

# Mit der Stadtbahn hat eine neue Ära in Mülheim an der Ruhr begonnen

VON HORST ELMER

Am 28. Mai 1977 wurde zwischen den beiden Bahnhöfen „Wiener Platz“ in Essen und „Heißen-Kirche“ in Mülheim an der Ruhr das erste Teilstück der Stadtbahn Rhein-Ruhr feierlich eröffnet. Seit diesem Tage gehört die Stadt Mülheim an der Ruhr zu dem Kreis der Städte, die durch den Bau von U-Bahnen das Verkehrsproblem lösen wollen oder bereits gelöst haben. Damit ging auch die erste Phase der Planung und des Baues der Stadtbahn Rhein-Ruhr auf dem Gebiet der Stadt Mülheim an der Ruhr zu Ende. Sie begann mit dem ersten Spatenstich am 24. 10. 1969 im Bereich des Verknüpfungspunktes Mülheim Hauptbahnhof.

Die Eröffnungsfeier stieß auf großes Interesse bei der Bevölkerung. So begrüßten am Bahnhof Heißen-Kirche Tausende Mülheimer Bürger die aus Essen ankommenden ersten Stadtbahnzüge mit den Ehrengästen, an ihrer Spitze Landesverkehrsminister Horst Ludwig Riemer, Oberbürgermeister Dieter aus dem Siepen und Oberbürgermeister Horst Katzor. Bereits Stunden vorher wurde mit Musik für die richtige Feststimmung in Heißen gesorgt. Die Festredner würdigten den Wert dieser Strecke sowohl in ihrer Bedeutung für die beiden Städte Essen und Mülheim an der Ruhr als auch für das Land Nordrhein-Westfalen.

Oberbürgermeister Dieter aus dem Siepen lieferte darüber hinaus noch eine geschichtliche Ergänzung: „Noch Mitte des vorigen Jahrhunderts waren die beiden Ruhrstädte lediglich durch Postkutschen erreichbar. Fahrzeit: zwei Stunden. Dann folgte die Ära der Bahnen, die mit etwas Glück in 33 Minuten von Zentrum zu Zentrum pendelten. Mit der neuen Stadtbahn ist das gleiche innerhalb von dreizehn Minuten zu erreichen.“

Bei Freibier und Erbsensuppe für die Bürger fand die Eröffnungsfeier ihren Abschluß. Außerdem wurde von der Möglichkeit, an diesem Tage kostenlos die neue Stadtbahn zu benutzen, sehr regen Gebrauch gemacht.

## DIE MODELLSTRECKE

Um neue Techniken für die Stadtbahn Rhein-Ruhr zu erproben, mußte Anfang der 70er Jahre eine Teilstrecke im Ruhrgebiet gesucht werden, die Aussicht auf baldmögliche Verwirklichung bot und alle Bedingungen des zukünftigen denkbaren Verkehrs im Bereich der Stadtbahn Rhein-Ruhr erfüllte.

Der Abschnitt von der Essener City bis zum Stadtteil Heißen in Mülheim an der Ruhr eignete sich dafür fast ideal. Als Modellstrecke dient sie der weiteren Erprobung des Stadtbahnwagens Kölner Bauart im Zusammenwirken mit neuen Betriebseinrichtungen. Gleichzeitig soll hier der Stadtbahnverkehr an einem ersten Beispiel den Benutzern demonstriert werden.

Die Modellstrecke einschließlich der Abstellanlagen ist rund 7,8 km lang; davon liegen 2,7 km auf Mülheimer Stadtgebiet und 5,1 km in Essen. 2,4 km dieser Strecke bestehen aus Tunneln und 5,1 km liegen im Geländeneiveau, meist im Mittelstreifen des Ruhrschnellweges. Die Brücke über den Frohnhauser Weg ist 300 Meter lang.

Die neuen Stadtbahnwagen brauchen für die 7,8 km einschließlich aller Zwischenaufenthalte rund 13 Minuten. Das entspricht einer Reisegeschwindigkeit von 33 km/h.

Alle Möglichkeiten der Führung eines unabhängigen Schnellbahnsystems wurden auf der Modellstrecke im Bereich des Mülheimer Stadtgebietes genutzt. Die Stadtbahn liegt in der Niveaulage zwischen den Richtungsfahrbahnen der B 1 von der Stadtgrenze Essen in dem Bereich des Knotens „Eichbaum“ der Bundesstraßen 1 und 60. Hier taucht sie in einen Einschnitt ein und wird anschließend über die rund 280 m lange Brücke über den Frohnhauser Weg in Hochlage geführt, von deren Ende sie sich ab Bahnhof Heißen nahezu 100 %ig bis zum Hauptbahnhof Mülheim in Tieflage befinden wird.

Das Baulos Heißen-Mitte mit dem Bahnhof Heißen-Kirche wurde in offener Baulage ausgeführt. Wegen Verminderung der Lärmbelastigung für die Anlieger und der besseren Verkehrsführung während der Bauzeit wurde hier die „Deckelbauweise“ vorgezogen. Dadurch wurde erreicht, daß die stark belästigenden Erdarbeiten fast ohne Störung für die Bewohner des Stadtkerns Heißen abliefen.

## DIE BAHNHÖFE

Bei den vier Bahnhöfen der Modellstrecke auf Mülheimer Stadtgebiet stand an erster Stelle das Bemühen, den Fahrgästen eine behagliche Umgebung zu schaffen. Mit anderen Worten: Abkehr von reinen Zweckbauten alter Art, stattdes-

Der Restpunkt im Ruhrgebiet



Die erste Stadtbahn erreicht Mülheim-Heißen

Das neue Adressbuch  
...  
...  
...

sen übersichtliche Räumlichkeiten und Zugänge, die attraktiv sind und eine angenehme Atmosphäre vermitteln. Die Fahrtrampen zu den Bahnsteigen sind mit umfangreichen Maßnahmen zur Sicherung der Benutzer ausgestattet.

Das erforderliche Raumprogramm aller Bahnhöfe richtet sich nach den Vorgaben betrieblicher Art. Die notwendigen Stauraumbreiten bei den Abfertigungsanlagen sind großzügig bemessen. Bei den verwendeten Materialien wurde vor allem darauf geachtet, daß nicht nur die Kosten der Herstellung möglichst gering blieben, sondern auch die Kosten für Unterhaltung und Pflege. Dabei mußte weiterhin beachtet werden, daß diese Materialien möglichst nicht gegen absichtliche Zerstörung anfällig sind.

Alle Bahnhofsanlagen werden von Fernsehkameras kontrolliert; die Bildschirme stehen in einer Leitstelle, die sich im Bahnhof Essen Hauptbahnhof befindet. Hier laufen auch die Leitungen für die Notrufanlagen zusammen, mit denen sofort Polizei und Feuerwehr alarmiert werden können. Besondere Bedeutung für die Versuchs- und Modellstrecke in Mülheim kommt dem Bahnhof Heißen-Kirche zu. Im Hinblick auf die vorgesehene Sanierung im Bereich Heißen-Mitte zu einem bedeutenden Lebensraum wurde der Bahnhof konzipiert. Er bietet Umsteigemöglichkeiten zum verteilenden Oberflächenverkehr mit Omnibussen. Der Mittelbahnsteig des in einfacher Tieflage liegenden Bahnhofes ist über zwei Eingänge von der Oberfläche zu erreichen. Als bautechnische Besonderheit wurde hier eine „Gleisfederplatte“ eingebaut, die verhindern soll, daß Schwingungen infolge des Stadtbahnbetriebes auf angrenzende Häuser übertragen werden.

Zur Information und Lenkung des Fahrgastes auf den Bahnhöfen stehen zahlreiche Einrichtungen zur Verfügung. Sie ermöglichen es ihm, sich ohne Auskunftspersonal selbst zu orientieren. Der Kauf und das Entwerfen von Fahrausweisen sind in der Regel nur durch Selbstbedienung mit Hilfe von Automaten möglich. Nur an den großen Bahnhöfen steht zeitweise Personal zum Verkauf von Zeitfahrausweisen oder zur Erteilung von Auskünften bereit.

Die Orientierung im Bahnhof wird durch zwei unterschiedliche Arten von Hinweisschildern erleichtert: Alle zum Bahnsteig bzw. zum Zug hinweisenden Schilder sind blau, die übrigen Schilder weiß. Die Eingänge tragen als charakteristisches Erkennungszeichen das blaue Stadtwappensymbol und blau gehaltene Namensschilder. Für den abfahrenden und den ankommenden Fahrgast sind auf dem Bahnsteig Informationstafeln angeordnet. Fahrtrichtungshinweise am Bahnsteigzugang, Zugzielanzeiger an den Bahnsteigkanten und an den Fahrzeugen leiten den Fahrgast in seinen Zug.

#### DER STADTBahnWAGEN

Die Fahrzeuge stellen eine einheitliche Entwicklung für die Städte Köln, Bonn und für das Ruhrgebiet dar. Der hier eingesetzte Schnellverkehrswagen „Kölner Stadtbahnwagen“ ist für eine flexible Normalspur sowohl auf Stadtbahn- bzw. U-Bahn-Strecken als auch auf Straßenbahnstrecken konstruiert. Bis zu drei Fahrzeuge können im Zugverband je nach Streckenbelastung gefahren werden. Der Wagen ist für automatische Fahr- und Bremssteuerung und automatischen Zugbetrieb vorbereitet. Seine Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h. Die Fahrzeuge laufen leise, fast erschütterungsfrei und bremsen sanft.

Die Fahrt mit ihnen stellt keine Ansprüche an das „Nervenkostüm“ der Fahrgäste.

#### DIE STADTBahn RHEIN-RUHR

Für alle Großstädte und Ballungsräume dieser Erde, zu denen mit Sicherheit auch das Ruhrgebiet zählt, stellen sich die gleichen Grundüberlegungen für die Lösung der verkehrlichen Probleme. Überall sind die Innenstädte durch den Individualverkehr überlastet. Die Immissionswerte, d. h., die Belästigung der Bewohner durch Lärm, Abgase sowie Luftverschmutzung, steigen ständig. Das Platzangebot für neue Straßen ohne Eingriff in die bauliche Substanz der Städte wird immer geringer, die Bewältigung des ruhenden Verkehrs zu einer nahezu unlösbaren Aufgabe. Um die Mobilität der Bürger solcher Regionen weiterhin zu garantieren und um gleichzeitig die Lebensqualität zu verbessern, bietet sich nach übereinstimmender Meinung aller Fachleute nur eine Lösung an: die Schaffung von unabhängigen Verkehrswegen für ein öffentliches Nahverkehrssystem.

Hinzu kommt, daß nach neuesten Untersuchungen sowohl heute als auch in der Zukunft ca. 50 % der mobilen Bevölkerung auf das öffentliche Nahverkehrsmittel angewiesen sind. Dieses traditionsreiche System zu verbessern und für den Fahrgast attraktiver, moderner und den heutigen Anforderungen an die Lebens- und Umweltqualität entsprechend zu gestalten, ist die Aufgabe der heutigen Generation von Planern und Politikern.

Für das Ruhrgebiet, die am dichtesten besiedelte Fläche Europas, ist die Stadtbahn Rhein-Ruhr als modernes Nahverkehrssystem von größter Bedeutung. In diesem polyzentrischen Ballungsraum leben und arbeiten etwa 5,5 Millionen Menschen. Viele dieser Städte haben mehr als 100 000 Einwohner, einige dieser Städte wie Essen, Dortmund und Duisburg sogar weit mehr als 500 000 Einwohner. Zwar gehen manche dieser Städte nahtlos ineinander über, aber jede besitzt für sich einen Mittelpunkt, die City, mit charakteristischen Eigenschaften. Diese Ballung bereitet den hier lebenden Bürgern in zunehmendem Maße Schwierigkeiten, Zeitverluste durch Behinderungen, d. h. Verminderung der Mobilität, besonders in den hochverdichteten Innenstädten. Gerade hier kommt es in den Stoßzeiten im Individualverkehr zu Stauungen und Stopps, die auf Dauer für den Beteiligten unerträglich sind. Auch die öffentlichen Nahverkehrsmittel, Straßenbahnen und Omnibusse, bleiben hiervon nicht verschont. Es kommt immer wieder zu Verspätungen, Anschlüsse werden dadurch nicht erreicht. Somit ist eine Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs nicht gegeben. Aus diesen Gründen wurde von allen Seiten der Wunsch laut, langfristige Lösungen für die Meisterung dieser zahlreichen Schwierigkeiten zu suchen. Es bot sich für die kommenden Jahrzehnte die Trennung des Individualverkehrs vom öffentlichen Personennahverkehr durch eine Stadtbahn an. Diese wird auf eigenem Gleiskörper in Niveau- und Hochlage oder in Einschnitt- oder Tunnellage, d. h. somit ohne Kreuzungen und ohne Gegenverkehr, geführt. Damit wird eine hohe Reisegeschwindigkeit bei minutöser Pünktlichkeit garantiert.

Nach dem Nordrhein-Westfalen-Programm 1975 der Landesregierung NW aus dem Jahre 1970 soll die Stadtbahn die Zentren des Ruhrgebietes mit den Nebenzentren verbinden, mit Netzen die Stadtgrenzen überschreiten, einen großen Teil des überkommunalen Verkehrs übernehmen, an Verknüpfungspunkten an die Netze der Bundesbahn (Fernverkehr und S-Bahn) für den großräumigen Regionalverkehr anschließen. Dabei wird die Stadtbahn keineswegs parallel und in Konkurrenz zur Bundesbahn, sondern ergänzende Strecken fahren. So hat beispielsweise die S-Bahn der Bundesbahn zwischen den Stadtgrenzen von Mülheim an der Ruhr bis Duisburg



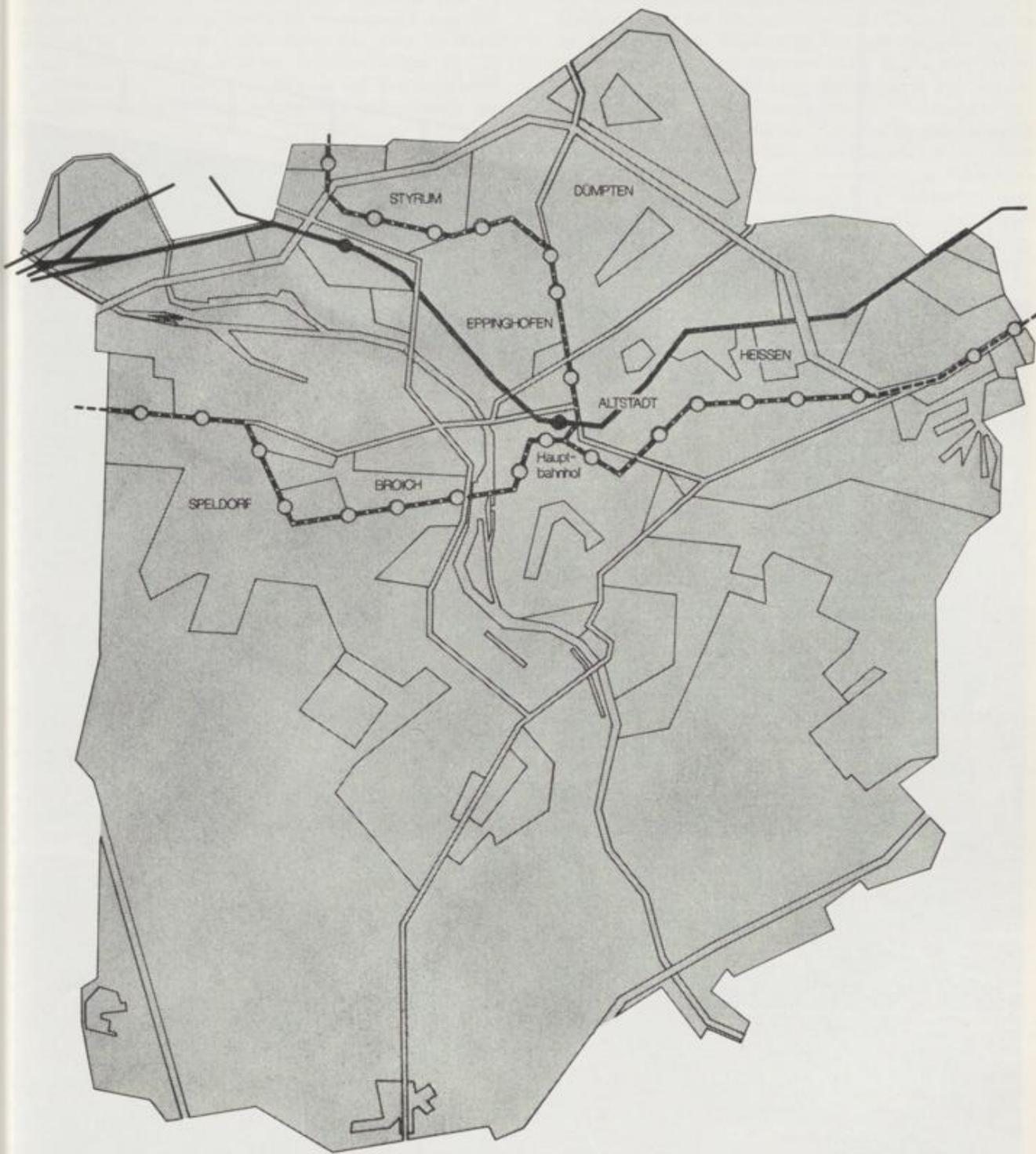
Volksfeststimmung bei der Eröffnung der Stadtbahn in Mülheim-Heißen

Das Bild zeigt eine Parade der Stadtbahn in Mülheim-Heißen. Die Musiker der Stadtbahn spielen auf verschiedenen Instrumenten, darunter Trompeten, Trombonen, Saxophone und Flöten. Sie sind in Uniformen gekleidet und spielen auf einer Bühne. Die Stadtbahn führt durch die Stadt und verbindet die verschiedenen Stadtteile miteinander. Die Eröffnung der Stadtbahn war ein großes Ereignis für die Bevölkerung von Mülheim-Heißen.

Stad

und  
gege  
Stre  
Bew

● 1  
8  
● S  
c  
E  
e

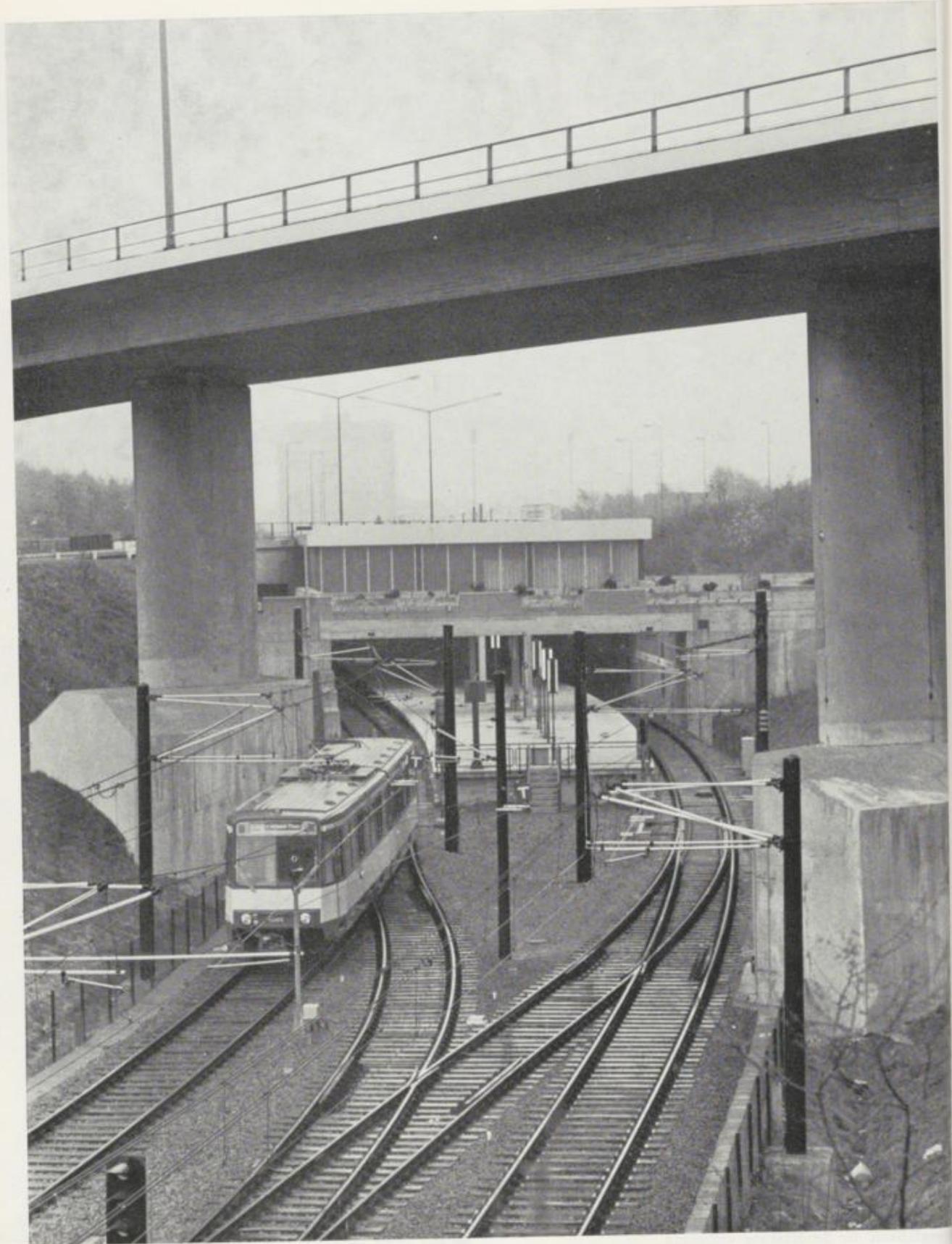


Stadtbahnnetz Mülheim an der Ruhr

und Essen nur den Haltepunkt Mülheim Hauptbahnhof. Dagegen werden die Haltepunkte der Stadtbahn auf dieser Strecke max. 800 m auseinanderliegen und somit erst die Beweglichkeit der Bevölkerung verbessern.

- Die Bedeutung der Stadtbahn für die Menschen des Ruhrgebietes muß sehr hoch eingeschätzt werden.
- So gilt für den Berufsverkehr, daß in sehr vielen Fällen die Fahrten zu den Arbeitsstätten an den Industrieschwerpunkten und nach Feierabend zurück zu den Wohnungen erheblich verkürzt werden.

- Viele junge Menschen erreichen ihre Schulen und Ausbildungsstätten sicher und in bedeutend kürzerer Zeit.
- Für große Teile der Bevölkerung verlängert sich somit die Zeit der Ruhe und Erholung wesentlich.
- Besuche anderer Stadtteile sowie der Nachbarstädte werden erleichtert.
- Die Freizeitangebote in der eigenen Stadt und in allen an die Stadtbahn angebundenen Städte können besser genutzt werden.



*Kreuzungsfrei von Mülheim nach Essen: Stadtbahn-Unterführung mit Ruhrschnellweg*

Es  
auf  
ger  
lass  
M  
ver  
sta

Son  
Bal  
ein  
Pla  
ber  
dur  
lich

D E  
„ M  
D E

Im  
run  
für  
mit  
Von  
trä  
Ein  
übe

Das  
am  
mit  
mit  
der  
seit  
von  
erfo  
zun  
sch

Der  
den  
von  
Dui  
der  
Staa  
zeit  
brin  
Ber  
Erg  
dar  
der  
se C  
fest  
knü

Das  
bau  
Ost  
Nor  
Obe  
Wes  
Dui

D I  
Für  
den

Es ist zu hoffen, daß die Bürger des Ruhrgebietes bald die aufgezeigten Vorteile der Stadtbahn erkennen und nach einiger Zeit bei sehr vielen Gelegenheiten das Auto zu Hause lassen. Daher wird sich auch der Individualverkehr für die Menschen, die aus mancherlei Gründen auf das Auto nicht verzichten können, leichter, reibungsloser und schneller gestalten.

Somit wird ein Beitrag zur Verbesserung der Mobilität im Ballungsraum Rhein-Ruhr geleistet, der kaum hoch genug eingeschätzt werden kann. Zusätzlich bleibt Bürgern und Planern mehr „Spielraum“ an der Oberfläche. Der nicht mehr benötigte Verkehrsraum kann besser genutzt werden; die dadurch mögliche Gestaltung der Bauflächen bringt städtebauliche Vorteile.

#### DER TEILBAUABSCHNITT „MÜLHEIM AN DER RUHR“ DER STADTBahn RHEIN-RUHR

Im März 1970 lag der Generalverkehrsplan der Landesregierung NW vor. Auf seiner Basis wurde nun das Streckennetz für das Gebiet der Stadt Mülheim an der Ruhr entwickelt, mit dem das Stadtgebiet optimal erschlossen werden soll. Vorgabe war, die Verknüpfung mit vorhandenen Verkehrsträgern wie Fernbahn, S-Bahn der Deutschen Bundesbahn und Einrichtungen des kommunalen Verkehrsbetriebes so eng, übersichtlich und bequem wie möglich zu gestalten.

Daraus ergab sich die Schaffung eines Verknüpfungspunktes am Hauptbahnhof Mülheim an der Ruhr als Verknüpfung mit den Verkehrssystemen der Bundesbahn und gleichzeitig mit den Omnibuslinien der Betriebe der Stadt Mülheim an der Ruhr. Hierbei erwies sich als außerordentlich günstig, daß seit 1959 dieser Teil des Stadtgebietes vom Wiederaufbau und von Neubebauungen freigehalten worden war. Somit war die erforderliche Baufläche für den Stadtbahnverknüpfungspunkt zum größten Teil in städtischem Besitz und stand uneingeschränkt der Baumaßnahme zur Verfügung.

Der gesamte Teilbauabschnitt der Stadtbahn Rhein-Ruhr auf dem Gebiet der Stadt Mülheim an der Ruhr hat eine Länge von ca. 18 km und wird nach seiner Fertigstellung die Städte Duisburg — Mülheim an der Ruhr — Essen — Mülheim an der Ruhr — Oberhausen miteinander verbinden. Für das Stadtgebiet Mülheim dienen diese Stadtbahnstrecken gleichzeitig der flächenmäßigen Erschließung im Sinne eines Zubringerdienstes zur S-Bahn der Deutschen Bundesbahn im Bereich des Verknüpfungspunktes Mülheim Hauptbahnhof. Ergänzend zu dieser Stadtbahnstrecke werden im Endstadium darüber hinaus Omnibuslinien die flächenmäßige Erschließung der restlichen, dünn besiedelten Stadtgebiete vornehmen. Diese Omnibuslinien werden von bestimmten, schwerpunktmäßig festgelegten Bahnhöfen aus mit den Stadtbahnstrecken verknüpft.

Das Streckennetz der Stadtbahn Mülheim an der Ruhr wird bautechnisch in drei Abschnitte aufgeteilt:  
Oststrecke von Mülheim-Hauptbahnhof bis Stadtgrenze Essen  
Nordstrecke von Mülheim-Hauptbahnhof bis Stadtgrenze Oberhausen  
Weststrecke von Mülheim-Hauptbahnhof bis Stadtgrenze Duisburg.

#### DIE OSTSTRECKE

Für den Bau des gesamten Stadtbahnnetzes Rhein-Ruhr wurden von der Landesregierung NW in Zusammenarbeit mit

den daran beteiligten Städten Prioritäten festgelegt. Für den Teilbauabschnitt der Stadtbahn auf dem Gebiet Mülheim an der Ruhr wurde die Strecke vom Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof-Mülheim bis Stadtgrenze Essen in die erste Prioritätsstufe eingestuft. Wegen seiner Bedeutung als Modellstrecke der Stadtbahn Rhein-Ruhr wurde der Teilabschnitt von Heißen-Kirche bis Essen, Wiener Platz, vordringlich gefördert. Mit der Inbetriebnahme dieser Modellstrecke ist ein erster Schritt in ein modernes Nahverkehrszeitalter der Stadt Mülheim getan, jedoch wird damit noch keine wesentliche Verbesserung der Nahverkehrsverhältnisse erreicht. Diese ergibt sich erst, wenn die Verlängerung dieser Strecke bis zum Hauptbahnhof Mülheim fertiggestellt ist. Dieser zweite und wichtigste Schritt soll im Jahre 1979 getan werden. Dann erst ist eine Anbindung der Bewohner der östlichen Stadtteile der Stadt Mülheim an der Ruhr an die S-Bahn der Deutschen Bundesbahn, an die Omnibuslinien der Betriebe der Stadt Mülheim und an die Innenstadt gegeben. Es wird daher mit allen Kräften an der Fertigstellung dieses Zieles, der Inbetriebnahme der gesamten Oststrecke, gearbeitet. Nach dem derzeitigen Stand kann damit gerechnet werden, daß im Jahre 1979 die gesamte Strecke dem Verkehr zur Verfügung stehen wird.

#### DIE NORDSTRECKE

Die Nordstrecke von Mülheim Hauptbahnhof nach Oberhausen soll in ihrer ersten Ausbaustufe zwischen Hauptbahnhof und Zinkhüttenstraße im Vorlaufbetrieb mit der Straßenbahn betrieben werden. Die Linie 5/15 der Betriebe der Stadt Mülheim an der Ruhr wird oberhalb der Zinkhüttenstraße in die Tunnelanlage und im Bereich der Bahnstraße über eine provisorische Rampe wieder an die Oberfläche geführt. Sie wird dabei den unterirdischen Bahnhof „Aktienstraße“ anfahren. Dieser Bahnhof wird als Umsteigebahnhof zwischen den Straßenbahnlinien 4/14 und 5/15 konzipiert. Da bei der Baudurchführung der Stadtbahn im Kreuzungsbereich zwischen Aktienstraße und Mellinghofer-/Eppinghofer Straße gleichzeitig der neue Straßenbau erfolgt, d. h., eine kreuzungsfreie Führung der beiden Straßensysteme, werden von der höher gelegenen Haltestelle Aktienstraße der Linie 5/15 Treppenzugänge direkt zur tiefer gelegten Eppinghofer Straße und von dort zu der U-Bahn-Haltestelle gebaut. Die Linie 5/15 wird dann im Verknüpfungspunkt „Mülheim-Hauptbahnhof“, der zwei Mittelbahnsteige besitzt, in Mittellage geführt. Somit ist garantiert, daß hier problemloses Umsteigen von der Straßenbahn auf die Stadtbahn möglich ist. Die Weiterführung in Richtung Westen erfolgt dann im Niveau der Bahnstraße mit Anschluß an das bestehende Straßenbahngleis im Bereich der Friedrich-Ebert-Straße. Von dort aus übernimmt die Linie 5/15 die derzeitige Streckenführung der Linie 8/18 in Richtung „Waldschlößchen“.

Durch diese unterirdische Führung der Straßenbahn-Linie 5/15 wird erreicht, daß die Eppinghofer Straße im Bereich der Innenstadt frei vom öffentlichen Nahverkehr wird. Dann können die vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen an der Eppinghofer Straße durchgeführt werden, einschließlich der geplanten Fußgängerplatte zwischen Schloßstraße und City-Center. Somit wird ein weiterer Schritt getan, um eine fußgänger-gerechte, sympathische Lösung für den Bereich der Mülheimer Innenstadt zu erreichen.

Die Nordstrecke soll mit dem neuen Straßenbahnwagen, der bereits seit einiger Zeit auf den Strecken der Betriebe der Stadt Mülheim verkehrt, ausschließlich betrieben werden. Die Ausstattung des unterirdischen Bahnhofes „Aktienstraße“ wird nach den gleichen Anforderungen erfolgen, die bei U-Bahn-

Bahnhöfen gelten. Somit wird auch hier für den Benutzer eine wesentliche Verbesserung der Beförderungsqualität erreicht.

#### DIE WESTSTRECKE

Für die Weststrecke von „Mülheim-Hauptbahnhof“ bis zur Stadtgrenze nach Duisburg liegt die Planung bereits vor. Es ist vorgesehen, von der Bahnstraße bis zur Prinzeß-Luise-Straße in bergmännischer Bauweise zwei Einzeltunnelröhren vorzutreiben. Diese unterfahren die Innenstadt und die Ruhr. Bahnhöfe sind konzipiert im Bereich der Schloßstraße mit idealer Anbindung an die fußläufige Innenstadt, im Bereich der Stadthalle mit der Möglichkeit eines direkten Zuganges zur Stadthalle und an der Prinzeß-Luise-Straße. Der Bahnhof Prinzeß-Luise-Straße wird gleichzeitig als Verknüpfungspunkt mit dem Omnibusverkehr geplant. Die Weiterführung erfolgt bis zum Bereich Speldorf Kirche ebenfalls in Tieflage. Ab Speldorf Kirche wird dann im Vorlaufbetrieb die Stadtbahn im Niveau der Duisburger Straße bis zur Stadtgrenze geführt und verläuft von dort aus auf Duisburger Gebiet zunächst weiter im Niveau, um später im Bereich der Duisburger Innenstadt wieder in Tieflage zu fahren.

Mit dem Bau der Weststrecke soll erreicht werden, daß

1. die westlichen Stadtteile von Mülheim, die etwa ein Drittel der Gesamtbevölkerung der Stadt darstellen, optimal an die Innenstadt und im Bereich des Verknüpfungspunktes Hauptbahnhof an die anderen Nahverkehrssysteme angeschlossen werden,
2. die Stadtbahn-Betriebsbereiche Duisburg/Düsseldorf und Essen/Mülheim an der Ruhr im Gesamtnetz der Stadtbahn Rhein-Ruhr zusammengeschlossen werden und
3. die im Bereich der jetzigen Betriebswerkstatt der Betriebe der Stadt für die gesamte Stadtbahn Rhein-Ruhr geplante Hauptwerkstatt ausgebaut und angeschlossen werden kann.

Mit dem Bau dieser etwa sechs Kilometer langen Stadtbahnstrecke könnte Anfang der 80iger Jahre begonnen werden. Ihre Fertigstellung und Inbetriebnahme wäre Ende der 80iger Jahre möglich. Mit ihrer Verwirklichung wäre dann für das Stadtgebiet Mülheim an der Ruhr eine optimale Lösung für den Sektor „Öffentlicher Nahverkehr“ gefunden.

#### FAZIT

Wollen die Städte des Ruhrgebietes in absehbarer Zukunft den Anforderungen des Verkehrs gerecht werden, so sind durchgreifende Lösungen notwendig. Einzelne vorgenommene Korrekturen können auf die Dauer das Problem „Verkehr“ nicht bewältigen. Nur eine Gesamtlösung kann den notwendigen Erfolg bringen.

Würden die Strecken der öffentlichen Nahverkehrssysteme niveaugleich im Straßenraum geführt, blieben die Fahrzeuge vom individuellen Verkehr abhängig. Außerdem läßt der beengte Raum in den Innenstädten eine auf die Zukunft orientierte Lösung für den öffentlichen Nahverkehr in einer Ebene mit dem Individualverkehr nicht zu.

Daher sind wirkungsvolle Verbesserungen nur möglich durch Schaffung eines unabhängigen Verkehrsweges für die Stadtbahn, wie es das NW-Programm 75 gefordert hat. Es muß also eine weitere Ebene für den schienengebundenen Nahverkehr herangezogen werden, die frei von allen störenden Einflüssen des Individualverkehrs ist.

Die Stadtbahn beansprucht bei großer Leistungsfähigkeit wenig Raum und benötigt für den ruhenden Verkehr praktisch keine Flächen. Sie ist umweltfreundlich, sicher und pünktlich. Nur sie wird in den kommenden Jahrzehnten ein leistungsfähiges Gesamtnetz bilden, dem auch für die weiteren städtebaulichen Entwicklungen große Bedeutung zukommt. Großstädte mit bereits traditionellen U-Bahn-Strecken sind hierfür ein hervorragendes Beispiel.