



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

**Essen**

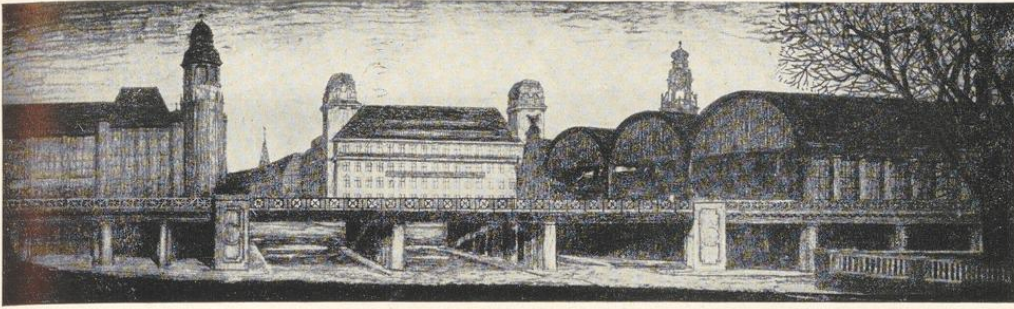
**Ehlgötz, Hermann**

**Berlin-Halensee, 1925**

Verkehrsanlagen in Stadtgebiet, von Stadtbauingenieur Ludwig  
Bruchheuser, Essen

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-96344](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-96344)



Geplanter Neubau der Unterführung am Hauptbahnhof

## VERKEHRSANLAGEN IM STADTGEBIET

VON STADTBAUINGENIEUR LUDWIG BRUCHHEUSER, ESSEN

Die Essener Eisenbahnverhältnisse sind im allgemeinen sowohl für den Personen- wie auch für den Güterverkehr günstige, weil schon in den Zeiten des ersten Aufschwungs der Industrie infolge des Wettbewerbs mehrerer Eisenbahngesellschaften zahlreiche Bahnlinien geschaffen worden sind, die durchweg das Stadtgebiet von Osten nach Westen durchziehen. Diese Parallelage der verschiedenen Eisenbahnlinien hatte nicht nur seinen Grund in Wettbewerbsbestrebungen der einzelnen Bahngesellschaften, sondern ist eine Folge der Gestaltung des Industriegebietes im Tale der Ruhr und der Emscher, für den Güterverkehr bedingt aus der Lage der Absatzgebiete.

Von Osten nach Westen durchschneiden das Essener Stadtgebiet die Strecken Duisburg—Essen-Hbf.—Dortmund (die frühere Bergisch-Märkische Linie), Düsseldorf—Speldorf—Essen-Nord—Dortmund (Rheinische Linie), Duisburg—Altenessen—Essen—Dortmund (Köln—Mindener Linie), Mülheim—Heißen—Essen—Rüttenscheid—Hattingen—Hagen.

Die von den Eisenbahngesellschaften bevorzugte Ostwestlage ist nach Übergang der Bahnen auf den Staat beibehalten, weiter ausgebaut und teilweise durch Schaffung dritter und vierter Gleise oder kurzer besonderer Güterzugstrecken leistungsfähiger gestaltet worden, so daß in dieser Richtung günstige Verkehrsverhältnisse bestehen.

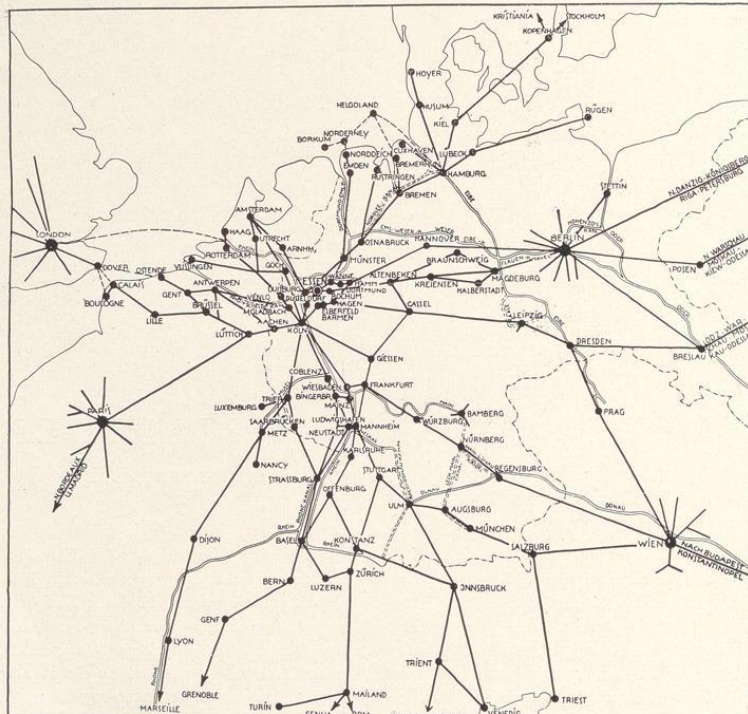
Naturgemäß ist die Entwicklung der Verbindungen von Norden nach Süden durch die Bevorzugung der Ostwest-Richtung ungünstig beeinflusst worden. Es sind zwar einzelne solcher Querverbindungen auf kurze Strecken geschaffen, doch fehlt fast überall eine Fortsetzung dieser Linien nach Norden und Süden.

Zur besseren Verbindung der Strecke Gelsenkirchen-Bismarck—Dorsten — und weiterhin bis Winterswyk — mit Essen ist im Jahre 1914 der Bau einer Verbindungsbahn (Essen Hbf.)—Katernberg-Nord—Buer-Süd genehmigt worden. Eine weitere Verbesserung dieser nördlichen Verbindung wird durch die in Kürze zur Genehmigung kommende Fortsetzung der Verbindungsbahn Katernberg-Nord—Buer-Süd über Buer-Nord nach Haltern erreicht.

Die Bauarbeiten mußten mit Rücksicht auf die ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse bislang zurückgestellt werden. Es kann aber wohl angenommen werden, daß die zwischen der Reichsbahn und den interessierten Gemeinden über eine finanzielle Beteiligung zu den Baukosten schwebenden Verhandlungen in nächster Zeit zum Abschluß kommen, so daß dann der sofortigen Ausführung dieser wichtigen Verbindung keine Schwierigkeiten mehr entgegenstehen.

Durch die neue Linie Essen Hbf.—Katernberg-Nord—Buer-Süd erhalten die nördlichen Orte Horst, Buer, Gladbeck, Dorsten die bislang als großen Mangel empfundene direkte Verbindung mit dem Verkehrsbrennpunkt Essen, während die Fortsetzung dieser Strecke bis Haltern den Fernverkehr nach Bremen und Hamburg günstiger gestalten wird.

Von den 20 Bahnhöfen im Stadtgebiet sind Essen-Hbf., Essen-West, Essen-Rüttenscheid, Essen-Rellinghausen, Essen-Nord, Essen-Altendorf, Essen-Borbeck, Essen-Frintrop, Essen-Bergeborbeck, Essen-Altenessen für den Personen- und Güterverkehr, Essen-Süd, Essen-Stadtwald, Essen-Hügel, Essen-Dellwig-Ost nur für den Personenverkehr und Essen-Verschiebepfahnhof, Essen-



DIE LAGE DER STADT ESSEN IM DEUTSCHEN U. INTERNATIONALEN VERKEHR

Hauptgüterbahnhof, Essen-Horl, Essen-Vogelheim, Essen-Altenessen-Rh., Vorbahnhof Essen-Segeroth nur für den Güterverkehr bestimmt.

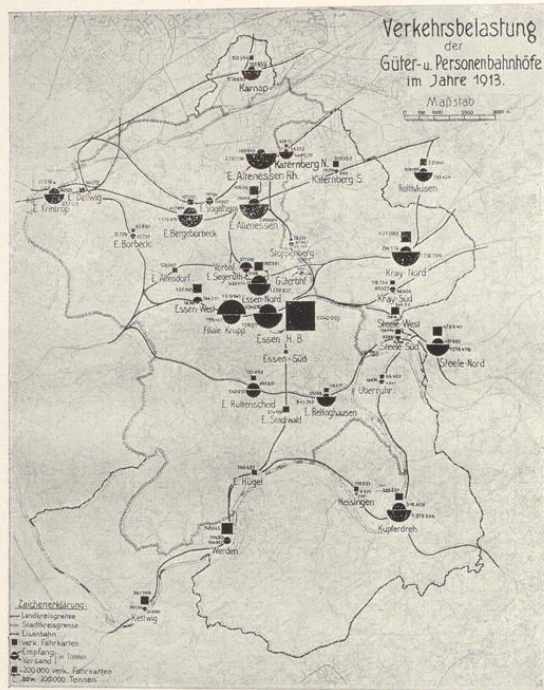
Trotz der zahlreichen Eisenbahnlagen im Industriegebiet ist die Eisenbahnverwaltung nicht in der Lage, den von Industrie und Handel zu stellenden berechtigten Forderungen auf eine dichte periodische Verbindung der einzelnen Städte im Personenverkehr gerecht zu werden. Wenn auch infolge des dichten Eisenbahnnetzes gute Zugverbindungen bestehen, so hat doch der Ausbau der Strecken und Bahnhöfe mit der Verkehrszunahme nicht Schritt gehalten. Durch eine Trennung des Personen- vom Güterverkehr hätte den Verkehrsbedürfnissen besser Rechnung getragen werden können. Erst die Verkehrsstockung im Herbst 1912 hat die Eisenbahnverwaltung veranlaßt, dem Ausbau und der Erweiterung der Verkehrsanlagen im Industriegebiet mehr Aufmerksamkeit zu schenken.

In diesem Zusammenhang muß erwähnt werden, daß die Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes mit der rapiden Entwicklung des Wirtschaftslebens im Industriegebiet kaum

Schritt halten konnte. Aber die sich alljährlich wiederholenden Betriebsstockungen hätten bei umsichtigerer Behandlung der Bedürfnisse des Industriebezirks sich vermeiden oder wenigstens so einschränken lassen, daß ihre Folgen für die Wirtschaft nicht so fühlbar wurden. Wie allein in Essen der Verkehr gewachsen ist, mögen nachstehende wenige Zahlen erläutern. Die Zahl der verkauften Fahrkarten stieg von 4,5 Millionen (unter Berücksichtigung der inzwischen eingemeindeten Orte) im Jahre 1908 auf 8,6 Millionen im Jahre 1921, der Stückgutverkehr von 168 000 t im Jahre 1908 auf 272 000 t im Jahre 1913 und der Wagenladungsverkehr von 6,4 Millionen t im Jahre 1908 auf 11 Millionen t im Jahre 1921. Der Rückgang im Stückgutverkehr bis zum Jahre 1921 auf 183 000 t ist wohl hauptsächlich auf die sprunghafte Tarifpolitik der Eisenbahnverwaltung zurückzuführen.

Für den Güterverkehr ist das Bestehen der über das ganze Stadtgebiet verteilten Güterbahnhöfe außerordentlich günstig, da in allen Stadtteilen kurze Anfahrwege bestehen, die Abfertigung gegenüber einer zentralen





Lage wie z. B. in Köln, abgesehen von den weiteren Anfuhrwegen, beschleunigt wird. Besonderer Erwähnung bedarf auch der im Nordosten der Stadt im Jahre 1914 neuangelegte, an den Bahnhof Essen-Nord angeschlossene Hauptgüterbahnhof für den Freiladeverkehr. Neben umfangreichen Freiladestraßen sind besondere Rampenanlagen und Krane für die Versendung schwerer Gegenstände vorhanden.

Die Anlagen für den Personenverkehr auf dem Bahnhof Essen Hbf. konnten während des Krieges so erweitert werden, daß sie heute im allgemeinen den an sie zu stellenden Ansprüchen entsprechen. Bei weiterer Steigerung des Verkehrs, mit der bei Wiedereintritt normaler Verhältnisse gerechnet werden muß, werden aber auch diese Neuanlagen bald nicht mehr genügen. Es muß dann eine gänzliche Umgestaltung des Personenbahnhofes vorgenommen werden, da eine weitere Ergänzung in der jetzigen Lage nicht mehr möglich ist. Wie gewaltig der Personenverkehr auf dem Hauptbahnhof ist, ersieht man daraus, daß vor dem Kriege sonntäglich etwa 500 Züge abgefertigt werden mußten. Welche Bedeutung der Personenbahnhof Essen Hbf. hat, zeigt ein

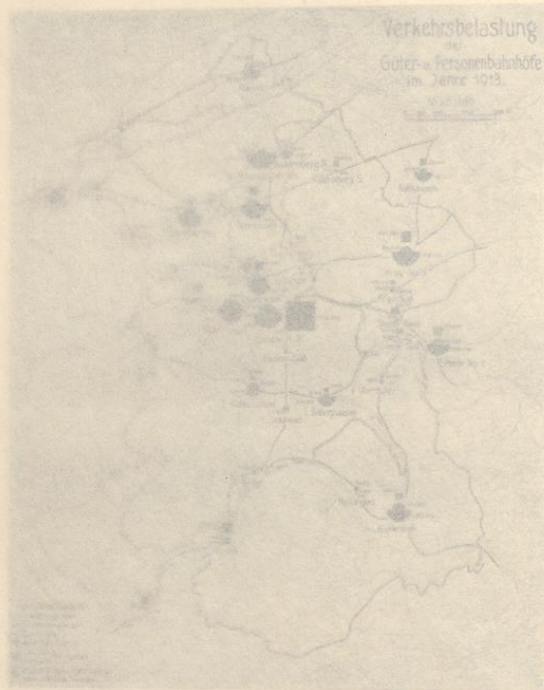
Blick auf den beigegeführten statistischen Plan. Der Personenverkehr auf Essen Hbf. ist gleich dem Personenverkehr sämtlicher Bahnhöfe des Stadt- und Landkreises Essen.

Da neben der Eisenbahnverwaltung auch die Stadt Essen an dem Ausbau der Verkehrsanlagen ein großes Interesse hat, ist, wegen der Wichtigkeit des Hauptbahnhofes Essen, für die Entwicklung der Stadt im Zusammenhang mit der Aufstellung eines Generalbebauungsplanes ein Entwurf für eine umfassende Umgestaltung des Hauptbahnhofes aufgestellt worden, weil heute noch die Möglichkeit besteht, die für den Umbau erforderlichen Gelände Flächen von der Bebauung freizuhalten. Dieser Entwurf liegt der Eisenbahnverwaltung zur Stellungnahme vor. Es darf wohl angenommen werden, daß aus den Verhandlungen eine Lösung entspringt, die den Interessen der Eisenbahnverwaltung und der Stadt gerecht wird.

Der Essener Hauptbahnhof steht mit täglich mehr als 140 durchgehenden Personenzügen an zweiter Stelle in Deutschland, er wird in der Zugbelastung nur von Köln-Hbf. übertroffen.



Schatzgräberbrunnen auf dem Marktplatz Margaretenhöhe  
Arch. Prof. Metzendorf, Essen und Bildhauer Prof. Enseling, Essen – Phot. A. Mehnholz, Essen



Es ist zu Köln, abgesehen von den weiteren Verkehrsverbindungen, zu bezeichnen. Besondere Erwähnung bedarf auch die im Nordosten der Stadt im Jahre 1914 angebaute, als Bahnhof Essen-Nord angeschlossene, Güterverkehrsstation für den Frühladeverkehr. Neben zahlreichen Frühladestraßen sind besondere Rampenanlagen und Essener für die Verwendung schwerer Gegenstände vorhanden.

Die Anlagen für den Personenverkehr auf dem Bahnhof Essen Hbf. konnten während des Krieges so erweitert werden, daß sie heute im allgemeinen den an sie zu stellenden Anforderungen entsprechen. Bei weiterer Steigerung der Verkehrsleistung, wie sie bei Wiedereintritt normaler Verhältnisse gerechnet werden muß, werden aber auch diese Einrichtungen bald nicht mehr genügen. Es muß demnach eine gründliche Umgestaltung des Personenbahnhofes vorgenommen werden, da eine weitere Ergänzung in der jetzigen Lage nicht mehr möglich ist. Wie gewöhnlich der Personenverkehr auf dem Hauptbahnhof ist, ersieht man daraus, daß vor dem Kriege sonnentlich etwa 500 Züge abgefertigt werden mußten. Welche Bedeutung der Personenbahnhof Essen Hbf. hat, zeigt ein

Blick auf den beigegeführten statistischen Plan. Der Personenverkehr auf Essen Hbf. ist gleich dem Personenverkehr sämtlicher Bahnhöfe des Stadt- und Landkreises Essen.

Da neben der Eisenbahnverwaltung auch die Stadt Essen an dem Ausbau der Verkehrsanlagen ein großes Interesse hat, ist, wegen der Wichtigkeit des Hauptbahnhofes Essen, für die Entwicklung der Stadt im Zusammenhang mit der Aufstellung eines Generalbebauungsplanes ein Entwurf für eine umfassende Umgestaltung des Hauptbahnhofes aufgestellt worden, weil heute noch die Möglichkeit besteht, die für den Umbau erforderlichen Geländeflächen von der Bebauung freizuhalten. Dieser Entwurf liegt der Eisenbahnverwaltung zur Stellungnahme vor. Es darf wohl angenommen werden, daß aus den Verhandlungen eine Lösung entspringt, die den Interessen der Eisenbahnverwaltung und der Stadt gerecht wird.

Der Essener Hauptbahnhof steht mit täglich mehr als 140 durchgehenden Personenzügen an zweiter Stelle in Deutschland, er wird in der Zugbelastung nur von Köln-Hbf. übertroffen.



Schatzgräberbrunnen auf dem Marktplatz Margaretenhöhe  
Arch. Prof. Metzendorf, Essen und Bildhauer Prof. Enseling, Essen – Phot. A. Meinholz, Essen



Im Zusammenhang mit dem Umbau des Personenbahnhofes Essen Hbf. steht die Erweiterung der Unterführung der Kettwiger Straße von 20 auf 43,5 m, zu der die Eisenbahnverwaltung vertraglich verpflichtet ist. Nach Fertigstellung der neuen Unterführung, die drei Öffnungen von je 14,5 m Stützweite erhält, und nach Rückverlegung der Baufluchtlinien an der Kettwiger Straße und der Märkischen Straße werden am Bahnhofsvorplatz Verhältnisse geschaffen, die neben architektonischen Verbesserungen auch den gesteigerten Verkehrsbedürfnissen Rechnung tragen.

Der an der Rheinischen Strecke gelegene Bahnhof Essen-Nord, dessen Anlagen schon längst nicht mehr der Stärke des dortigen Personen- und Güterverkehrs entsprechen, wird jetzt erweitert. Neben der Erweiterung der Anlagen für den Güterverkehr werden für den Personenverkehr neuzeitliche Bahnsteige hergestellt und ein neues Empfangsgebäude errichtet; in unmittelbarer Nähe dieses Bahnhofes werden bestehende Straßenunterführungen erweitert und neue Zufahrtswege geschaffen. Am Bahnhof Essen-Nord wickelt sich auch der Großmarkt für das gesamte Stadtgebiet ab. Wegen der beschränkten Platzverhältnisse haben sich die Geschäftsleute in den anschließenden Straßen Lagerräume geschaffen. Da diese Verhältnisse aber unhaltbar sind, ist der Bau einer Großmarkthalle mit Gleisanschluß und Freiladestraße bereits vorgesehen.

Um den Personenverkehr bewältigen zu können, mußte die Eisenbahnverwaltung vor dem Kriege die Benutzung der meisten Schnellzüge für den Nahverkehr sperren, um wenigstens den Fernverkehr aufnehmen zu können. Für den Nahverkehr wird daher beabsichtigt, die Städte Köln—Düsseldorf—Essen—Dortmund mit einer Schnellbahn zu verbinden. Die Vorarbeiten sind bereits soweit gediehen, daß die Fluchtlinien für das Verkehrsband der Schnellbahn größtenteils festgelegt sind. Die Gründung einer Aktiengesellschaft steht unmittelbar bevor, so daß mit der Gründung auch die finanzielle Seite des Unternehmens als sichergestellt betrachtet werden kann. Die Strecke Düsseldorf—Duisburg soll zunächst ausgebaut und als Probestrecke in Betrieb genommen werden.

Durch die Einbeziehung des Rhein—Herne-Kanals in das Stadtgebiet ist die Verbindung auf dem Wasserwege mit den Duisburg-Ruhrorter Häfen, dem Rhein und durch den Dortmund—Ems- und Mittelland-Kanal mit der Weser, der Elbe und den Nordseehäfen geschaffen. Dieser Wasserweg ist für die Industrie und für die weitere Entwicklung Essens von nicht zu unterschätzender Bedeutung.

Am Rhein—Herne-Kanal stehen 1000 Morgen städtisches Gelände zur Verfügung, um neuen Industriezweigen Siedlungsmöglichkeiten zu geben. Von diesem Gelände soll zunächst das Gelände in der Viehofermark erschlossen werden. Die Verhandlungen mit Interessenten sind soweit gediehen, daß in Kürze mit der Aufnahme der Bauarbeiten gerechnet werden kann.

Zur weiteren Aufschließung von Industriegelände ist am Rhein—Herne-Kanal ein Parallelhafen von 650 m Länge und ein Stichkanal von 1400 m Uferlänge vorgesehen. Für die Lagerung von Stückgütern sollen am Parallelhafen Lagerschuppen errichtet werden, während für den Bezug von Massengütern auf dem Wasserwege Lagerplätze in ausreichendem Umfange zur Verfügung stehen. Das Industriegelände erhält Bahnanschluß an den Staatsbahnhof Essen-Vogelheim. Nach Fertigstellung des Stadthafens können vom Industriegelände Viehofermark Versendungen auf dem Wasserwege ohne Berührung der Staatsbahn vorgenommen werden, da die Gleisanlagen an den Hafenbahnhof angeschlossen werden.

Nach Fertigstellung des Stadthafens kann in erhöhtem Umfange ein Transport auf dem Wasserwege erfolgen. Wie wichtig der Wasserweg für die Industrie ist, erhellt daraus, daß viele Werke mittels eigener Anschlußbahnen eine Verbindung mit dem Kanal hergestellt haben. Im Stadtgebiet Essen besitzen die Firma Krupp, der Köln-Neuessener Bergwerksverein, der Bergfiskus, die Zechen Prosper und Christian Levin eigene Hafenanlagen. Das neu aufzuschließende Industriegelände ist von Essen Hbf. mit der Staatsbahn und der Straßenbahn, später auch mit der Städtischen Schnellbahn in kurzer Zeit zu erreichen.

Zur weiteren Verbesserung der Verkehrsanlagen wird seit Jahren ein Ringverkehr zwischen sämtlichen Essener Bahnhöfen, ähnlich wie in Berlin, angestrebt. Durch Herstellung von Verbindungskurven kann dieser Vorortsverkehr ohne bedeutende Kosten geschaffen werden, doch scheiterte die Ausführung bislang an dem Widerstand der Eisenbahnverwaltung. Wenn auch zunächst nur die Einführung des Ringverkehrs auf den Essener Bahnhöfen angestrebt wird, so darf die Herstellung eines größeren Vorortsverkehrs, etwa zwischen Duisburg—Oberhausen—Essen—Wanne und Essen—Gladbeck nicht vernachlässigt werden. Ein gewisser Vorortsverkehr, eisenbahnseitig als Pendelverkehr bezeichnet, besteht bereits zwischen einzelnen Bahnhöfen, wie Essen-Hbf.—Essen-Altenessen, Essen-Hbf.—Gelsenkirchen, Essen-Hbf.—Werden, Essen-Hbf.—Essen-Borbeck—Bottrop—Gladbeck i. Westf.

Wie lebensnotwendig ein regelrechter Vorortsverkehr für Essen ist, bestätigt am besten die steigende Benutzung der vorstehend angeführten Pendelstrecken. Besonders kraß beleuchtet die Bedeutung des Vorortsverkehrs die im Jahre 1922 eingeführte neue Personenzugverbindung Essen - Hbf.—Essen - Borbeck—Bottrop. Die anfänglich nur für den Arbeiterverkehr vorgesehenen Züge mußten sehr bald vermehrt und auf den Allgemeinverkehr eingestellt werden. Es verkehren heute auf dieser Strecke täglich 34 Züge.

Der Ausbau des Vorortsverkehrs ist in sozialer Hinsicht von außerordentlicher Bedeutung. Gelingt eine Verkehrsverbesserung in dem vorstehend angedeuteten

Sinne, so kann die Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsstätte eine größere sein und fern der Arbeitsstätte, in gesunder Lage, Wohngelände erschlossen werden.

Weiterhin muß der Ausbau des Sonntagsverkehrs gefordert werden, um an Sonntagen in den auf der Südseite von Essen befindlichen Waldungen und in dem landschaftlich herrlich gelegenen Ruhrtal Erholung suchen zu können.

Der Eisenbahnverkehr kann naturgemäß in einer Stadt von der Größe Essens mit ihrer höchstentwickelten Industrie, ihrem starken Bergbau und ihrem außerordentlich regen Geschäftsleben, das Verkehrsbedürfnis nicht allein befriedigen. Als weiteres Verkehrsmittel trat schon im verflossenen Jahrhundert die Straßenbahn hinzu. Sie vermittelt den Verkehr zwischen den zahlreichen Essener Bahnhöfen, zwischen den Wohn- und Arbeitsstätten und bewältigt den größten Teil des Ausflugsverkehrs. Die Straßenbahn bedarf zur Förderung der weiträumigen Essener Siedlungspolitik, die in anderem Zusammenhang geschildert ist, noch weiterer wesentlicher Ergänzung. Die Essener Straßenbahn ist ein gemeinwirtschaftliches Unternehmen, an dem die Stadt Essen erheblich finanziell beteiligt ist. Um den Bau neuer Straßenbahnlinien zur weiteren Aufschließung von Wohn- und Industriegelände und zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse sicherzustellen, besteht ein Abkommen mit der Straßenbahngesellschaft, der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft, nach dem diese Linien auf Kosten der Stadt erbaut, aber von der Gesellschaft betrieben werden. Diese Art der Betriebsführung ist bei den heutigen Wirtschaftsverhältnissen besonders bemerkenswert und wird kaum in einer anderen Stadt bestehen. (Vergl. den Aufsatz der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft.)

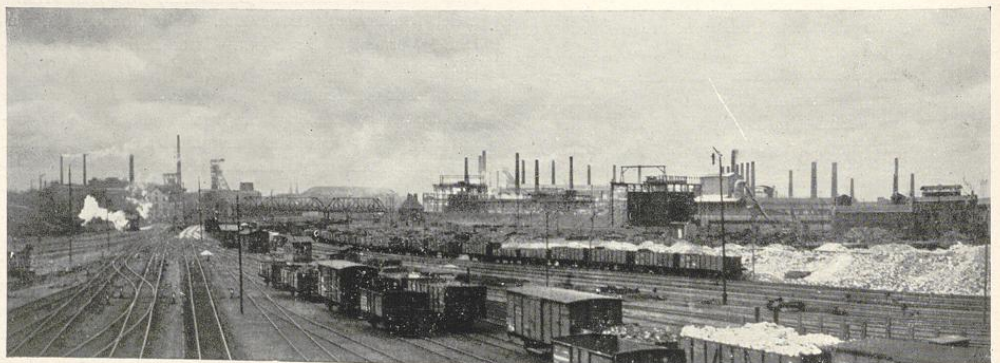
Bei der schnellen Entwicklung des Personenverkehrs, besonders nach Beendigung des Krieges, ist die Straßenbahn nicht mehr in der Lage, den an sie gestellten Anforderungen in bezug auf den sogenannten Fernverkehr gerecht zu werden. Sie kann nur für den Nahverkehr, d. h. für den Verkehr auf kurze Entfernungen in Frage kommen.

Da die Trennung zwischen Wohn- und Geschäfts- bzw. Industriegelände immer mehr durchgeführt wird, müssen neue Verkehrswege — Hochbahnen — geschaffen werden, die es ermöglichen, in verhältnismäßig kurzer Zeit diese Entfernungen zu überbrücken. Die Linienführung dieser Strecken ist so vorzusehen, daß sie gleichzeitig als Zubringerlinien zur Schnellbahn dienen.

Für Essen kommt der Ausbau folgender Strecken in Frage: Essen—Oberhausen, Essen—Borbeck—Bottrop, Essen—Gladbeck, Essen—Kray—Wattenscheid—Bochum, Essen—Überruhr—Kupferdreh, Essen—Werden—Velbert—Neviges—Elberfeld, Essen—Kettwig.

Als besonderes Verkehrsmittel ist noch das Automobil zu berücksichtigen. Vor noch nicht langer Zeit als Luxus betrachtet, entwickelt es sich immer mehr zu einem wichtigen Verkehrsmittel. Für den Automobilverkehr, dessen Umfang schon heute so bedeutend ist, daß ein geregelter Verkehr in den dichtbebauten Städten des Industriegebiets nur unter Schwierigkeiten durchgeführt werden kann, sind besondere Autostraßen zur Ausführung vorgesehen.

Um für die Zukunft in dem dichtbesiedelten Industriebezirk die Erweiterung bestehender und die Schaffung neuer Verkehrswege sicherzustellen, ist ein verständnisvolles Zusammenarbeiten zwischen der Reichsbahnverwaltung, den Gemeinden, dem Ruhsiedlungsverband und der Industrie erwünscht.



Sammelbahnhof Essen-Frintrop (Blick nach Westen)