

# Stadtbahn-Planung Mülheim an der Ruhr

Allzuoft muß heute noch die „gute alte Zeit“ erhalten, wenn unsere täglichen Lebensgewohnheiten durch Entwicklungen unfreiwillig verändert werden, die der einzelne nicht zu beeinflussen vermag. Je nach Temperament ist allein die Verkehrssituation ein Anlaß ständigen Ärgerns, bestenfalls des Resignierens. Dabei ist völlig in Vergessenheit geraten, daß Verkehrsprobleme die Mülheimer Bürger bereits Ende des vorigen Jahrhunderts ernsthaft beschäftigten.

Genau am 9. Juni 1897 schlug für Mülheim an der Ruhr die Geburtsstunde des modernen öffentlichen Personen-Nahverkehrs. An diesem für den innerstädtischen Verkehr so bedeutenden Tag rückten mit der Inbetriebnahme der ersten elektrischen Straßenbahn auf den Strecken Kahlenberg—Rathausmarkt—Oberhausen und Rathausmarkt—Körnerstraße auch die Nachbarstädte näher. Für unsere Stadt begann damit das Zeitalter der Massenverkehrsmittel, die bis zur Stunde Städte- und Verkehrsplanern im Interesse der Allgemeinheit immer neue Problemlösungen abverlangen. Auch die mit dem Ausbau der Streckenführung verbundenen Schwierigkeiten waren seinerzeit den heutigen gar nicht so unähnlich. Straßen wurden aus- und umgebaut, Häuserfronten mußten weichen. Wer erinnert sich schon daran, wenn er mit der Straßenbahn seinen Zielen zustrebt, daß diese Einrichtung einsichtigen und opferwilligen Mülheimer Bürgern vergangener Generationen zu verdanken ist? In der Stadtchronik ist anläßlich der Eröffnung der ersten elektrisch betriebenen Straßenbahnlinien vermerkt, daß „die Mülheimer zufrieden und stolz auf ihre Straßenbahn waren und sich den Nachbarstädten um einen Schritt nähergerückt fühlten“.

Unsere Zeit verlangt neue, umfassendere verkehrstechnische Lösungen, um den ständig wachsenden Anforderungen an den öffentlichen Personen-Nahverkehr auch in den vor uns liegenden Jahrzehnten gerecht zu werden. Im Zuge der Verbesserung und des Ausbaues des öffentlichen Verkehrs von dem jeder seine Vorteile hat — auch die Autofahrer — lassen sich Opfer zeitlicher und materieller Art in nächster Zeit nicht vermeiden. Wenn aber dann im Jahre 1975 der Verknüpfungspunkt Mülheim an der Ruhr dem Verkehr übergeben wird, können die Bürger mit berechtigtem Stolz auf eine Verkehrsanlage in ihrem Stadtzentrum hinweisen, die in der Bundesrepublik beispielhaft ist. Und wieder wird ein Chronist aufzeichnen, daß die Mülheimer zufrieden und stolz sind und sich den Nachbarstädten, ja dem gesamten Ruhrrevier, noch nähergerückt fühlen. Alle zweiseitigen Behinderungen durch Großbaustellen werden hernach alsbald der Vergessenheit anheimfallen.

Was ist der „Verknüpfungspunkt“, und worin besteht seine Funktion für Mülheim an der Ruhr im Zusammenhang gesehen mit der innerstädtischen Verkehrssituation und den Verbindungen zu den benachbarten Ruhrgebietsstädten? Wo wird der „Verknüpfungspunkt“ errichtet, und wie wird er das Stadtbild verändern?

Prof. Dr. Mäcke hat im Auftrag der Betriebe der Stadt Mülheim an der Ruhr im Jahre 1966 eine Netzanalyse des öffentlichen Nahverkehrs erstellt. Dieses Gutachten war eine der Grundlagen, für die verkehrstechnische Gesamtplanung einer engen Verknüpfung des Straßenbahn-, Omnibus-, Städte-schnellbahn- und Straßennetzes, die im Jahre 1967 in enger Zusammenarbeit der Fachleute der Planungsgesellschaft Ruhr mbH, des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Bundespost, der Aufbaugemeinschaft Hans-Böckler-Platz und dem Stadtplanungsamt, dem Tiefbauamt und den Betrieben der Stadt Mülheim an der Ruhr unter Beteiligung des Gutachters erarbeitet wurde. Das „Entwicklungsprogramm Ruhr“, das im Jahre 1968 den Aufbau eines regionalen Schnellbahnsystems bestehend aus S-Bahn und Stadtbahn verkündete, übernahm für das Stadtbahnnetz drei der wichtigsten Schienenstrecken, die auch bereits von der Stadt Mülheim an der Ruhr für einen Ausbau vorgesehen gewesen waren. Für den Bereich des Stadtbahnhofes ergab sich lediglich eine Anpassung an die anders gearteten künftigen Fahrzeuge.

Wie sinnvoll es war, im letzten Jahrzehnt das Stadtgebiet zwischen Eppinghofer Straße—Dickswall—Sommerstraße und der Bergisch-Märkischen Bahnstrecke für verkehrsplanerische und städtebauliche Entwicklungen weitgehend freizuhalten, bestätigt sich jetzt. Mit Unterstützung der Industrie- und Handelskammer, des Einzelhandelsverbandes und der Handwerkskammer gründete die Mehrheit der betroffenen Eigentümer vor drei Jahren die Aufbaugemeinschaft Mülheim-Stadtmitte/Hans-Böckler-Platz. Die Gemeinschaft setzte sich ihrerseits das Ziel, ein in die Stadtplanung, und damit ein in den Verknüpfungspunkt integriertes Wohn- und Geschäftszentrum zu schaffen. Durch die Ladenpassagen des gedeckten Einkaufszentrums werden die Fußgänger aus der Leineweber- und Schloßstraße direkt zu den Bahnsteigen der Verkehrsmittel geführt. Das von dem Architekten entworfene mehrgeschossige Zentrum ist funktionell und strukturell in der Bundesrepublik ohne Vorbild, ebenso wie im Rahmen der Stadtbahnplanung der Verknüpfungspunkt als Modellfall gilt.

Im Auftrage des Landes Nordrhein-Westfalen, im Einvernehmen mit der Stadtverwaltung und den Betrieben der Stadt

Mülheim an der Ruhr, hat das Ing.-Büro Schlegel — Dr.-Ing. Spiekermann die Planungsarbeiten für den Verknüpfungspunkt durchgeführt. Die entwurfs- und bautechnische Durcharbeitung der zum Bau vorgesehenen Teilabschnitte erfolgte durch die Planungsgemeinschaft Stadtbahn Mülheim a. d. Ruhr Ing.-Büro Schlegel — Dr.-Ing. Spiekermann/Hochtief AG.

Die Verkehrssituation in Mülheim muß im größeren Rahmen des Ruhrgebietes gesehen werden, d. h. der öffentliche Personen-Nahverkehr ist nicht allein ein kommunales Problem, vielmehr ein regionales existentielles Anliegen des gesamten Ruhrreviers. Das Ruhrgebiet ist ein polyzentrischer Ballungsraum. Die Reisegeschwindigkeiten, insbesondere der Schienenbahnen, sind jedoch in den letzten Jahren infolge der verstärkten Behinderungen durch den übrigen Verkehr laufend abgesunken. Dagegen konnten die Reisegeschwindigkeiten auf störungsfrei geführten Strecken (z. B. im Ruhrschnellweg) nicht nur gehalten, sondern gesteigert werden. Dem großzügigen Ausbau der Bahnen waren jedoch aus finanziellen Gründen Schranken gesetzt. Auf der Basis der großen gemeinsamen Aufgabe „Stadtbahn“ werden sich diese zum Wohle des Fahrgastes leichter überwinden lassen. Bei der Reise von einer Stadt in die andere trifft der Fahrgast teilweise noch unterschiedliche Tarif- und Abfertigungssysteme an. Darüber hinaus sind die Verkehrsnetze in der Regel nur auf örtliche Aufgaben ausgerichtet und können dem regionalen Anspruch der Großstadt Ruhrgebiet nicht gerecht werden. In all diesen Punkten soll die Stadtbahn Abhilfe schaffen. Sie soll in Ergänzung zum S-Bahn-System der Deutschen Bundesbahn dem Ruhrgebiet ein einheitlich geplantes und einheitlich betriebenes attraktives Schienenverkehrsmittel bieten, das das Zusammenwachsen der Riesenfläche zu einem einheitlichen Ganzen fördert.

Die Situation des öffentlichen Nahverkehrs wird sich in den nächsten Jahren zum Wohle der Bevölkerung von Grund auf verbessern. Daß dieses Problem schon Jahrzehnte seiner Lösung harret, zeigt eine Konzeption aus dem Jahre 1924, die den Bau einer Schnellbahnstrecke von Köln über Düsseldorf, Duisburg, Mülheim, Essen, Bochum nach Dortmund vorsah. Der Plan war gut, doch blieb er aus mancherlei Gründen eben nur ein Plan.

40 Jahre später: In Mülheim an der Ruhr wurde im Herbst 1969 unter Berücksichtigung der im „Entwicklungsprogramm Ruhr“ präzisierten Maßnahmen mit dem Bau des Verknüpfungspunktes begonnen:

*Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger  
Fernbahn, S-Bahn, Stadtbahn, Straßenbahn, Omnibus, Taxen  
und Individualverkehr.*

*Unmittelbare Anbindung von 800 Wohnungen, einem großen Einkaufszentrum, 2000 Stellplätzen und dem zentralen Fußgängerbereich der Innenstadt.*

Nach dem Baubeginn des regionalen Stadtbahnsystems werden bereits in drei Jahren erste Teilstrecken befahrbar sein. Nach Fertigstellung führt das 230 km lange Netz von Duisburg über Speldorf, Broich, Verknüpfungspunkt Mülheim an der Ruhr-Stadt über Heißen nach Essen und über Eppinghofen, Mellinghofen, Unterdümpfen, Styrum nach Oberhausen. Auf das Stadtgebiet Mülheim entfallen etwa 16 km dieses Gesamtnetzes.

Drehscheibe des Personen-Nahverkehrs in Mülheim wird der Verknüpfungspunkt im Bereich des derzeitigen Hans-Böckler-Platzes sein. In mehreren Ebenen treffen hier das S-Bahn-Netz der Deutschen Bundesbahn sowie Straßenbahn- und

Omnibuslinien mit der Stadtbahn zusammen. Damit wird der nahtlose Verbund der verschiedenen Verkehrsmittel optimal gelöst. Im Mindestabstand von zehn Minuten — im Spitzenverkehr sogar alle fünf Minuten — werden achtachsige Doppeltriebwagen in den Verknüpfungspunkt einlaufen bzw. ihn verlassen. Jeder dieser Doppeltriebwagen verfügt über rund 250 Plätze.

Schon heute, obwohl soeben erst vom Projekt zum Objekt geworden, steht fest, daß den Bürgern mit der Stadtbahn ein modernes Beförderungsmittel angeboten wird, das eine echte Alternative zu den herkömmlichen Verkehrsmitteln darstellt. Der zukünftige Berufs-, Ausbildungs- und Privatverkehr wird also bald schneller, sicherer, ruhiger, pünktlicher und bequemer sein.

Unter Ausnutzung der städtebaulichen und landschaftlichen Gegebenheiten wird die Stadtbahn wechselnd in Niveau- und Hochanlage sowie in Einschnitt- und Tunnellage kreuzungsfrei vom übrigen Verkehr geführt. Diese gemischte Bauweise ist das wirtschaftlichste und zugleich am wenigsten zeitraubende Verfahren. Anders als andere kommunale Verkehrsmittel wird die Stadtbahn vom Straßenverkehr nicht behindert — sie entlastet ihn —. Das ist die wichtigste Voraussetzung für die schnelle und pünktliche Zugfolge. Dennoch geht die Stadtbahn niemandem „aus dem Wege“. Für sie wurden Trassen gewählt, die der heutigen Bebauung wie auch späteren Besiedlungen den größtmöglichen Einzugsbereich sichern. Nur so kann die Stadtbahn für ein Maximum der Bevölkerung das ideale Nahschnellverkehrsmittel werden. Aus Gründen der Baukostenreduzierung sind für Mülheim an der Ruhr, mit Ausnahme der City, offene Baulagen geplant. Wenn 1975 zugleich der Verknüpfungspunkt und die Strecke Eichbaum-Mülheim an der Ruhr-Mitte betriebsfertig sind, wird der Verkehr Mülheim an der Ruhr-Hbf. bis Essen-Hbf. aufgenommen.

Alle Planungen sowohl des öffentlichen Verkehrs als auch des individuellen Verkehrs sind auf die zukünftige Stadtentwicklung, wie sie im Leitplan der Stadt festgelegt ist, abgestimmt. Ziel der Planung ist es, die verkehrliche Andienung der Gesamtstadt jederzeit sicherzustellen, die Kernstadt reibungslos anzudienen und sie von dem auf ihr lastenden Verkehrsdruck durch Innenstadttangenten, die die Zwischenortvereine an ihr vorbeiführen und durch Schnellbahnen, die kreuzungsfrei auf eigenem Bahnkörper verlaufen, zu entlasten. Das Gesamtverkehrsnetz der Stadt Mülheim an der Ruhr muß eine doppelte Funktion erfüllen, da die Stadt Teil des polyzentrisch aufgebauten Ballungsraumes Ruhrgebiet ist, gleichzeitig aber eindeutig den Charakter einer eigenständigen monozentrischen Stadt hat. Daher müssen sich die den unterschiedlichen Aufgaben entsprechenden Netzsysteme überlagern und harmonisch ineinanderfügen, um Gegenläufigkeiten und Störungen zu vermeiden.

Um diese gesamte Stadtbahnplanung verwirklichen zu können, werden riesige Baustellen für viele Jahre das Stadtbild bestimmen und, zugegeben, mancherlei Behinderungen mit sich bringen. Doch wenn der Verknüpfungspunkt und die erste Strecke Mülheim an der Ruhr — Essen 1975 dem Verkehr übergeben worden sind, wird das Verständnis der Bürger belohnt durch eine noch attraktivere Innenstadt, auf die viele andere, größere Städte sehr stolz wären. Und vor allem, man ist sich mit einem Teil des benachbarten Ruhrgebietes nicht nur einen Schritt näher, sondern um einen gewaltigen Sprung nähergekommen.