

Dinslaken im Netz der Stadt- und S-Bahn

Der öffentliche Nahverkehr im Landkreis Dinslaken und die Bedeutung der Stadt- und S-Bahn für das gesamte Ruhrgebiet

Von Direktor Dipl.-Ing. L. Fehleemann, Vorstandsmitglied der Duisburger Verkehrsgesellschaft AG

Öffentlicher Nahverkehr

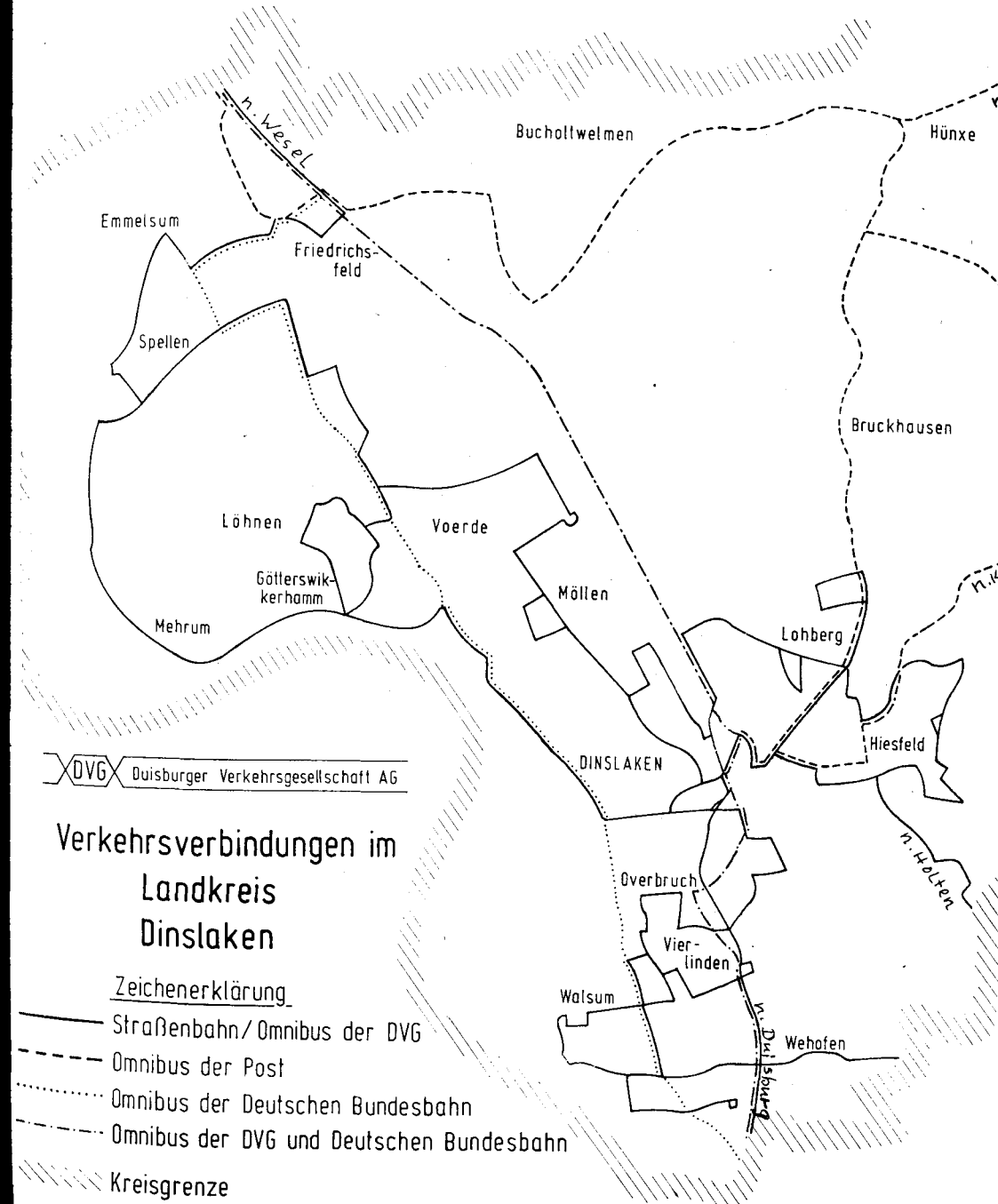
Der öffentliche Personenverkehr im Kreisgebiet von Dinslaken wird überwiegend durch das weitverzweigte Verkehrsnetz der Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG) bedient. Außerdem betreibt die Deutsche Bundespost drei Omnibuslinien, und zwar Dinslaken — Hünxe — Gahlen — Schermbeck, Dinslaken — Kirchhellen — Feldhausen und Hünxe — Friedrichsfeld — Wesel. Die Deutsche Bundesbahn (DB) fährt in Gemeinschaft mit der DVG die Linie Duisburg/Hbf — Dinslaken — Wesel und eine eigene Omnibuslinie Oberhausen — Walsum — Wesel, die beide aber mehr dem regionalen Verkehr dienen. Die Linielänge des DVG-Netzes beträgt zusammengefaßt im Kreisgebiet 110 km, diejenige der DB 37 km und die der Bundespost 72,7 km; die Gesamtlänge beträgt demnach 219,7 km.

Ein wichtiger Verkehrsknoten- und Verknüpfungspunkt der Bundesbahn und der stark frequentierten Straßenbahnlinie 9 (Duisburg/Huckingen — Duisburg/Stadtmittelpunkt — Meiderich — Hamborn — Walsum — Dinslaken/Bf) ist der Zentralomnibusbahnhof auf dem Vorplatz des DB-Bahnhofs in Dinslaken, auf dem fast sämtliche Omnibuslinien bis auf wenige Ausnahmen aus dem Dinslakener Raum zusammentreffen.

Wie aus der Darstellung des Liniennetzes des Kreises Dinslaken ersichtlich, ist der Kreis Dinslaken der heutigen Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur entsprechend gut erschlossen.

Die DVG hat eine Neuorientierung des Dinslakener Omnibusnetzes für den Winterfahrplan 1969/70 durchgeführt. Neben einigen neubedienten Streckenabschnitten steht vor allem der Taktfahrplan mit zweistündlicher, stündlicher und halbstündlicher Wagenfolge im Vordergrund. Mit halbstündlicher Wagenfolge werden die stärker besiedelten Ortsteile von Dinslaken und Walsum bedient. Der Bevölkerung wird es damit möglich, sich die halbstündlich und stündlich wiederkehrenden Abfahrtszeiten einfacher zu merken, was die Benutzung der Omnibusse sehr erleichtert.

Weiterhin konnte zwischen der DVG und der Bundespost für den Winterfahrplan 1969/70 ein Tarifverbund abgeschlossen werden. Dieses ist der erste Schritt zur Kooperation auch mit anderen Verkehrsträgern. Verhandlungen mit der Bundesbahn sind zur Zeit noch nicht abgeschlossen. Auch hier ist mit einem Tarifverbund und einer Kooperation in nächster Zeit zu rechnen.

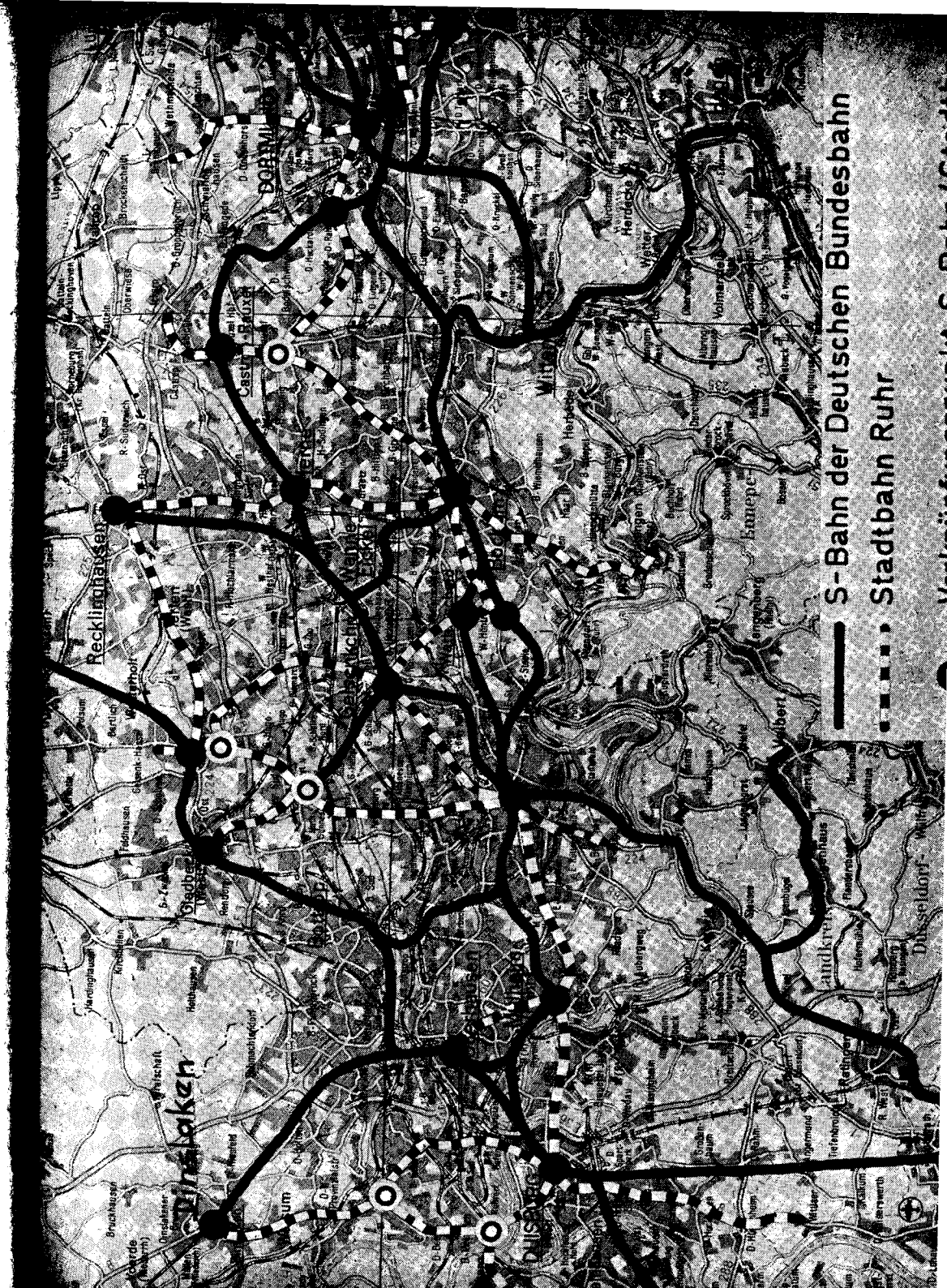


Stadt- und S-Bahn

Das Entwicklungsprogramm Ruhr der Landesregierung von Nordrhein-Westfalen, das der Öffentlichkeit erstmalig im März 1967 vorgelegt wurde, enthält einen Katalog von strukturverbessernden Maßnahmen, die speziell auf das Ruhrgebiet — dem größten europäischen Ballungsraum — ausgerichtet sind. Diesem Programm liegt die Erkenntnis zugrunde, daß das Ruhrgebiet mit seiner Komprimierung von ca. 6 Millionen Menschen und teilweise einseitig orientierten Arbeitsplätzen zukünftigen Strukturwandlungen nur dann folgen kann, wenn ein hochentwickeltes Verkehrssystem vorhanden ist. Deshalb wurde für Schiene und Straße ein Förderungsprogramm vorgeschlagen, das als zukunftsweisend gilt. Für viele überraschend war die große Bedeutung, die in dieser Konzeption dem öffentlichen Nahverkehr zugemessen wird. Es wird als unstrittig festgestellt, daß nur ein leistungsfähiges Schienenverkehrsnetz bei steigender Motorisierung die Gewähr dafür bietet, daß der Verkehr in Ballungsräumen nicht zusammenbricht. Da im Zeitalter der Industriegesellschaft Stadt und Umland immer mehr zu einer Einheit für alle Lebensvorgänge zusammenwachsen, müssen alle städtebaulichen, siedlungspolitischen und insbesondere verkehrlichen Probleme aus der Sicht des größeren Raumes zu einer für den Gesamtorganismus günstigen Lösung geführt werden. — Vorstehende Grundsatzklärung des Internationalen Verbandes der öffentlichen Verkehrsbetriebe charakterisiert am besten, wie die verkehrlichen und siedlungspolitischen Richtlinien verlaufen. — Aus wirtschaftspolitischer Sicht wird zukünftig das Erfordernis, der arbeitenden Bevölkerung eine bequeme und schnelle Fahrtmöglichkeit zwischen Wohnung und Arbeitsplatz zu bieten, zwingend sein. Andererseits wird von den Beschäftigten erwartet werden, sich bei der Arbeitsplatzwahl den strukturellen Gegebenheiten anzupassen. Letztlich wird bei abnehmender Arbeitszeit und steigendem Einkommen das Reisebedürfnis oder die Mobilität steigen, sei es für Einkaufsfahrten, Fahrten zur Erholung oder zu Zwecken der Weiter- und Fortbildung. Da als sicher gilt, daß die Verstädterung in der nächsten Zukunft zunimmt und angenommen wird, daß im Jahre 2000 80 % der Bevölkerung in Städten lebt, stößt die Ausweitung der Verkehrsflächen in Stadtgebieten auf natürliche Grenzen und macht offensichtlich, welche Bedeutung dem öffentlichen Verkehrsmittel, das den geringsten Verkehrsraum beansprucht, zukünftig zukommt.

Welches öffentliche Verkehrsmittel der Zukunft hat der Bürger zu erwarten? Das Ruhrgebiet mit den angrenzenden Räumen wird zukünftig von einem 230 km langen kreuzungsfrei geführten Stadtbahnnetz durchzogen. Dieses bildet ein Ergänzungsnetz zur S-Bahn der Deutschen Bundesbahn. Beide Netze werden an sogenannten Verknüpfungspunkten zusammengeführt, wo moderne Anlagen das Umsteigen ermöglichen sollen.

Die Stadtbahn wird ein überregionales, raumerschließendes, schienengebundenes, kreuzungsfrei geführtes Schnellverkehrsmittel sein, das mit den hierfür entwickelten Stadtbahnwagen die Zentren des Ruhrgebietes eng miteinander verbinden und die Großstadtreionen verkehrlich erschließen soll. Die S-Bahn wird in der Hauptsache den regionalen Verkehr bewältigen. Zu beiden Verkehrssystemen leisten Omnibuslinien den Zubringer- und Verteilungsdienst. Die Ein-



heitlichkeit des Verkehrssystems soll durch den Tarifverbund von Bus, Stadt- und S-Bahn gegeben werden.

Die charakteristischen Eigenschaften der Stadtbahn sind: Höchstgeschwindigkeit 100 km/h, Reisegeschwindigkeit 40 km/h, Zuglänge bis zu 100 m, 500 Sitzplätze. (Die Linie 9 Duisburg/Huckingen — Dinslaken Bf hat zur Zeit eine Reisegeschwindigkeit von 20 km/h. Die Fahrzeit mit der Stadtbahn wird um die Hälfte geringer sein.)

Der Landkreis Dinslaken ist das nordwestliche Randgebiet des Industrieraumes Ruhr. Die Erschließung des Kreises Dinslaken ist nicht nur wegen steigender Mobilität der Gesamtbevölkerung notwendig, sondern sie ist erforderlich für eine Verbesserung der Infrastruktur, die notwendig ist, um diese Region für eine expansive Wirtschaft interessanter zu machen.

Im Raume Dinslaken sollen die heutige Straßenbahnlinie 9 als Stadtbahn, die Bundesbahnstrecke Wesel — Dinslaken — Oberhausen als S-Bahn und der Bahnhof Dinslaken als Verknüpfungspunkt ausgebaut werden. Zum Bahnhof Dinslaken werden die Omnibuslinien als Zubringerlinien wie bereits heute aus dem Umland geführt.

Der Raum Dinslaken wird nach dieser Planungskonzeption in hervorragender Weise erschlossen. Die Stadtbahn verbindet Dinslaken mit Walsum, mit dem Großraum Duisburg, mit Düsseldorf und mit dem engeren Ruhrgebiet. Die S-Bahn schafft eine schnelle Verbindung zu Oberhausen und mit dem gesamten Ruhrgebiet. In nördlicher Richtung verbindet die S-Bahn den Kreis Dinslaken mit dem Wesel-Bocholter Raum. Damit wird Dinslaken in entscheidendem Maße an das Ruhrgebiet angeschlossen und Ausgangspunkt einer Entwicklungsachse nach Wesel und Holland.

Die Finanzierung des Projektes sieht eine 90 %ige Übernahme der Kosten durch Bund und Land vor; die Gemeinden sind mit nur 10 % der Gesamtkosten beteiligt.

Die Grundsteinlegung der Stadtbahn war am 15. 7. 1969 in Duisburg an einem Streckenabschnitt der Linie 9. Duisburg hat sich den vorrangigen Ausbau der Nord-Süd-Verbindung im Linienzug der heutigen Straßenbahnlinie 9 zum Ziel gesetzt. Zur Zeit wird an zwei Großbaustellen an der Verwirklichung der ersten Streckenabschnitte gearbeitet. Mit weiteren Baumaßnahmen wird in Kürze begonnen. Die Weiterführung dieser Nord-Süd-Verbindung nach Düsseldorf ist sichergestellt.

Bei der Erweiterung der siedlungs- und wirtschaftspolitischen Planung im Kreis Dinslaken ließe sich die Trassenführung der Stadtbahn vom Bahnhof Dinslaken in den nördlichen Teil des Kreises entsprechend den Bedürfnissen ausweiten. Es bleibt zu hoffen, daß auch der Kreis Dinslaken die große Chance, die sich durch das Stadtbahnprojekt in städtebaulicher und verkehrlicher Hinsicht bietet, nutzt. Es werden hierdurch die Voraussetzungen geschaffen für zukunftssichere Verkehrslösungen, die auch in der Zeit der Vollmotorisierung den Verkehrsbedürfnissen aller Bevölkerungsteile Rechnung tragen.

Eine Entschließung der zuständigen parlamentarischen und politischen Gremien des Kreises Dinslaken, der neugegründeten Stadtbahngesellschaft beizutreten, ist daher ein Gebot der Stunde.