

WALTER LINDEN

Die Planungsgesellschaft für den öffentlichen Personen-Nahverkehr im Ruhrgebiet und ihre Aufgabenstellung

I.

Gesellschaft und Wirtschaft haben sich bis in die Jahre vor dem ersten Weltkrieg auf die dem jungen Industriezeitalter gemäße Verkehrsbedienung eingestellt, und dieser Verkehr hat mit seinen Möglichkeiten und seinen Leistungen die Verhältnisse in Gesellschaft und Wirtschaft geformt. Dann setzte die Motorisierung des Straßenverkehrs ein, und es begann in den 20er Jahren eine durchgreifende Änderung, die zum Teil schon in den 30er Jahren, dann aber insbesondere nach dem zweiten Weltkrieg einen völligen Strukturwandel mit sich brachte. Das individuelle Verkehrsmittel verschafft dem Besitzer eine Unabhängigkeit und Freizügigkeit, die ihm der öffentliche Verkehrsdienst in seiner Linien- und Fahrplanbindung niemals gewähren könnte. Es ist aber diese Selbständigkeit

der Entscheidungen über alles, was mit dem Verkehr zu tun hat, die dem heutigen Verkehrsnutzer zahllose Annehmlichkeiten und Vorteile bietet, die wirtschaftlich große Bedeutung haben und dem gesamten gesellschaftlichen Leben ein neues Gepräge geben.

Zwei Drittel des gesamten deutschen Güterverkehrs spielen sich in der Nahzone (50-km-Umkreis) ab und belasten vornehmlich die Städte- und Gemeindestraßen. Städte und Gemeinden leben aber von diesem Verkehr, und selbst wenn es möglich wäre, einen irgendwie nennenswerten Teil der Transporte auf Schiene oder Wasserstraße umzulegen, müßten doch Vor- oder Nachtransport mit Lastkraftwagen oder Lieferwagen erfolgen, d. h. die Stadtstraßen würden keineswegs entlastet werden. Das kennzeichnet die Bedeutung des Individualverkehrs im Warentransport, und ähnliche Überlegungen gelten auch

für den Personenverkehr; leider aber fehlt hier genaueres Zahlenmaterial. Wir kennen wohl den Bestand an Kfz und wissen auch, daß die Zahl der Pkw sich von Jahr zu Jahr erheblich steigert, aber viel mehr wissen wir nicht. Dennoch wird man ohne lange Überlegung sagen dürfen, daß Pkw und Omnibus – ähnlich den Verhältnissen im Güterverkehr – heute mehr als doppelt soviel Personen befördern wie alle anderen Verkehrsmittel zusammen. Und in beiden Bereichen beruht diese vielleicht für manchen überraschende Feststellung auf den Fahrleistungen im Orts- und Nachbarschaftsbereich, wo es nicht so sehr auf die geleisteten Kilometer als vielmehr auf die Zahl der Beförderungsfälle ankommt.

Wenn wir aber nun bedenken, daß der Pkw-Bestand sich im Laufe der nächsten 10 Jahre noch einmal ungefähr verdoppeln soll, dann wird klar, daß die Entwicklung mit Riesenschritten auf das Chaos zuführt, wenn es uns nicht gelingt, das Unheil abzuwenden. Ich glaube allerdings nicht an eine nochmalige Verdoppelung der Verkehrsdichte, denn es werden Zweitwagen und auch Drittwagen gekauft werden, deren jährliche Kilometerleistung sehr viel geringer sein dürfte. Auch werden uns die Verhältnisse zwingen, auf den Pkw zu verzichten, wo der Verkehr sich massiert, wo die Schwierigkeiten sich häufen, kurz, wo es keine Freude mehr macht, das eigene Auto zu benutzen. Zeitliche und örtliche Verkehrsmassierungen werden also nicht doppelt so schlimm werden, aber auch dort, wo es heute noch nicht gar so arg ist, wird mit mehr oder weniger starkem Verkehr zu rechnen sein. Man wird auszuweichen lernen, man wird in Lücken vorstoßen, kurz und gut, man wird sich den immer schlechter werdenden Verhältnissen anpassen.

So wie der Wirtschaftsverkehr sich auf die wachsenden Schwierigkeiten einzurichten bemüht ist, so dürfte sich auch im Personenverkehr ein entsprechendes Verhalten durchsetzen. Die Schwierigkeiten ergeben sich vor allem daraus, daß ein bestimmter Teil des Individualverkehrs zeitlich und räumlich massiert auftritt und daß er den vorhandenen Straßenraum zu Parkzwecken über das vertretbare Maß hinaus in Anspruch nimmt. Das ist heute so und wird in Zukunft nicht anders sein; es handelt sich dabei um den Berufsverkehr. Er läuft morgens in Bindung an die weitgehend gleichmäßig angesetzten Arbeits- und Geschäftszeiten an; zuerst fahren die Arbeiter und Angestellten der Industrie und des Handwerks zum Arbeitsplatz, dann kommen die Büroangestellten, und es folgen die Inhaber von Geschäften und ihre Mitarbeiter. Dieser vorwiegend stadteinwärts gerichtete Verkehrsstrom wird verstärkt durch den Schülerverkehr, und all das konzentriert sich auf einen Zeitraum von anderthalb bis zwei Stunden. Nachmittags haben wir im umgekehrten Sinne dasselbe Bild; zwar entfällt der Schülerverkehr hier weitgehend, dafür kommt aber jetzt der Einkaufsverkehr hinzu.

Dem zeitgebundenen Berufsverkehr kann man am ehesten zumuten, auszuweichen. Wir wissen, daß 1961 in Hamburg nur 14,6% und in Essen sogar nur 11,5% der in den Innenstädten beschäftigten Personen mit privaten

Kraftfahrzeugen eingefahren sind. Aber auch dieser verhältnismäßig geringe Anteilsatz von nur 10 bis 15% bringt in seiner absoluten Größe und durch die Konzentration auf bestimmte Tageszeiten eine entscheidende Verschlechterung des gesamten Verkehrsablaufs mit sich.

Wir glauben, daß viele Verkehrsteilnehmer diese sich zeitlich und örtlich ergebenden Engpässe zu meiden versuchen werden, und wir hoffen, daß der Ausbau der Straßen, die Herrichtung von Parkplätzen und der Bau von Parkhäusern Erleichterung bringen werden. Auch der Personen-Individualverkehr wird, wie es der Wirtschaftsverkehr schon vorgemacht hat, auszuweichen lernen, aber der Berufsverkehr im besonderen wird von sich aus kaum andere Zeiten und andere Wege suchen. Die Spitzenstunden des Verkehrs sind es aber gleichzeitig, die den öffentlichen Verkehrsdienst so ungeheuer belasten, daß er in bedenklicher Weise seine Leistungsfähigkeit eingeengt sieht, und man wird zu prüfen haben, was geschehen kann, um hier und insoweit zu einer entscheidenden Besserung der Verhältnisse zu kommen.

II.

Vor allen Dingen ist dabei an Maßnahmen zu denken, die den Benutzer eines privaten Kfz dazu veranlassen, ganz oder teilweise auf den öffentlichen Verkehrsdienst überzugehen. Das setzt voraus, daß der öffentliche Verkehrsdienst eine sehr viel bessere Leistung bietet, als es ihm bisher möglich war. Am wichtigsten sind dabei Schnelligkeit und Häufigkeit der Verkehrsbedienung; der eigene Bahnkörper und die zweite Ebene können hier entscheidend helfen. Dabei müssen die Preise in einem vernünftigen Rahmen bleiben. Vor allem wird man sich über eines nicht täuschen dürfen: Wer sich einmal an sein Auto gewöhnt und sich die vielfältigen Annehmlichkeiten und Vorteile zunutze gemacht hat, dem muß schon wirklich in überzeugender Weise klar gemacht werden, daß es sich nicht mehr lohnt, im Alltagsverkehr die Nerven zu strapazieren, und daß der öffentliche Verkehrsdienst sicherer, schneller, zuverlässiger und besser arbeitet. Es muß wieder zum guten Ton gehören, mit der Straßenbahn zu fahren. Nichts ist beständig, alles ist im Fluß, und es wird eines Tages auch unmodern werden, mit dem eigenen Pkw zum Arbeitsplatz zu fahren, wenn man ihn nicht dort oder von dort aus zu beruflichen Zwecken nötig hat. Man wird Auffangparkplätze in Vorortbereichen anlegen müssen, wo der Kfz-Benutzer unter günstigen Bedingungen umsteigen kann auf ein schnelles und zuverlässiges öffentliches Verkehrsmittel. Wer aber weiterhin mit seinem Kfz in die Innenstadt fahren will, wird in Kauf nehmen müssen, daß er dort für den in Anspruch genommenen Parkplatz auch relativ viel zahlen muß. Vielleicht wird der Parkplatz am Kino dann mehr kosten als die Kinokarte.

Arbeits- und Schulzeitstaffelung zum Abbau der Verkehrsspitzen sind eine oft empfohlene, aber in der Praxis sehr schwer durchzusetzende Maßnahme. Dennoch muß

alles getan werden, um auch von hier aus die Verkehrsballungen aufzulockern. Die Initiative kommt den öffentlichen Verkehrsmitteln zu, die am ehesten die Ursachen erkennen und den Hebel an der richtigen Stelle ansetzen können.

Straßenausbau und Straßenneubau sind unbedingt nötig, aber die Lösung des Problems ist auf diesem Weg allein nicht zu erreichen. Jede gut angelegte neue Straße, jede Verbreiterung – also jede Kapazitätserweiterung im Straßennetz – zieht Verkehr an, und es dauert wenige Tage oder Wochen, bis der Verkehr hier genauso dicht ist wie anderwärts. Und für die Ballungen des Ferienverkehrs, des Weihnachtseinkaufs-Verkehrs, des Wochenendverkehrs und des täglichen Berufsverkehrs wird man niemals genügend Platz schaffen können.

Da der Berufsverkehr in seiner zeitlichen Massierung und als Dauerparker besonders stört und hindert, ist der öffentliche Verkehrsdienst dazu berufen, durch ein entscheidend verbessertes Angebot Arbeitern und Angestellten zu beweisen, daß hier eine – bei richtiger Rechnung – billigere und vor allem eine bessere Verkehrsleistung möglich ist als im Individualverkehr. Alle Instanzen müssen in diesem Sinne zusammenwirken, und das bedeutet u. a., daß das Finanzamt beim Individualverkehr keine höheren Fahrkosten absetzen darf als bei der Benutzung des öffentlichen Verkehrsdienstes.

Es muß das unablässige Bemühen der öffentlichen Verkehrsträger sein, attraktive Verkehrsleistungen zu vernünftigen Preisen zu bieten, wenn es gelingen soll, die allzu rasche Entwicklung des privaten Verkehrs einzudämmen. Das setzt voraus, daß man die Besonderheiten des Individualverkehrs, die Vorzüge und Annehmlichkeiten des Autos studiert und ergründet, daß man sie ernst nimmt und richtig bewertet. Wenn es aber nur 10 bis 15% aller Berufstätigen sind, die mit dem eigenen Kfz in die Innenstadt fahren, dann muß es möglich sein, davon die Hälfte oder auch mehr auf einen optimal arbeitenden öffentlichen Verkehrsdienst hinüberzuziehen. Dabei wird man auch nicht umhin können, verkehrsregelnde und verkehrsordnende Maßnahmen zur Begünstigung des öffentlichen Nahverkehrs und zur Eindämmung des Berufsverkehrs mit privaten Kfz vorzunehmen und durchzuhalten.

III.

Im Industriegebiet an der Ruhr haben wir grundsätzlich keine andere Situation als in anderen Großstadtbereichen. Die Verhältnisse sind hier sogar schwieriger als anderwärts, weil eine Großstadt an die andere anschließt. Aber wir haben hier auch insoweit bessere Voraussetzungen, als bei über 8 Millionen Einwohnern eine Verkehrsintensität mit weitgehend paarigen Verkehrsströmen gewährleistet ist, die es rechtfertigt, den öffentlichen Verkehrsdienst so auszubauen, daß Schnellverkehrslinien in einem dichten Netz den ganzen Großstadtkomplex erschließen können. Wenn sich hier Eisenbahn und VÖV-Betriebe zu einem vernünftigen Zusammengehen

bereit finden, dann sollte es möglich sein, eine Ausuferung des Individualverkehrs zu vermeiden.

Der Elektrifizierung der wichtigsten Eisenbahnverbindungen und im besonderen dem viergleisigen Ausbau auf den beiden Hauptstrecken der Deutschen Bundesbahn durch das Ruhrgebiet müssen Ausgestaltung und Modernisierung der Verkehrsdienste des öffentlichen Nahverkehrs durch Straßenbahn und Omnibus entsprechen.

Diese besondere Aufgabe ist im Ruhrgebiet klar erkannt worden. Wieder einmal hat die Initiative der dort ansässigen Betriebe zur Schaffung einer Institution geführt, die das Ziel einer Modernisierung und durchgreifenden Verbesserung der Verhältnisse ansteuern und die Gefahr abwenden soll, daß dieser Ballungsraum, der in seinem engeren Bereich 13 Großstädte (mit über 4,5 Millionen Einwohnern) und 11 Mittelstädte (mit über 700 000 Einwohnern) aufweist, nicht an seinem eigenen, von Tag zu Tag wachsenden Individualverkehr erstickt. Sechs Betriebe innerhalb des VÖV, die

Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG,
Essener Verkehrs-AG,
Vestische Straßenbahnen GmbH,
Stadtwerke Oberhausen AG – Verkehrsbetriebe –,
Betriebe der Stadt Mülheim a. d. Ruhr,
Duisburger Verkehrsgesellschaft AG, und der
Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk,

haben am 20. September vorigen Jahres in Essen die Planungsgesellschaft für den öffentlichen Personen-Nahverkehr im Ruhrgebiet (kurz bezeichnet als Planungsgesellschaft Ruhr) gegründet; ich wurde zum hauptamtlichen Geschäftsführer bestellt und habe am 1. Oktober meine Arbeit aufgenommen. Als weiterer Geschäftsführer steht mir Direktor *Erich Thiemer* von der Essener Verkehrs-AG zur Seite, der sich insbesondere um die technischen Fragen kümmert, für die wir zwei befähigte Diplom-Ingenieure gewinnen konnten. Mit einer Sekretärin und zwei weiteren technischen Mitarbeitern wird das Büro mit sechs hauptamtlichen Kräften besetzt sein, und es besteht nicht die Absicht, wesentlich darüber hinauszugehen. Wir werden mit einem knapp geschneidernten Etat zurechtkommen müssen, und wir werden damit auskommen. Da wir in den ersten Monaten nicht die vollen Personalkosten zu tragen hatten, konnte die gesamte Büroeinrichtung aus dem laufenden Etat beschafft werden, und wenn nun weitere Verkehrsbetriebe hinzutreten werden – ihren Beitritt haben bereits die Straßenbahn Herne-Castrop-Rauxel GmbH und die Hagener Straßenbahn AG erklärt, und zwei weitere Anmeldungen runden das gesamte Gebiet ab –, dann werden wir die Umlagebeträge verringern, den Etat aber in der Summe vorläufig trotzdem beibehalten können.

Es besteht also der feste Wille, keinen großen Apparat und kein kostspieliges Ingenieur-Büro aufzuziehen, sondern mit geringsten Mitteln den größten Erfolg sicherzustellen. Wir möchten auch nicht der modernen Krankheit verfallen, jedes Problem in mehrere Detailfragen aufzugliedern, für das jeweils ein teures Gutachten einge-

holt werden muß, sondern wir wollen jedesmal sorgfältig prüfen, was wir selbst untersuchen und was wir mit Hilfe der Sachkenntnisse und Erfahrungen, die bei unseren Gesellschaftern vorhanden sind, in Arbeitsausschüssen klären können. Wir werden auf diese Weise schneller vorwärtskommen und geringere Kosten haben. Brauchen wir aber – z. B. zur Entwicklung von Modellfällen – eine gründliche wissenschaftliche Untersuchung, dann werden wir aufgrund eigener technischer und wirtschaftlicher Kenntnis das Objekt klar umreißen und mit dem Gutachter zusammen einen der Aufgabe entsprechenden Arbeitsplan festlegen.

Unsere Aufgabe ist auf die bestmögliche Ausgestaltung des Nahverkehrsnetzes und die Modernisierung des Verkehrsdienstes gerichtet und umfaßt alle dazu gehörigen Nebenfragen, z. B. auch das Tarifwesen. Wir streben ein Rahmenabkommen mit der Landesregierung an, das ähnlich wie bei der Bundesbahn auch die Finanzierung einbezieht. Wir möchten die optimale Verknüpfung des gesamten öffentlichen Nahverkehrs und ein reibungsloses Zusammenwirken aller in diesem Bereich tätigen Verkehrsbetriebe sicherstellen, und wir wissen, daß ein solches Ziel nicht von heute auf morgen zu erreichen ist. Trotz eines umfangreichen Programms wollen wir pragmatisch vorgehen, um alles, was in das Programm paßt, je nach den gegebenen Möglichkeiten früher oder später in Angriff zu nehmen und zu verwirklichen.

IV.

An erster Stelle steht die Schnelligkeit in der Verkehrsabwicklung. Der eigene Bahnkörper, die Führung in der zweiten Ebene – sei es unterirdisch oder als Hochbahn – und der Wegfall niveaugleicher Kreuzungen müssen die Reisegeschwindigkeit bald wieder auf 25 bis 30 km je Stunde ansteigen lassen. In Verbindung mit anderen Maßnahmen sollten wir dann in weiteren Jahren 50 km in der Stunde erreichen und sicherstellen können.

Die Häufigkeit der Verkehrsverbindungen, die wir jetzt zu unserem großen Bedauern da und dort wegen der roten Zahlen verringert sehen, muß wieder verbessert werden, damit der Benutzer nicht auf die Abfahrtszeiten zu achten braucht, sondern darauf rechnen kann, auf keinen Fall lange warten zu müssen. Wenn ich hier den Benutzer herausstellte, so soll das besagen, daß wir zwar die betrieblichen Interessen nicht vernachlässigen wollen, daß es aber unser Bestreben sein wird, stets an die Einstellung des Benutzers zu denken, denn nur dann werden wir ihn für uns gewinnen können – und darum geht es ja.

Notwendig ist, wie schon angedeutet wurde, die beste Verknüpfung der Nahverkehrsverbindungen mit den Eisenbahnzügen. Das soll nicht nur kurze Übergangszeiten bedeuten, sondern vor allem kurze Verbindungswege. Am besten wäre es, wenn man Straßenbahn oder Omnibus auf denselben Bahnsteig bringen könnte, wo die Eisenbahnzüge ein- und auslaufen. Das wird im Ruhrgebiet vielleicht nirgends möglich sein, und deshalb muß die Ver-

knüpfung über- und untereinander angestrebt werden, Aufzüge, Rolltreppen müssen rasche Verbindung herstellen. Sperren müssen entfallen, und Übergangs- oder besser Gemeinschaftstarife müssen den schnellen Wechsel vom einen auf das andere Verkehrsmittel gestatten. Wenn die Bundesbahn durch den in Aussicht genommenen viergleisigen Ausbau ihrer Hauptstrecken eine rasche Fahrt von Dortmund nach Essen und Duisburg gewährleistet, dann ist das gewiß eine bedeutsame Verbesserung, aber die Schwierigkeiten im innerstädtischen Verkehr werden dadurch nicht behoben; sie lassen sich nur mildern, wenn wir den öffentlichen Nahverkehr optimal mit dem Eisenbahnverkehr verknüpfen und in der fächerhaften Aufsplitterung optimal ausgestalten.

Haben wir soeben die Tariff Fragen erwähnt, so muß man sich darüber klar sein, daß das ein besonders schwieriges Teilproblem ist. Es ist zu bedenken, daß z. B. auf der einen Seite die Stadt Mülheim ein ausgesprochen zentralistisches Verkehrssystem hat, daß andererseits die Vestischen Straßenbahnen vorwiegend Überlandverkehr betreiben, während die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen beides vereinigen. Der Flächenverkehr mit Strahlensystem oder geschlossenem Netzcharakter eignet sich für den Einheits- oder den Zonentarif, der Streckenverkehr aber verlangt nach dem Teilstreckentarif. Nun hilft uns in Richtung auf die Vereinheitlichung der Druck der roten Zahlen, denn man muß zum Prinzip der Selbstabfertigung übergehen, man muß Personal einsparen, das zwingt zur Vereinfachung der Tarifs systeme, und dabei nähern sie sich aneinander an. Wenn das Jahr 1966 die erwünschte Annäherung bringt, eröffnet vielleicht schon das Jahr 1967 neue Möglichkeiten der Vereinheitlichung, an die wir vor zwei Jahren noch nicht gedacht haben. Näheres zu diesem Thema habe ich in der Zeitschrift „Nahverkehrspraxis“, Dortmund, Heft 4/1966, Seite 122 bis 124, dargelegt. Es sei mir daher gestattet, mich zu dieser Frage heute kurz zu fassen und mich auf die Feststellung zu beschränken, daß die schwierige und vielfältige Problematik gründlicher Erörterung und Prüfung bedarf.

V.

Zu der netzhaften Verknüpfung und auch zur Zahl der Verknüpfungspunkte ist allerdings hier noch mehr zu sagen, und wir haben uns in der Planungsgesellschaft Ruhr auch bereits sehr eingehend damit beschäftigt. Der Nahverkehr der Bundesbahn, den sie im engeren Ruhrgebiet auf den beiden Hauptstrecken und auf einigen Querverbindungen und Nebenstrecken bedient, stützt sich auf einige Hauptbahnhöfe und zahlreiche Nebenbahnhöfe, die zwar ganz gut verteilt sind in diesem Ballungsraum, die aber doch fast durchweg den Verkehrsnutzer nicht dorthin bringen oder von dort abholen, wo er wohnt oder wo er beruflich tätig ist. Die streckenmäßige Verkehrsbedienung der Eisenbahn bedarf also unbedingt der Ergänzung durch den Flächenverkehr mit Straßenbahnen und Omnibussen. Wir haben uns deshalb nicht damit

einverstanden erklären können, daß nur die sieben Hauptbahnhöfe von Duisburg, Mülheim, Essen, Bochum, Dortmund, Oberhausen und Gelsenkirchen für eine solche netzhafte Verkehrsbedienung in Frage kommen und deshalb einer genaueren Untersuchung wert seien, wenn es auch wahrscheinlich zu weit gehen würde, alle 71 oder 72 Möglichkeiten der Verknüpfung ins Auge zu fassen. Wir sind uns aber mit unseren Verkehrsbetrieben und dem Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk nach eingehenden Besprechungen darüber klar geworden, daß es wohl 30 oder 40 Punkte sein dürften, die daraufhin geprüft werden müssen, ob sie in der Verknüpfung zwischen Eisenbahn-, Straßenbahn- und Omnibusverkehr eine wichtige Rolle zu spielen hätten.

Wenn – wie schon angedeutet – diese Verknüpfungspunkte den Übergang vom einen zum anderen Verkehrsmittel in optimaler Weise gewährleisten sollen, dann sind hier sorgfältige Untersuchungen am Platze, und es wird wohl auch möglich sein, anhand von Modellfällen musterhafte Ausgestaltungen herauszuarbeiten. Dabei ergibt sich unter anderem z. B. auch die Frage, ob das Bahnhofsgebäude unbedingt Eigentum der Bundesbahn sein muß. Soviel ich weiß, wäre es nichts Neues, wenn man insoweit von einem alten Prinzip abgehen würde (ich habe mir sagen lassen, daß in Höchst ein Bahnhofsgebäude errichtet wurde, das der DB nicht gehört – aber auch wenn das ein Irrtum sein sollte, erscheint die Frage grundsätzlich wichtig und bedeutsam). Heute ergibt sich bei Modernisierung, Neubau oder Änderung fast immer sehr viel Verzögerung, weil man sich über das Bahnhofsgebäude, seine Ausgestaltung und über den Kostenaufwand dafür streitet. Wäre es nicht einfacher, wenn man grundsätzlich anerkennen würde, daß die Eisenbahn eigentlich nur an den Abfertigungsanlagen, an der Trennung des Personenverkehrs vom Expressgutverkehr u. ä. interessiert ist? Dazu würde im allgemeinen ein zweistöckiges Gebäude mit verschiedenen Zugängen genügen. Wünscht man aber ein repräsentatives Gebäude, das – wie so oft – einen städtebaulichen Akzent abgeben soll, dann wird man erkennen müssen, daß jemand anderes den zusätzlichen Aufwand finanzieren muß. Es wäre denkbar, dann sogar noch einen Schritt weiter zu gehen und derartige Bauten für Büro- und Wohnzwecke auszugestalten, nicht zuletzt aus der Überlegung heraus, daß man damit eine Vielzahl dort beschäftigter oder dort wohnender Menschen gleich an das hier verankerte Verkehrsmittel bindet.

An den Verknüpfungspunkten treffen dreierlei Interessenbereiche aufeinander:

1. Die Bundesbahn muß überlegen, wie sie Fern- und Nahverkehr in der Streckenführung miteinander zu verbinden hat. Das ist schwierig und besonders wichtig, denn es geht dabei vor allem um die Frage, ob die beiden Ferngleise neben den Nahverkehrsgleisen verlaufen (Berliner S-Bahn), oder ob der Nahverkehr in der Mitte in beiden Richtungen, der Fernverkehr aber außen liegen sollten. Und es wird unter Umständen draußen auf der Strecke anders sein können oder müssen als im

Bereich der Bahnhöfe, wenn sich hier eine bestimmte Lage der Gleise zwingend ergibt. Die Bahn muß ferner daran interessiert sein, den Übergang der Reisenden von ihren Fernzügen auf ihren eigenen Nahverkehr so günstig wie möglich zu gestalten. Das ist eigentlich keine neue Problemstellung – neu aber ist der weitere Gesichtspunkt, daß die Bundesbahn nun auch darauf bedacht sein muß, über die Bahnsteigkante und aus dem eigenen Bereich hinaus den Fahrgast so günstig wie möglich an Straßenbahn oder Omnibus heranzuführen bzw. ihn von diesen Zubringern abzunehmen.

2. Der Nahverkehrsbetrieb muß versuchen, mit seinen Verkehrslinien bestens an die Bundesbahn heranzukommen, und beider Interesse geht darauf hinaus, die Zwischenwege für den Verkehrsnutzer so kurz und so angenehm wie möglich zu machen; jede Zwischenabfertigung muß entfallen, und das führt letzten Endes zur Vereinbarung von Übergangs- und Gemeinschaftstarifen.
3. Die Stadt selbst aber muß Wert darauf legen, daß ein solcher Brennpunkt der Verkehrsverknüpfung auch städtebaulich gut ausgestaltet wird, sie muß für die Kraftdroschken sorgen und dem Individualverkehr durch Parkanlagen und Parkhäuser den nötigen Abstellraum bieten, und sie muß darüber hinaus auf eine ansprechende städtebauliche Gestaltung der gesamten Umgebung des Verknüpfungspunktes bedacht sein, und sie muß daran denken, wie sie den Ziel- und Quellverkehr durch eine Steigerung der Wohndichte sowie durch eine Massierung von Verwaltungsgebäuden u. ä. im Bereich der Verknüpfungspunkte verstärkt auf den öffentlichen Verkehrsdienst hinlenken kann.

Wenn man das alles bedenkt, dann wird klar, wie viel schwerwiegende Problematik allein darin liegt, die unterschiedlichen Interessen der Beteiligten untereinander abzustimmen, um zu vernünftigen Lösungen zu kommen. Wir ersehen daraus aber auch, daß es sich um eine vielfältige Aufgabe handelt, die bei aller Beschleunigung doch erst in Jahren Stück für Stück bewältigt werden kann und die im übrigen auch gewaltige Kosten verursachen wird.

VI.

Es geht aber noch um weitere Zielsetzungen:

Der Straßenbahnwagen muß modernisiert werden, anstelle rollender Heringsbüchsen müssen gut ausgestattete, helle Wagen treten, die nicht zu $\frac{2}{3}$ oder gar $\frac{3}{4}$ nur Stehplätze anbieten. Sie sollen auch nicht mehr das alte Aussehen von Straßenbahnwagen haben, sondern zeigen, daß etwas Neues, etwas Modernes entsteht. Die technische Ausstattung der Wagen mit stärkeren Motoren, besten Bremsen und modernen Steuerungen muß die Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge ebenso steigern, wie auch das Neueste in den Streckensicherungsanlagen (oberirdisch und unterirdisch!) für höhere Geschwindigkeit zur An-

wendung kommen muß, wenn wir den Erfolg haben wollen, daß der öffentliche Verkehrsdienst im Stadtbereich – für sich betrachtet oder in Verbindung mit der Bundesbahn – wieder in entscheidender Weise an Attraktivität gewinnt.

Damit habe ich kurz einige der wichtigsten Ansatzpunkte genannt, auf die es heute ankommt: Bauliche, betriebliche und tarifliche Maßnahmen müssen in Angriff genommen werden, dabei ist die Infrastruktur ebenso wie das rollende Material gemeint. Dazu kommt eine zielbewußte regionale Rationalisierung, bei der eine überbetriebliche Koordinierung besonders wichtig und erfolgversprechend ist.

Es liegt auf der Hand, daß – solange jeder Betrieb für sich rationalisiert – nicht so durchschlagende Erfolge erzielt werden können, als wenn sich die Nachbarbetriebe über die gegebenen Möglichkeiten gemeinsame Gedanken machen, d. h. wenn man den Mut zu einer Art Rationalisierungs-Gemeinschaft findet. Auch hier ist das Ruhrgebiet mit gutem Beispiel vorangegangen, und es würde jetzt nach zweijähriger Arbeit eine Untersuchung abgeschlossen, die das Werkstättenwesen betrifft. Es muß ja nicht sein, daß jeder Betrieb seine eigene Hauptwerkstatt für Straßenbahnen und ebenso eine Hauptwerkstatt für Omnibusse unterhält; es erscheint vielmehr durchaus denkbar, daß man z. B. die regelmäßigen Hauptuntersuchungen von Betrieb zu Betrieb zeitlich sorgfältig aufteilt, damit sich ein gleichmäßiger Auftragsbestand ergibt, und man wird auch hinsichtlich notwendig werden der Reparaturarbeiten zu einer guten Vereinbarung kommen können. Es gibt optimale Größen für solche Werksanlagen, die – wenn sie von mehreren Betrieben gemeinsam benutzt werden – z. B. im Taktverfahren eine hochgradige Wirtschaftlichkeit gewährleisten, und wenn es so ist, dann muß unter dem permanenten Druck der roten Zahlen ein solcher Schritt auch gegangen werden.

Damit sind nun auch einige spezielle Überlegungen angesprochen, die uns in der Planungsgesellschaft Ruhr beschäftigen, die zum Teil schon vorher Gegenstand von Besprechungen und Beratungen gewesen sind und die nun neuerdings aufkommen, wenn wir uns im Kreise unserer Verkehrsbetriebe und zusammen mit dem Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk um den Ausbau des Straßenbahnnetzes, um die Modernisierung der Verkehrsanlagen, um betriebliche Verbesserungen und betriebliche Zusammenarbeit, um die Angleichung der Tarifsysteme und um

andere Fragen bemühen. Der zunächst einmal schon vor der Gründung unserer Planungsgesellschaft aufgrund von Erfahrungen und praktischen Betriebserkenntnissen von den Verkehrsunternehmungen und dem Siedlungsverband in kurzer Zeit aufgestellte Plan für den notwendigen Ausbau der Straßenbahnstrecken im Ruhrgebiet hat uns vorerst noch nicht mehr gebracht als die Gewißheit, daß es sich dabei um ein Milliardenprojekt handelt. Der Plan muß nun in Berücksichtigung der Studien von Professor *Wehner* für den Generalverkehrsplan des Landes und im Einklang mit den wachsenden Erkenntnissen über die optimale Verknüpfung der Verkehrsnetze nach überregionalen Gesichtspunkten überarbeitet werden, und wir müssen jetzt auch die zuständigen Dienststellen der Städte und Gemeinden um ihre Mitarbeit bitten, denn ohne sie würde sich diese große Aufgabe sowieso nicht durchführen lassen. Daß es sich bei all dem um riesenhafte Aufgaben handelt, braucht über das hinaus, was schon gesagt wurde, nicht noch einmal ausdrücklich hervorgehoben zu werden.

Wir dürfen aber vor dieser Aufgabe nicht kapitulieren und sie als unlösbar ansehen. Es gibt dabei auch Dinge, die man heute schon aufgreifen und verwirklichen kann, und da sollten wir uns nicht der Gefahr aussetzen, daß unsere Kinder in zehn oder zwanzig Jahren uns den Vorwurf machen, wir hätten nicht rechtzeitig damit angefangen, die Aufgabe systematisch anzupacken, mögliche Sofortmaßnahmen alsbald in die Wege zu leiten und daneben ein langfristiges Arbeitsprogramm aufzustellen. Das gilt insbesondere für die Finanzierung, für die schwerwiegende Frage, wo die Städte und ihre Verkehrsbetriebe das Geld herbekommen, um – ähnlich wie die Bundesbahn – die Ausgestaltung und Modernisierung der Verkehrsanlagen und des Verkehrsbetriebes vorwärts zu treiben.

Es ist das Ziel der in der Planungsgesellschaft zusammengeschlossenen Gesellschaften, des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk und der anderen Verkehrsbetriebe, die sich bereits als Mitglieder angemeldet haben, mit der Landesregierung zum Abschluß eines Rahmenvertrages zu kommen, der in ähnlicher Weise wie für die Bundesbahn eine entsprechende Ausgestaltung des Verkehrsnetzes und des Verkehrsdienstes gestattet und gewährleistet. Um das aber zu erreichen, brauchen wir Aufgeschlossenheit und Verständnis im Landtag, in der Landesregierung und in den Ministerien, in allen Städten, Landkreisen und Gebietskörperschaften.