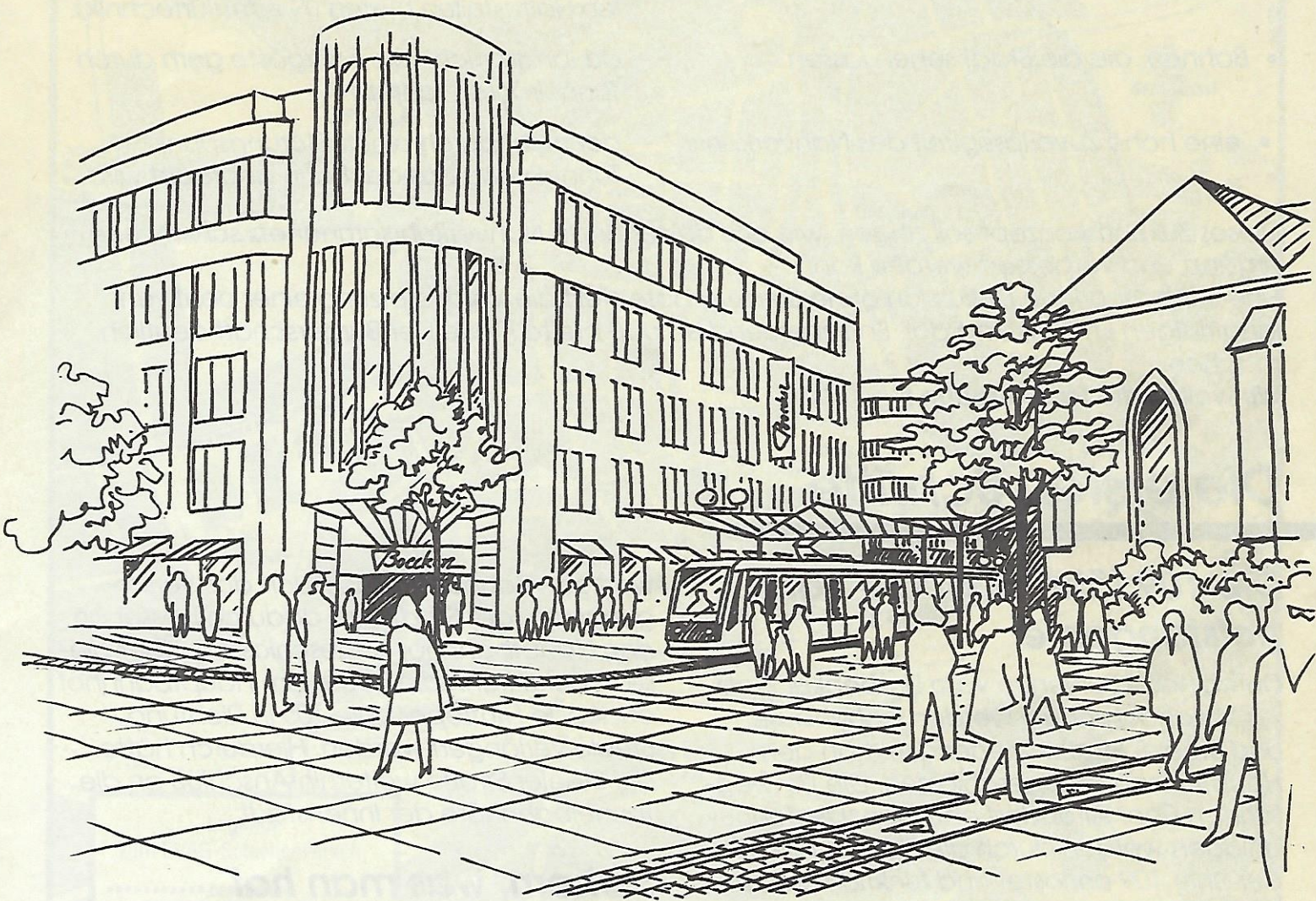


Wir müssen weiterkommen  
J. Hans-Jürgen  
**Leben**

**in die City bringen**



**Entwicklungskonzept  
für den öffentlichen Nahverkehr  
in Essens Mitte**

Ein Diskussionsbeitrag zum Ausbau der Straßenbahn.  
Sie paßt zu Essen.

Bund für  
Umwelt und  
Naturschutz  
Deutschland  
e. V.



**BUND**  
Kreisgruppe  
Essen

# Wir müssen weiterkommen

Soll das Chaos auf den Straßen sich nicht völlig festfahren und immer unerträglicher werden, sollen Stadt und City leben, so brauchen wir mehr und besseren öffentlichen Verkehr.

Das erfordert :

- dichtere Zugfolgen und neue Straßenbahnstrecken auf gefragten Linien
- mehr direkte Verbindungen
- bequem erreichbare Haltestellen
- Fahrzeuge, die allen offenstehen
- Bahnen, die die Stadt sehen lassen
- eine hohe Zuverlässigkeit des Nahverkehrs
- aber die Aufnahmefähigkeit der zentralen U-Bahnhöfe ist bereits erschöpft.
- aber die U-Bahntunnel sind ein unflexibles Korsett.
- und nicht abgelegene Tiefbahnhöfe, die man abends lieber meidet.
- indem sie einen stufenlosen Einstieg an allen Haltestellen bieten (Niederflurtechnik).
- da längst nicht alle Fahrgäste gern durch Tunnelröhren fahren.
- der nicht durch einen Störungspunkt im Tunnel völlig aus der Bahn gebracht wird.

Dieses Zukunftskonzept soll zeigen, wie das bestehende Nahverkehrsgrundnetz schrittweise ergänzt und verbessert werden kann.

Eine sachorientierte Diskussion ohne Denkverbote stellt die Voraussetzung einer positiven langfristigen Entwicklung dar. Entscheidend ist, daß breite Kreise der Bürgerschaft deutlich machen:

**Wir wollen die Straßenbahn !**

## Die ersten Schritte

### Die 109 fährt über die Bahnhofstangente

Durch neue Schienen vom Limbecker Platz zur Volkshochschule werden Frohnhausen und Steeler Straße wieder direkt an den Hauptbahnhof angeschlossen. Die Umwegfahrten über Altendorf entfallen. Die Tunnelanlagen werden durch die Herausnahme der Linie 109 entlastet und funktionieren zuverlässiger. Alles spricht für diesen Weg.

### Der "Ruhr - Braintrust" erhält Bahnanschluß

Das Schließen der Straßenbahnücke im Südostviertel zwischen Wasserturm an der Steeler Straße und der Haltestelle Kronprinzenstraße gibt wichtigen Einrichtungen des Reviers (Kommunalverband Ruhrgebiet, Emschergenossenschaft und Ruhrverband) einen hoch-

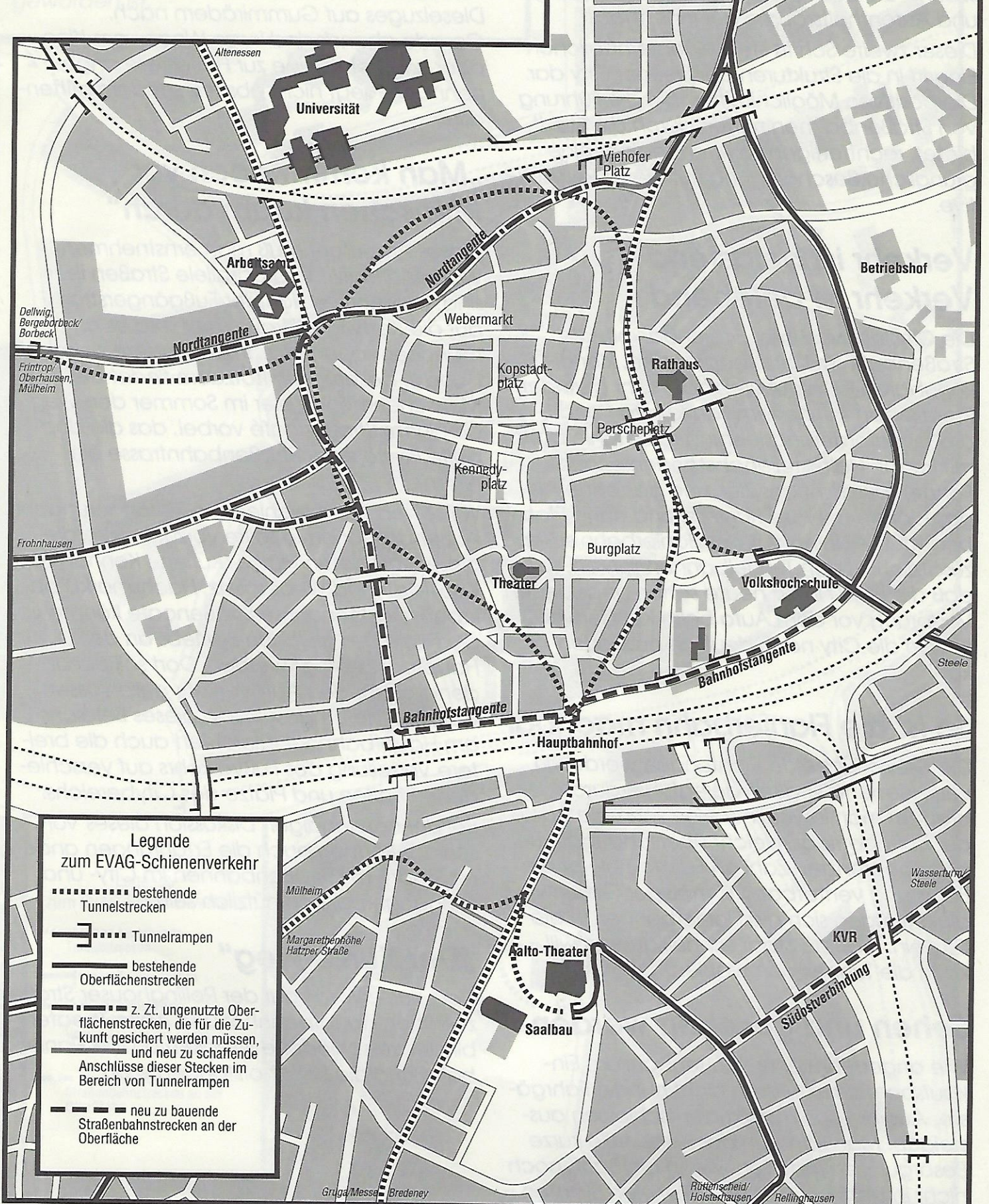
wertigen Bahnanschluß. Auch das Versorgungsamt der Stadt wird dadurch besser an den Hauptbahnhof angeschlossen. Über diese Strecke kann die heute am Hauptbahnhof endende Frintroper Linie 105 in Richtung Steele verlängert werden. Hierdurch hätte die Steeler Straße weiterhin Anschluß an die Tunnelbahnhöfe der Innenstadt.

### Sichern, was man hat

Gesichert werden muß nicht nur die verlassene Strecke der Linie 109 zwischen Alfred-Krupp-Schule und Limbecker Platz. Die Nordtangente zwischen Krupp-Hauptverwaltung und dem Viehofer Platz wird für Verstärkungsfahrten neuer Linien und als Tunnelumfahrung bei Störungen gebraucht. Diese Möglichkeiten dürfen nicht durch einen kurzsichtigen Abbau der Bahnanlagen verbaut werden. Stattdessen müssen diese Strecken wieder an das übrige Netz angebunden werden.

# 1. Neues Abfahren

- auf der Bahnhofstangente
- auf der Südostverbindung
- auf der Nordtangente



# Die Flanierbahn führt zum Ziel

Die Flanierbahn quer durch die City verstärkt den Verkehrscharakter wichtiger Achsen bei möglichst geringen Belastungen. Gleichzeitig wächst die Bedeutung anderer Bewegungs- und Aufenthaltsräume der Innenstadt.

Dieser zweite Schritt stellt einen erheblichen Eingriff in die Strukturen der Essener City dar. Die positiven Möglichkeiten, die die Führung von Straßenbahnen mitten durch die Stadt bietet, rechtfertigen aber unbedingt eine gründliche Beschäftigung mit dieser Perspektive.

## **Verkehr ist belastend - Verkehr ist belebend**

Die City lebt von ihrer Erreichbarkeit. Die Straßenbahn mit ihrer begrenzten, klar erkennbaren Fahrspur verbindet sehr geringen Platzbedarf mit hohem Fahrkomfort und großer Beförderungsleistung. Die Flanierbahn mit kurzen Haltestellenabständen erlaubt Fahrten bis dicht ans Ziel, und das ohne Abgase, ohne nervöse Kurverei und ohne Platzbedarf. Die Linien auf der Flanierbahn sollen zusätzlich zu den Tunnelbahnen fahren, so daß die EVAG ihren heute schon gegebenen Vorsprung vor dem Auto beim Kundenverkehr in die City noch deutlich ausbauen kann.

## **So ist die Flanierbahn machbar**

Die Gleise für beide Richtungen werden in verschiedene Straßen gelegt. Hierdurch braucht man jeweils nur eine schmale Trasse, der Bahnbetrieb ist leicht überschaubar. Bei einer begrenzten Zahl an Fahrten bleibt die Belastung vertretbar. Mit mäßiger Geschwindigkeit fügen sich die Flanierbahnen in die City ein. Wer die Stadt schnell queren will, kann die Tunnellinien wählen.

## **Sehen und gesehen werden**

Wie angenehm eine Straßenbahn im Einkaufsbereich ist, wissen nicht nur die Fahrgäste. Aus ihr kann man kurzentschlossen aussteigen. Man kann an der Haltestelle kurze Besorgungen machen, wenn die Bahn noch nicht in Sicht ist. Kaufleute in vielen Städten

haben das Verschwinden der Straßenbahn schmerzlich bemerkt. Auf der Rüttenscheider Straße denken Einzelhändler sogar über einen „Schienenersatzverkehr“ in Form eines Dieselzuges auf Gummirädern nach.

Gerade abends sind kurze Wege vom Kino oder von der Kneipe zur Haltestelle angenehm. Die liegt nicht abseits, sondern mittendrin.

## **„Man kommt doch vor Menschen kaum durch“**

Dieses Argument muß man ernstnehmen. Während Plätze und parallele Straßen leer sind, konzentriert sich der Fußgängerstrom auf die Kettwiger Straße. Hier wird es an manchen Tagen eng, insbesondere zwischen I. und II. Dellbrücke. Trotzdem findet die Menschenmenge hier im Sommer den Weg an einem Straßencafé vorbei, das die doppelte Breite einer Straßenbahntrasse einnimmt.

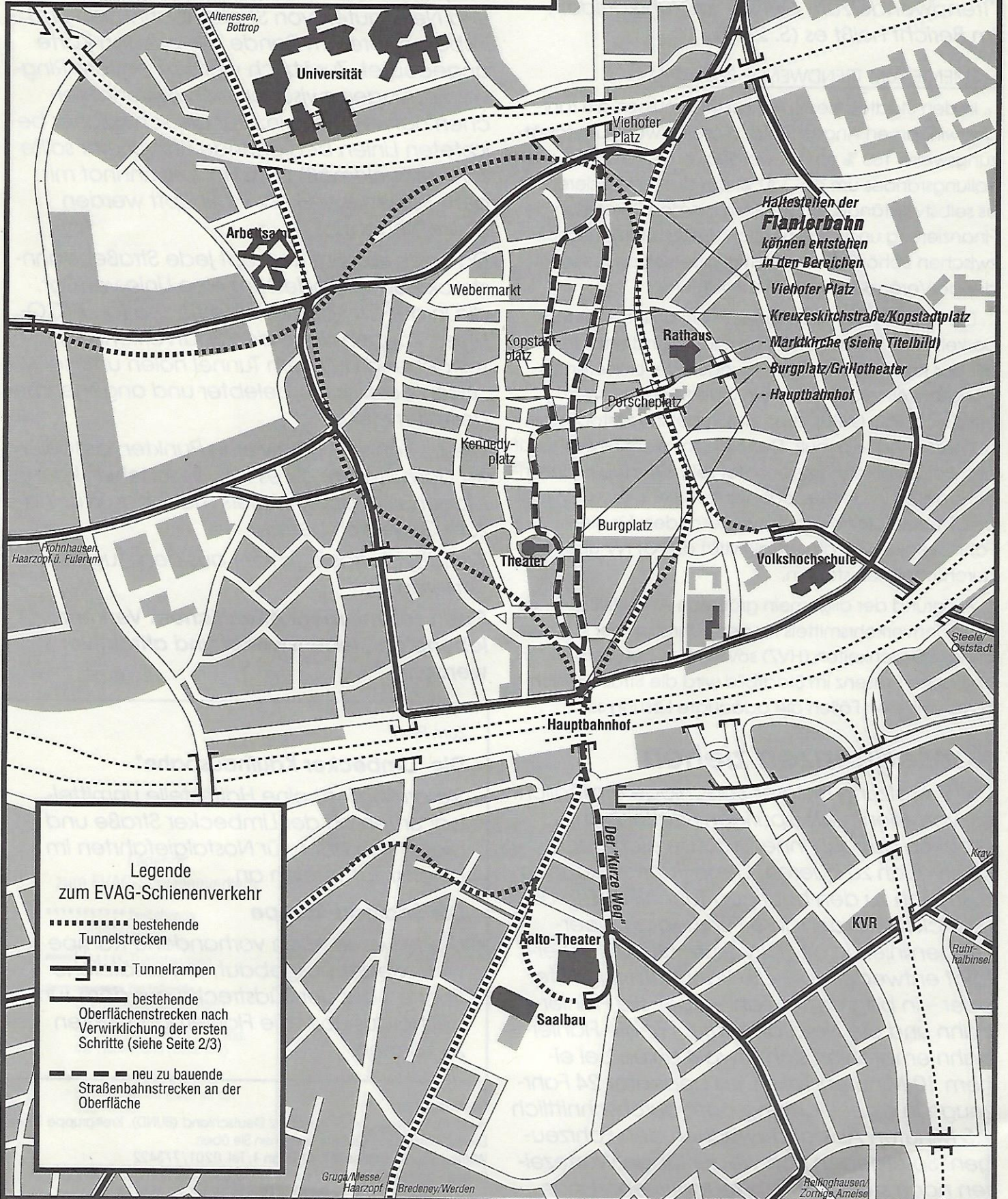
Wir setzen auf verschiedene Veränderungen: Außengastronomie sollte vorzugsweise die bisher verödeten Plätze (Kurien-, Kennedy-, Kopstadt- und Weberplatz, Flachsmarkt) beleben. Das genannte Straßencafé könnte vor die Filiale des gleichen Betriebs an der Hauptpost verlegt werden. Dort soll die Lindenallee für den Autoverkehr geschlossen werden. Die Umgestaltung dieses Bereichs am Hauptbahnhof erleichtert auch die breitere Verteilung des Fußverkehrs auf verschiedene Straßen und Plätze des Citybereichs. Bei der notwendigen Diskussion dieses Vorschlags können auch die Erfahrungen anderer Städte mit Straßenbahnen im City- und Fußgängerbereich nützlich sein.

## **„Der Kurze Weg“**

Der „Kurze Weg“ auf der Rellinghauser Straße zwischen Hauptbahnhof und Aalto-Theater bindet verschiedene Strecken an die Flanierbahn und die Bahnhofstangente an.

## 2. Der Knackpunkt

- Die Flanierbahn durch die Innenstadt:  
Machbar und voller neuer Möglichkeiten.  
Sinnvoll erst, wenn es in Ruhe ein "Wunschkind"  
geworden ist.



# Das Konzept

## Wir liegen im Trend

Das SOCIALDATA-Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung in München und das Schweizer METRON-Verkehrsplanungsbüro untersuchten 1989 die Möglichkeiten einer "Trendwende zum ÖPNV - im Ruhrkorridor". Im Bericht heißt es (S. 21 ff):

### ELEMENTE ZUM TRENDWENDE-SZENARIO

... In den Städten des Ballungskerns müssen die fahrgastwirksamen Angebote zu diesem Zweck um schätzungsweise 150 % erhöht werden, in den Städten des Ballungsrandes um ca. 130 %. Um das zu realisieren, ist es selbstverständlich notwendig, in den Bereichen der Finanzierung und Organisation der Zusammenarbeit zwischen Behörden und Verkehrsbetrieben entscheidende Veränderungen herbeizuführen.

... Die hohen Anforderungen an die örtliche Verfügbarkeit zwingen zu hoher Netzdichte und erfordern somit aus Kostengründen und wegen der besseren Zugänglichkeit in der Regel ein Oberflächensystem (Straßenbahn, O-Bus, Bus), das in der Innenstadt stark aufgefächert sein muß. Das Netz soll nicht einseitig auf den Berufsverkehr ausgerichtet sein. Gerade in den Innenstädten ist der "Gelegenheitsverkehr" (v.a. Einkauf und Freizeit) sehr bedeutend. Besonders für diese Fahrtzwecke wird die Attraktivität des ÖPNV überdurchschnittlich steigen.

... Aufgrund der allgemein größeren Attraktivität eines Schienenverkehrsmittels für den Fahrgast, der Zugbildungsmöglichkeiten (HVZ) sowie der noch verstärkten optischen Präsenz im Stadtbild wird die Straßenbahn in den meisten Fällen die adäquate Lösung sein.

## Konsequenzen ziehen

Die Umsetzung unserer Vorschläge ermöglicht es, von allen meterspurigen Straßenbahnstrecken aus den Innenstadtbereich auch oberirdisch zu queren. Diese Fahrten können zusätzlich zu den heutigen Tunnelfahrten abgewickelt werden. Ihre Führung als Oberflächenlinien in der City (kurz: CO-Linien) erfolgt entweder über die Bahnhofstangente oder – in begrenzter Zahl – über die Flanierbahn und die Nordtangente. Für die Flanierbahn empfehlen sich etwa 4 Linien bei einem 10-Minuten-Takt. Dies bedeutet 24 Fahrzeuge in einer Richtung oder durchschnittlich 2,5 Minuten Abstand zwischen den Fahrzeugen. So ergeben sich weder lange Wartezeiten noch ständige Fahrzeugpräsenz. Einen

Eindruck der Belegungsdichte bei dieser Frequenz - allerdings in zwei Richtungen - vermittelt tagsüber der Straßenbahnverkehr auf der Altenessener oder der Bredeneyer Straße.

Die parallel notwendigen Verlängerungen und Neubauten von Straßenbahnlinien sind insbesondere am Rande der zweiten Karte angedeutet. Zusätzlich werden weitere Ringverbindungen zwischen den Außenbereichen notwendig sein. Der die schwächer belasteten Linien bedienende Busverkehr sollte schwerpunktmäßig am Hauptbahnhof mit dem Schienenverkehr verknüpft werden (Sternfahrten).

Da nach diesem Konzept jede Straßenbahnstrecke über mindestens eine Linie verfügt, die in der City an der Oberfläche fährt (CO-Linie), können diese den Spätverkehr weitestgehend aus dem Tunnel holen und so „Essen bei Nacht“ belebter und angenehmer gestalten.

Dieses Konzept ist in vielen Punkten detaillierter darzustellen, als es hier geschehen kann. Manches ist auch anders machbar. Wir sind zum Gespräch bereit.

Wichtig ist, das Ziel nicht aus den Augen zu verlieren:

**Essen soll mit mehr öffentlichem Verkehr lebendiger, lebenswerter und attraktiver werden.**

Zum Plan:

### **Die "Limbecker Kaufhausbahn"**

Sie ermöglicht eine Haltestelle unmittelbar unten an der Limbecker Straße und bietet sich auch für Nostalgiefahrten im Innenstadtbereich an.

### **Die Saalbau-Rampe**

Die teilweise noch vorhandene Rampe wird wieder ausgebaut, um zusätzliche Fahrten auf der Südstrecke aus dem Tunnel heraus über die Flanierbahn führen zu können.

### **Herausgeber:**

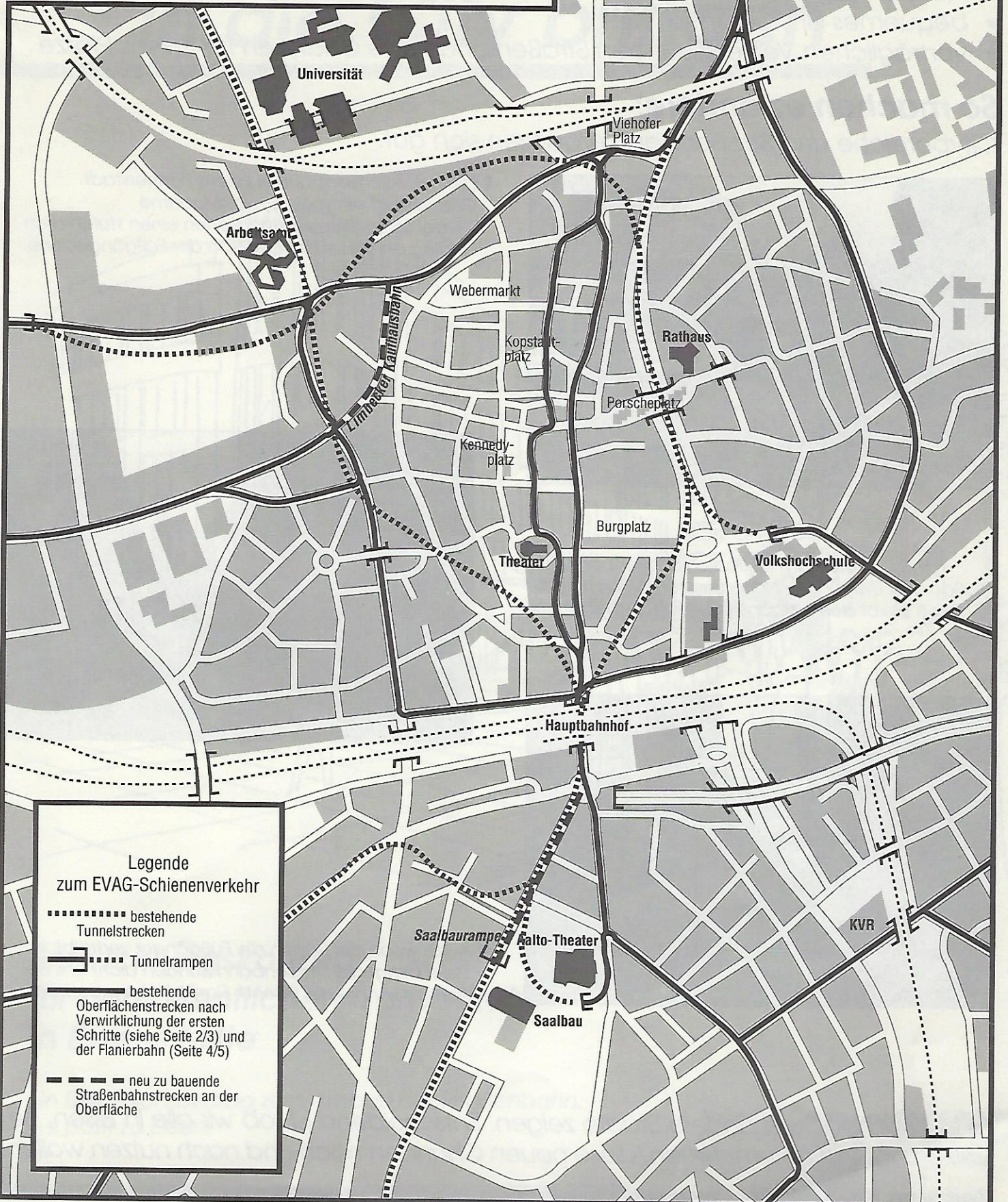
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Kreisgruppe Essen.  
Die Arbeitsgruppe Verkehr erreichen Sie über:

Wilfried Sauter, Rosastr. 61, 43 Essen 1, Tel. 0201/773422

Dieses Papier wurde erstellt mit Unterstützung des Kommunalverlages  
Hans Tacke, Bochumer Str. 31, 43 Essen 14, Tel. 0201/51898

### 3. Lücken schließen

- um Straßenbahnen in alle Richtungen auch oberirdisch fahren lassen zu können.
- um das Konzept abzurunden.



**Legende zum EVAG-Schienerverkehr**

- ..... bestehende Tunnelstrecken
- |— Tunnelrampen
- bestehende Oberflächenstrecken nach Verwirklichung der ersten Schritte (siehe Seite 2/3) und der Flanierbahn (Seite 4/5)
- - - neu zu bauende Straßenbahnstrecken an der Oberfläche

# Neue Chancen für die Stadt

durch

- dichtere Takte bei der Bahn
- mehr direkte Verbindungen
- die Wahlmöglichkeit zwischen schnellerem Tunnel und Flanierbahn
- kürzere Wege zu den Haltestellen
- bequemes Einsteigen für alle
- verträglichen Verkehr auf den Straßen und neue Chancen für Essens Plätze

## So machen es andere:

Citybereiche und Straßenbahn ergänzen sich gut.



◀ Die neue Straßenbahn in Essens Partnerstadt Grenoble ist ein voller Erfolg. Moderne Niederflurfahrzeuge ermöglichen einen stufenlosen Einstieg an dieser Haltestelle in der Fußgängerzone



▶ In Amsterdam teilen sich Straßenbahn und Fußgänger den Raum. Nach unserem Vorschlag für Essen bleibt den Fußgängern deutlich mehr Platz.



◀ Auch wenn der Regen die Fußgänger vertreibt: In Gent bringt die Straßenbahn Kunden dicht ans Ziel. Ähnlich könnte die Essener Flanierbahn aussehen.

Es ist machbar, wie andere Städte zeigen. Entscheidend ist, ob wir alle in Essen, Bevölkerung und Unternehmen, diese neuen Chancen nach und nach nutzen wollen.

**Zeit zum Umdenken.**