



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Essen

Ehlgötz, Hermann

Berlin-Halensee, 1925

Verkehrswesen, vom Beigeordneten Dr. Albert Meurer, Essen

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



Zweigertstraße (Polizeipräsidium, Justizgebäude, Erzhof)

VERKEHRSWESEN

VOM BEIGEORDNETEN DR. ALBERT MEURER, ESSEN

Wirtschaft und Verkehr stehen in enger Wechselwirkung zueinander. Ein Bezirk mit hochentwickelter Wirtschaft ist nicht denkbar ohne hochentwickelten Verkehr. Der Verkehr bedingt und fördert die Wirtschaft und erzeugt damit wieder neuen Verkehr. Der gewaltige Aufschwung des Wirtschaftslebens im Ruhrkohlenbezirk, dessen Mittelpunkt und Schwerpunkt die Stadt Essen bildet, hat ungeahnte Anforderungen an die Ausgestaltung des Verkehrswesens gestellt. Die Stadt Essen hat in voller Berücksichtigung der Notwendigkeit, der heimischen Wirtschaft die Voraussetzungen ihrer glücklichen Weiterentwicklung durch eine gute Ausgestaltung des Verkehrswesens zu schaffen,

dieser bedeutungsvollen Aufgabe zur Sicherung seiner Zukunft stets besondere Sorgfalt gewidmet. Die starke Erzeugung innerhalb des Essener Gebietes ist naturgemäß im wesentlichen für die Ausfuhr bestimmt. Anderenteils kann der geringe Umfang landwirtschaftlicher Betätigung in dem Essen umliegenden Gebiet bei weitem nicht den gewaltigen Bedarf an Nahrungsmitteln beschaffen, den die Essener Bevölkerung benötigt. Es bleibt infolgedessen stets eine wichtige Aufgabe, innerhalb des Wirtschaftslebens diesen Austausch von Industrieerzeugnissen und Lebensmitteln zu ermöglichen und zu fördern. Die starke Zusammenballung von Industrie- und Handelsbetrieben führt immer

wieder neue Massen von Arbeitern, Angestellten und Beamten in die Stadt hinein. Weit abgelegen von ihren Arbeitsstätten erfolgte vielfach und glücklicherweise ihre Ansiedlung. Damit entstand, wie kaum in einer anderen Großstadt, die Trennung von Industrie- und Wohnstadt und dadurch wiederum die Frage, wie diese entfernt wohnenden, beständig tätigen Personen zur Tages- und Nachtzeit am schnellsten und billigsten ihren Arbeitsstätten zugeführt werden können. Große Handelsfirmen errichteten Geschäftshäuser in der Stadt und zogen dadurch zahlreiche auswärtige Kunden heran. Auch das Bestreben, kulturelle Einrichtungen der Stadt Essen zu benutzen, hoben den Essener Verkehr mit seinem Hinterland von Jahr zu Jahr. Auf diese Weise entstand zwischen Essen und den Nachbargemeinden ein reger Personenverkehr. Zur Vermittlung des starken Personenverkehrs zwischen den benachbarten Gemeinden und den bedeutendsten Stätten des Bezirks, sowie zur Bewältigung des außerordentlich starken Güterverkehrs mußten an alle Verkehrseinrichtungen die höchsten Anforderungen gestellt werden.

Von ausschlaggebender Bedeutung für das Essener Wirtschafts- und Verkehrsleben ist die Eisenbahn, über die in einer besonderen Abhandlung in diesem Buche berichtet wird. Da die Eisenbahn den Anforderungen, die insbesondere an den Personennahverkehr gestellt werden, nicht mehr entsprechen konnte, wurde bereits Ende des vorigen Jahrhunderts mit dem Ausbau der Straßenbahn begonnen. Über ihre Bedeutung für das Verkehrsleben der Stadt Essen unterrichtet ebenfalls eine besondere Abhandlung in diesem Buche.

Der gewaltige Aufschwung von Industrie, Handel und Gewerbe in der Stadt Essen stellte auch die höchsten Anforderungen an den Nachrichtenverkehr, der leider vielfach hinter dem Bedürfnis zurückblieb. Infolge der gemeinsamen dringenden Vorstellungen der Essener Wirtschaftskreise und der Stadtverwaltung hat das Reich endlich begonnen, hier eine Besserung herbeizuführen. Eine größere Anzahl von Fernsprecheleitungen mit den verschiedensten Gebieten des Reiches und das fertiggestellte Rheinlandkabel haben bereits eine bessere Abwicklung des Fernsprecheverkehrs herbeigeführt.

Aus der beträchtlichen Steigerung der Bezirksgespräche, die sich seit 1913 mehr als verdoppelt haben, geht hervor, daß die Beziehungen innerhalb des Ruhrgebietes mit Essen sich ganz wesentlich gesteigert haben. Der Essener Postverkehr wird durch den Neubau des Postgebäudes und die Erweiterung des Fernspreche- und Telegraphenamtes eine erhebliche Verbesserung erfahren. Außerdem wird im Essener Fernsprechegebiet das Selbstanschlußsystem eingeführt. Ein neues Selbstanschlußamt, das 5000 Fernsprecheanschlüsse umfaßt, ist bereits in Essen-Rüttenscheid gebaut und wird bald seiner Bestimmung übergeben werden. Ein zweites Selbstanschlußamt wird im Postneubau errichtet wer-

den. Hinsichtlich der Einteilung des Fernsprechegebietes besteht das Bestreben, das örtliche Netz möglichst auf alle benachbarten Städte auszudehnen, deren wirtschaftliche Beziehungen auf das engste mit denen der Stadt Essen verflochten sind. Diesem Bedürfnis trägt der jetzt eingerichtete Bezirksverkehr, der eine direkte Verbindung von Amt zu Amt, unter Ausschaltung des Fernamtes ermöglicht, nur zum Teil Rechnung. Wichtige Städte des Industriegebietes sind von diesem Bezirksverkehr noch ausgeschlossen. Wenn auch mit diesen ein Schnellverkehr möglich ist, so genügt er doch nicht den Bedürfnissen des Fernsprecheverkehrs im Industriegebiet. Es sind daher Bestrebungen im Gange, das Bezirksnetz nach einem einheitlichen Tarif zu gestalten und das ganze Industriegebiet in dieses Netz einzubeziehen.

Dem Postüberweisungsverkehr dient das am 1. Oktober 1920 eröffnete Postscheckamt, für dessen Errichtung sich alle Kreise der Wirtschaft des Ruhrgebietes seit der Einrichtung der Postscheckämter eingesetzt haben. Seine erfreuliche Entwicklung ist der beste Beweis für seine Berechtigung im engeren Industriegebiet. Ein Vergleich der Guthaben des Postscheckamtes Essen mit den übrigen Postscheckämtern ergibt, daß das Postscheckamt Essen heute schon zu den ersten Postscheckämtern des Reiches gehört.

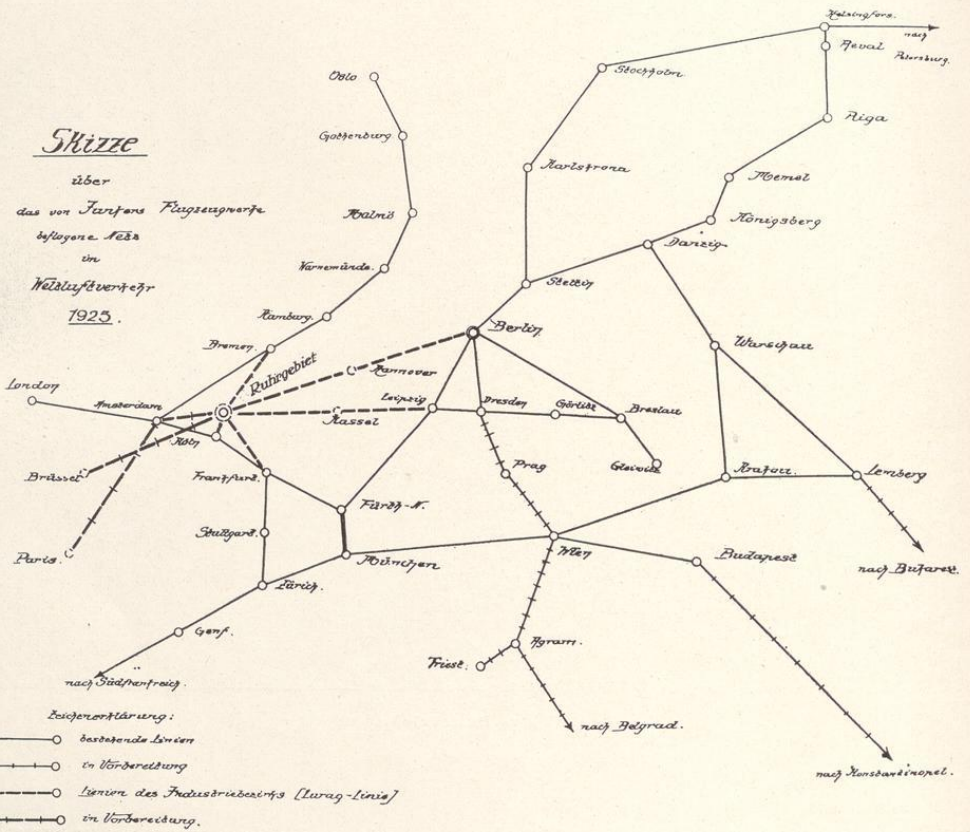
Dem Bedürfnis auf schnellste Beförderung von Post und Personen sollte die 1921 eingerichtete Flugpost dienen. Der Flugverkehr mußte jedoch nach einigen Monaten auf Verlangen der Entente wieder eingestellt werden. Anfang 1925 hat die Einschaltung des rheinisch-westfälischen Industriegebietes in den Weltluftverkehr einen bedeutenden Schritt vorwärts getan durch die Gründung der Luftverkehrsgesellschaft Ruhrgebiet A.-G. (Lurag) in Essen, welcher bis jetzt die Städte Essen, Duisburg, Düsseldorf, Bochum, Oberhausen, Mülheim-Ruhr und Hamborn beigetreten sind; ihr gehören ferner an als Mitglieder: der Ruhrsiedlungsverband, die Industrie- und Handelskammer für die Kreise Essen, Mülheim und Oberhausen, Sitz Essen, die niederrheinische Handelskammer Duisburg-Wesel, Sitz Duisburg, der Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund, Sitz Essen, die Landkreise Essen und Recklinghausen, sowie industrielle Unternehmungen, Banken usw. Der Beitritt weiterer Städte des nordwestdeutschen Wirtschaftsgebietes steht bevor. Die Gesellschaft hat am 11. Mai 1925 ihren Flugverkehr, für den sie mit Junkers Luftverkehr A.-G. eine Betriebsgemeinschaft abgeschlossen hat, auf den Luftlinien Ruhrgebiet—Hamburg, Ruhrgebiet—Berlin, Ruhrgebiet—Leipzig, Ruhrgebiet—Frankfurt aufgenommen. Diese Linien ermöglichen, wie aus der bildlichen Darstellung des Flugnetzes ersichtlich ist, den Anschluß an den internationalen Flugverkehr. Die Verbindung mit Amsterdam—London wird ebenfalls bald durchgeführt werden.



Verkehr am Hauptbahnhofsvorplatz

Der vorläufige Flugplatz liegt an der Grenze des unbesetzten Gebietes, und zwar bei Dorsten, weil infolge der Besetzung des Ruhrgebietes der Flugverkehr in diesem Gebiete noch durch die Entente verboten ist. Der endgültige Flughafen der Luftverkehrsgesellschaft Ruhrgebiet A.-G. wird möglichst im Mittelpunkt dieses Gebietes liegen. Daß der Ruhrbezirk und seine Wirtschaft einen ausgebauten Flugverkehr voll in Anspruch nehmen wird, ist nicht zu bezweifeln. Wenn die Ruhrwirtschaft die von ihr verlangte höhere Produktion erreichen und aufrecht erhalten will, muß sie alle Möglichkeiten einer Verkehrsverbesserung ausnutzen können. Andererseits aber wird die Produktion des Ruhrgebietes mit ihren in alle Weltteile gehenden geschäftlichen Beziehungen eine weit stärkere Benutzung der Handelsluftfahrt ermöglichen, als es die reinen Handelszentren oder schwächer besiedelte Gebiete haben. Die Vorteile der Reisebeschleunigung, also der Einsparung von Zeit zur Erhöhung des wirtschaftlichen Wirkungsgrades sind von besonders großem Wert für alle im Ruhrbezirk ansässigen Industrien.

Zur Ergänzung des Verkehrsnetzes unserer Straßenbahn fördert die Stadt die Einrichtung von Autolinien. Ihre Bestrebungen, eine das engere Industriegebiet umfassende Autogesellschaft zu gründen, mit der Aufgabe, in diesem Gebiet den Autopersonen- und Autogüterverkehr einheitlich durchzuführen, hatten keinen vollen Erfolg. Der Personenverkehr wird, einem Abkommen mit den benachbarten Kommunalverbänden entsprechend, zunächst von den Straßenbahngesellschaften für ihr Betriebsgebiet eingerichtet. Auch der Plan, den Autogüterverkehr, soweit er eine Ergänzung des Eisenbahngüterverkehrs darstellt, für den ganzen Bezirk zusammenzufassen, hat sich vorläufig nicht verwirklichen lassen. Man hat sich daher mit der Gründung mehrerer Betriebsgesellschaften im hiesigen Bezirk, die gleiche oder ähnliche Zwecke verfolgen, abgefunden. Für die Stadt Essen kam es bei dieser Sachlage darauf an, wenigstens die Befriedigung derjenigen Verkehrsbedürfnisse auch auf dem Gebiet des Güterverkehrs zu sichern, die sich aus der besonderen Lage Essens im Mittelpunkt des Industriegebietes, dicht an der westfälischen Pro-

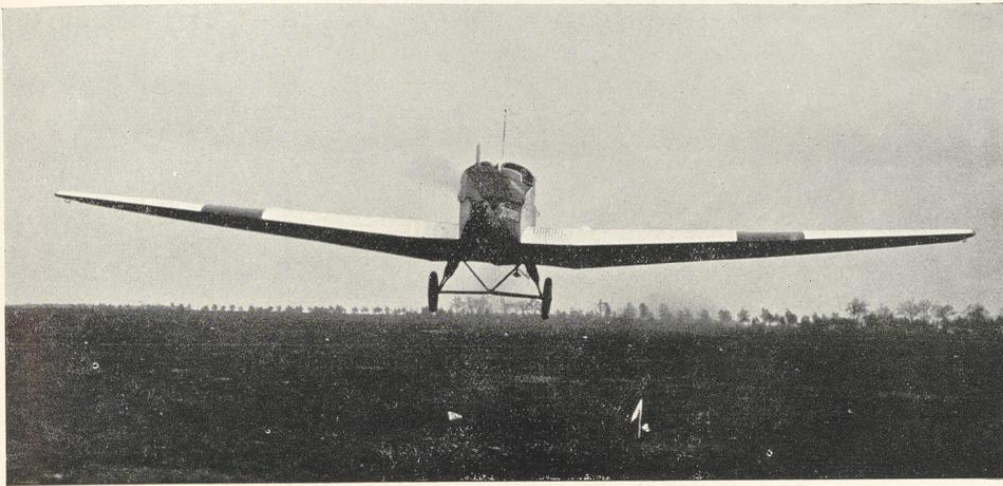


vinzgrenze ergeben. Sie hat daher mit den benachbarten rheinischen und westfälischen Kommunalverbänden die „Kraftverkehrsgesellschaft Rhein-Ruhr m. b. H.“ mit dem Sitz in Essen gegründet. Das auf Mk. 600 000.— bemessene Gesellschaftskapital ist zu je $\frac{1}{3}$ verteilt auf die Kommunalverbände, auf die Verkehrsunternehmungen und den Handel und auf Industrie und Speditionsgewerbe. Von den Kommunalverbänden haben ihre Beteiligung zugesagt außer Essen-Stadt: Essen-Land, Mülheim-Ruhr, Oberhausen, Duisburg, Hamborn, Buer, Gladbeck, Bottrop, Gelsenkirchen, Sterkrade und der Siedlungsverband „Ruhrkohlenbezirk“. Es besteht die Wahrscheinlichkeit, daß sich auch noch andere Kommunalverbände beteiligen.

Die Förderung des Essener Verkehrs ist zu nicht geringem Teil auf die fruchtbringenden Anregungen der

Verbände und Einrichtungen des Verkehrs der Stadt Essen erfolgt. Die älteste dieser Einrichtungen ist der Verkehrsverein für den Stadt- und Landkreis Essen, der auf Anregungen der Stadtverwaltung 1907 gegründet wurde. Mit zielbewußter Tätigkeit und tatkräftig unterstützt durch die wirtschaftlichen Verbände, ist es dem Verkehrsverein gelungen, die Interessen der Stadt hinsichtlich der Verkehrsverhältnisse in weitestem Maße zu fördern. Besonderer Erwähnung bedürfen die erfolgreichen Bemühungen des Verkehrsvereins um die Verbesserung der Zugverbindungen und die fruchtbringende Werbetätigkeit für die Hebung des Fremdenverkehrs. Der Verkehrsverein hat ein besonderes Verkehrs-büro eingerichtet.

Die zahlreichen kommunalpolitischen Fragen, die in unmittelbarem Zusammenhang stehen mit den Fragen des



Erster Start auf dem neuen Lurag-Flugplatz

Verkehrs, gaben der Stadtverwaltung im Jahre 1920 den Anlaß, ein eigenes Verkehrs- und Presseamt zu bilden. Das Verkehrs- und Presseamt soll in erster Linie die Verkehrsinteressen innerhalb der eigenen Stadt wahrnehmen. Weiterhin soll es eine Zentrale sein für die an vielen Stellen bearbeiteten und in Anregung gebrachten Verkehrsforderungen. Gemeinsam mit den Verkehrsverbänden wird die Frage des Personenverkehrs im rheinisch-westfälischen Industriegebiet behandelt. Eine außerordentlich wichtige Aufgabe erfüllte das Verkehrs- und Presseamt durch seine ständige Einwirkung auf den Ausbau des Vorort- und Nahverkehrs und auf die Verbesserung des Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehrs. Auf seine Anregung hin wurde 1920 die Gesellschaft zur Verwertung der Ausstellungshallen gegründet, die in einer besonderen Abhandlung behandelt wird.

Im Jahre 1924 wurde ein besonderes Presseamt der Stadt Essen errichtet, das dem Verkehrsdezernenten unterstellt ist. Zu seinen Aufgaben gehören die Bearbeitung aller Presseangelegenheiten, der Verkehr mit der Presse, das Anzeigenwesen, die Herstellung des Führers durch die Stadt Essen, sowie die Propaganda von Ausstellungen, Kongressen u. a., endlich die Verstärkung von Handel und Gewerbe durch die Gewinnung neuer Unternehmungen.

Zur Begutachtung aller Verkehrsfragen ist durch Beschluß der Stadtverordnetenversammlung ein Verkehrs-

ausschuß gebildet worden, der aus 12 Mitgliedern besteht, davon mindestens 6 Stadtverordnete. 3 Mitglieder sind vom Verkehrsverein vorzuschlagen, unter diesen stets der Vorsitzende des Verkehrsvereins, und 3 Mitglieder werden von der Verwaltung ernannt.

Wegen der außerordentlichen Bedeutung der Verkehrsentwicklung im Industriegebiet haben die Handelskammern in Essen und Bochum gemeinsam mit den Stadtverwaltungen und den an den Verkehrsfragen interessierten Kreisen den Verkehrsverband „Industriebezirk“ mit dem Sitz in Essen gegründet. Dieser Verband erstrebt die Verbesserung der gesamten Verkehrsverhältnisse des rheinisch-westfälischen Industriebezirks, in der Art, daß den sich täglich steigenden Bedürfnissen des Wirtschaftslebens hinsichtlich des Verkehrs Rechnung getragen wird. Der Verkehrsverband hat es sich vornehmlich zur Aufgabe gemacht, die Personenverkehrsverhältnisse innerhalb des Industriegebietes und die Verbindungen des Ruhrkohlenbezirks zu den Nachbarbezirken zu fördern.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die großen Verkehrsaufgaben der Stadt Essen bei der Einheitlichkeit des ganzen Ruhrgebietes nur im Rahmen der Gesamtheit der Städte und Gemeinden dieses Gebietes gelöst werden können. Diese Tatsache wird in der Zukunft noch mehr als in der Vergangenheit für die Verkehrspolitik der Stadt Essen wegweisend sein.