizierte Tarifbeispiel Bochum — Bundesbahn — Dortmund ist zwar sehr lehrreich, aber es wurde auch deutlich, daß der Weg über die

gewährte 20% ige Tarifiermäßigung ohne einen entsprechenden finanziellen Zuschuß nicht gangbar wäre.

Diese Grundfragen sowie eine Fülle von Einzelproblemen sind planerisch zu erforschen, und wir sehen hier sehr große Aufgaben auf uns zukommen, die gemeinschaftlich gelöst werden müssen. Ob das in einer Verbundgesellschaft der Ruhrverkehrsbetriebe oder in einer besonderen Ruhrverkehrsgesellschaft (Dachgesellschaft) geschieht, mag noch dahingestellt bleiben.

## V.

Die Auffassungen über das Ziel und über die dahin führenden Wege stimmen schon im Bereich der Planungsgesellschaft Ruhr nicht durchweg überein. Bei den Verkehrsbetrieben, die sich der Gesellschaft nicht oder noch nicht angeschlossen haben, ist es nicht anders. Dasselbe gilt für alle Städte und Gemeinden des Ruhrgebietes, die an den hier aufgezeigten Fragen interessiert sind. Dabei gibt es nicht nur zwei oder drei verschiedene Meinungen, sondern eine Vielfalt von Varianten. Nur in einem Punkt besteht Einigkeit, daß nämlich eine gesunde Neuordnung dringend notwendig ist. Bevor ein guter Kompromiß zustande kommt, gibt es immer divergierende Auffassungen. Meinungsverschiedenheiten an sich stellen also keinen grundsätzlichen Mangel dar und brauchen uns keineswegs an der Aufgabe irre werden zu lassen.

Zunächst einmal müssen wir feststellen, daß die im Gesellschaftsvertrag umrissenen Aufgaben der Planungsgesellschaft Ruhr sehr eng sind. Sie hat Planungen zu betreiben, die den zwischengemeindlichen öffentlichen Nahverkehr betreffen. Sie soll dafür eine gemeinsame Tarifbildung planen, sie soll andere Gemeinschaftsaufgaben planen und sie soll die Planungsinteressen der Gesellschafter nach außen hin vertreten. Auf dieses verhältnismäßig eng begrenzte Aufgabengebiet, bei dem es immer nur ums »Planen« geht, konnten sich seinerzeit die an der Gründung beteiligten Betriebe und der Siedlungsverband einigen. Irgendwelche darüber hinausgehende echte Befugnisse sind der Gesellschaft nicht eingeräumt worden. Man sollte sich also nicht darüber wundern, daß die Existenz unserer Planungsgesellschaft nach 2 1/2 Jahren noch nicht zu einem Zusammenschluß der Betriebe oder zur Errichtung einer Verbund- und Dachgesellschaft geführt hat. Wollte die Planungsgesellschaft etwa in dieser Richtung aktiv werden, dann würde es einer besonderen Ermächtigung durch die Gesellschafter und praktisch auch durch die hinter ihnen stehenden Eigentümer der Verkehrsbetriebe, nämlich die Ruhrstädte, bedürfen. Die Planungsgesellschaft kann also nicht mehr tun, als die für gut erkannten Konzeptionen und Zukunftspläne zu unterstützen, indem sie planerische Vorarbeiten leistet, Material beisteuert, unterschiedliche Interessen auszugleichen versucht usw. Das ist bis zum heutigen Tage mit Fleiß und Eifer geschehen, obwohl die Konzeptionen, die zur Debatte standen, sich mehrfach geändert haben.

Darüber hinaus muß man sich aber selbstverständlich auch Gedanken darüber machen, ob bei dieser Sachlage die Dinge nicht auf diesem oder jenem Wege rascher und besser vorwärts getrieben werden können. Insoweit fühle ich mich persönlich besonders angesprochen, denn ich bin ja der Vertreter des Verkehrs in der Verbandsversammlung und im Verbandsausschuß des Siedlungsverbandes, und ich leite auch seine Verkehrskommission. Wenn ich auf der einen Seite als Geschäftsführer der Planungsgesellschaft Ruhr zu einer gewissen Zurückhaltung verpflichtet bin, so kann und muß ich darauf bedacht sein, im

Parlament des Siedlungsverbandes und in seinen Ausschüssen für meinen Teil nachdrücklich darauf hinzuwirken, daß das Verkehrswesen im Revier eine gesunde Entwicklung nimmt.

Die Haltung der Landesregierung und insbesondere des damaligen Verkehrsministers gegenüber der Planungsgesellschaft Ruhr hat mich trotz Versprechungen sehr bald zu der Überzeugung gebracht, daß für uns dort wenig zu gewinnen war. Der Siedlungsverband aber ist — wie dargelegt werden konnte — gewillt, sich auf eine seiner wichtigsten Aufgaben zu besinnen und im Sinne einer Förderung des öffentlichen Nahverkehrs im Revier tätig zu werden. Deshalb kam es zu der erwähnten Entschließung, die zunächst mit der Verwaltung abgesprochen, dann in der Verkehrskommission beraten und zuletzt dem Verbandsausschuß zur Beschlussfassung vorgelegt wurde. Auf diese Weise gelang es, die Grundsatzörterungen über eine Neuordnung des öffentlichen Nahverkehrs im Revier schlagartig in Gang zu bringen. Es war und bleibt selbstverständlich, daß sich der Siedlungsverband bei diesen Bemühungen auf die Planungsgesellschaft Ruhr stützt; er aber steht als Körperschaft öffentlichen Rechts in vorderster Linie und bemüht sich um die Durchsetzung der mit den Verkehrsbetrieben erörterten Konzeptionen.

Eine Neuordnung des gesamten öffentlichen Verkehrswesens, die auch eine sorgfältige Abstimmung mit der S-Bahn-Planung der Deutschen Bundesbahn dringend erforderlich macht, die eine Modernisierung des Straßenbahnwesens durch die Schaffung eines besonderen Stadtbahnnetzes ins Auge faßt und die eine ebenso sorgfältige Überprüfung der gesamten Omnibusverbindungen einschließlich notwendig werdender Ergänzungen vorsieht, ist eine mindestens auf ein Menschenalter zu bemessende Aufgabe. Den laufenden planerischen Arbeiten kommt dabei allergrößte Bedeutung zu, denn die gegebenen Möglichkeiten werden von Jahr zu Jahr nicht die gleichen bleiben, und man wird sich ihnen anpassen müssen. Dabei handelt es sich um eine solche Fülle von Einzelproblemen, daß unsere Planungsgesellschaft allein — auch wenn man sie erheblich ausbauen würde — damit überfordert wäre. Auf Jahre hinaus werden Ingenieurbüros mit diesen oft wechselnden Aufgaben beschäftigt sein — aber all das muß sorgfältig koordiniert und in ständiger Abstimmung fortentwickelt werden; das wird über die Planungsgesellschaft zu geschehen haben.

Außerdem brauchen die öffentlichen Verkehrsbetriebe eine Stelle, in der sie selbst ihre Erfahrungen austauschen und die vielfach unterschiedlichen Meinungen zunächst einmal erörtern und angleichen müssen, und die berechtigt und befähigt ist, die gemeinsamen Interessen nach außen hin zu vertreten. Die Planungsgesellschaft Ruhr war und ist dazu berufen, die notwendige ständige Verbindung mit der Bundesbahn zu pflegen, und sie muß auch zu den einschlägigen Stellen der Landesregierung einen ständigen Kontakt aufrechterhalten.

Daß aus den laufenden Arbeiten immer wieder neue Initiativen erwachsen, die aus sich heraus den Fortgang der Arbeiten beeinflussen und hoffentlich auch beschleunigen, liegt auf der Hand. Aber das soll an der Grundkonzeption nichts ändern, daß der Siedlungsverband namens und im Interesse seiner Mitglieder als Kommunalverband die notwendige Neuordnung des öffentlichen Nahverkehrs federführend betreibt, indem er von Bund und Land die Hergabe ausreichender Finanzmittel sicherstellt, die auf lange Sicht die Durchführung der gewaltigen Aufgabe gewährleisten. Wir dagegen werden dafür zu sorgen haben, daß ihm jederzeit die aus der täglichen Praxis erwachsenden Erfahrungen und das nötige Material zur Verfügung stehen, daß die einzelnen Planungen rechtzeitig

abgeschlossen und verwirklicht werden können, damit die Zeit, in der die Neuordnung sich zu vollziehen hat, möglichst abgekürzt wird. Aufgabe der Verkehrsunternehmungen aber wird es sein, auf einem modern ausgestalteten Netz mit einer modernen Ausstattung einen attraktiven Verkehrsdienst anzubieten, auf daß das Ziel einer optimalen Verkehrsregelung als Voraussetzung für eine durchgreifende Strukturverbesserung im Ruhrgebiet so bald wie möglich erreicht werde.

Daß ich die weitere Entwicklung sorglos betrachten und die volle Verwirklichung der noch nicht völlig ausgereiften Pläne erwarten würde, kann ich nicht ohne weiteres behaupten. Große Sorge erfüllt mich, wenn ich an die Übergangs- und Bauzeit denke, an deren Ende nach 30 oder 50 Jahren ein ausgezeichnet funktionierendes, höchst attraktives Stadtbahnnetz stehen soll. Es gibt erhebliche Meinungsverschiedenheiten darüber, ob neben der neuen und modernen Stadtbahn noch Straßenbahnen alten Stils, wenn auch in verbesserter Form, fahren sollen. Die radikale Auffassung geht dahin, daß die Stadtbahn und die S-Bahn alleinige Schienenverkehrsmittel sein müßten und daß daneben nur noch Platz für den Omnibus sei. Das setzt voraus, daß am Ende das Stadtbahnnetz doch erheblich dichter ausgebaut werden müßte, als man es heute vorauszusagen wagt — anderenfalls würde der Omnibus doppelt soviel Aufgaben auf sich zukommen sehen; er würde die Stadtstraßen stärker belasten, als es vertretbar erscheint. Daraus müßten sich zusätzliche Wirkungen im Sinne einer Verschlechterung des Verkehrsdienstes ergeben. Wenn man das Publikum allzu häufig zum Umsteigen auf die Stadtbahn zwingen will, dann mutet man ihm zuviel Umwege zu, und durch das lästige Umsteigen werden die Vorteile der schnellen Schienenbeförderung wieder vermindert.

Größte Sorgfalt wird bei der Einleitung aller Baumaßnahmen und aller Ersatzmaßnahmen schlechthin aufgewandt werden müssen, damit nicht das Publikum gerade in der Zeit der Um- und Neubauten sich endgültig dem Privatauto zuwendet. Sonst haben wir vielleicht nach 30 oder 50 Jahren zwar ein attraktives Stadtbahnnetz, die potentiellen Benutzer aber nehmen diese Dienste nicht mehr in Anspruch, weil sie sich endgültig auf den Individualverkehr umgestellt haben. Man kann nur hoffen, daß bis dahin eine durchgreifende Strukturwandlung im Ruhrgebiet das Verkehrsbedürfnis weiter intensiviert hat und daß es gelingt, schon in der Zwischenzeit von Strecke zu Strecke der neuen Stadtbahn neue Freunde zu gewinnen.

Man kann auch sehr im Zweifel darüber sein, ob die neuerdings insbesondere in der Tagespresse aufgezeigten organisatorischen Konzeptionen sehr zweckmäßig sind. Eine besondere Verkehrsgesellschaft Ruhr für die Stadtbahn errichten zu wollen, müßte zu einer Abtrennung gewinnbringender Liniendienste führen und den übrigen Verkehr völlig unwirtschaftlich gestalten. Es ist aber auch technisch-betrieblich undenkbar, das neue Stadtbahnnetz losgelöst von dem schrumpfenden Straßenbahnnetz ausgestalten zu wollen. Ganz abgesehen davon, wer rechtlich der Baulastträger sein soll, müssen Ausbau und Betrieb von Anfang an mit dem übrigen Verkehrsdienst der VÖV-Betriebe verbunden bleiben.

Bedenken treten auch auf, wenn man an die Finanzierung der riesigen Bauaufgabe denkt. Vor allem darf die Stadtbahn-Konzeption nicht etwa dazu führen, daß die Gemeinden den Nahverkehrsausbau nun ausschließlich dem neuen Baulastträger überlassen. Es ist doch bisher schon ohne nennenswerte Zuschüsse von Bund und Ländern Gewaltiges geleistet worden, nicht nur beim Bau von Untergrundbahnstrecken, sondern auch in der Modernisierung des Straßenbahnwesens. Besonders wird sorgfältig überlegt werden müssen,

ob es richtig wäre, nun von heute auf morgen nur noch an der neuen Stadtbahn zu arbeiten, die Straßenbahn alten Stils aber — weil man sie nicht mehr haben will — restlos zu vernachlässigen. Man wird den richtigen Mittelweg gehen und von Fall zu Fall alles genau zu prüfen haben. So reich sind wir nicht, daß man begonnene Arbeiten einfach abstoppen oder überhaupt das Gute zu Gunsten des Besseren zerschlagen dürfte.

Aber wie weit werden wir denn überhaupt mit der Stadtbahn kommen, wenn wir einmal nur an die Finanzierung denken? Die Stadtbahn wird uns angesichts der modernen Trassierungselemente im großen Durchschnitt 20 bis 25 Millionen DM je Kilometer kosten (unterirdische Führung dort, wo sie nötig sein wird, eingerechnet). Das gibt für 100 Millionen DM höchstens fünf Kilometer im Jahr, für 150 Millionen könnten wir sieben Kilometer und für 200 Millionen DM könnten wir etwa neun bis zehn Kilometer bauen. Eine Stadtbahn wird aber Netzgestalt erst dann annehmen, wenn mehrere Teilstücke zusammengewachsen sein werden. Das läßt sich erst erreichen, wenn etwa 150 km fertiggestellt sind. Dafür brauchen wir bei einer Jahresrate von je 100 Millionen DM gut und gern 30 Jahre Bauzeit, bei 150 Millionen könnten wir in 23 Jahren, bei jährlich 200 Millionen DM in rund 16 Jahren so weit sein.

Ich hoffe, daß wir bald beginnen können, und lasse es zunächst ganz dahingestellt, was in fünf oder in zehn Jahren sein wird und wie letzten Endes die entscheidenden Akzente gesetzt werden. In einer so langen Zeit ändert sich vieles. Wir und unsere Nachfolger werden stets sorgfältig darauf zu achten haben, daß bei der Neugestaltung der Verkehrsbedienunq keine Fehler vorkommen, die nicht ohne große Mühe wieder revidiert werden können. Unter dieser Devise werden wir bereit sein, jeden brauchbaren Weg zu gehen, der zu einer gesunden Neuordnung des öffentlichen Nahverkehrs im Ruhrgebiet führen kann; denn diese Zielsetzung liegt uns allen am Herzen.