



1845-1847  
**BAU DER COLN-MINDENER EISENBAHN**

Der Bau der Coln-Mindener-Eisenbahn ist der Startschuss des Eisenbahnzeitalters und auch der Industrialisierung des Ruhrgebiets. Aus Kostengründen entscheidet man sich gegen den Bau durch das bereits dicht besiedelte und hoch industrialisierte Wuppertal und führt die Trasse durch das sumpfige, aber flache Emserland. Die Station Gelsenkirchen erschließt bei Eröffnung einen 700-Seelen-Ort (vgl. Ostendorf 1979: 22 f.).

**STRECKENAUSBAU EISENBAHN**



1859-1879  
**DIE GROßEN DREI**

Mit der Errichtung der Strecke Witten-Dortmund-Oberhausen-Duisburg durch die Bergisch-Märkische Eisenbahn beginnt die Hochphase des Gleisbaus im Ruhrgebiet. Der Ausbau wird dabei im wesentlichen durch drei private Eisenbahnbetriebe vorangetrieben: Die Coln-Mindener-Eisenbahngesellschaft CME, die Rheinische Eisenbahngesellschaft RHE sowie die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft BME (vgl. Tiedt 2019). Ein Großteil der Trassen, die in diesen zwei Jahrzehnten errichtet wird bestimmt bis heute die Streckenführung der Bahnlinien. Und das, obwohl das Ruhrgebiet zu dieser Zeit nur ein Bruchteil seiner Einwohner und Flächenausdehnung besaß.



1879-1882  
**VERSTAATLICHUNG DER RUHRGEBIETSBAHNEN**

In den Jahren 1879-1882 werden die großen Drei durch die königlich preußische Eisenbahnverwaltung verstaatlicht. Grund ist eine immer weitere Monopolisierung der Privatbahnen im Deutschen Reich sowie die militärische Relevanz der Eisenbahn (vgl. Ostendorf 1979: 22 f.). In den folgenden Jahren werden die zuvor größtenteils unverbundenen Strecken miteinander verknüpft. Der großflächige Ausbau hat mit dieser Verstaatlichung sein Ende gefunden.



1893  
**EINE TRAM FÜR ESSEN**

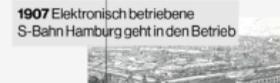
Zwölf Jahre nach der Einrichtung der ersten elektrischen Straßenbahnstrecke Deutschlands eröffnet auch in Essen eine Straßenbahn. Eine der ersten zwei Linien verbindet dabei den CME-Bahnhof Altenessen mit dem BME-Bahnhof Essen Hbf. Bis zum zweiten Weltkrieg wächst das Straßennetz in nahezu allen großen Ruhrgebietsstädten, sowie in den Mittelstädten der Randregion, zu beeindruckenden Größen an, die nahezu das gesamte Siedlungsgebiet des Ruhrgebiets erschließen. (vgl. Ostendorf 1979: 174 f.)

**STRECKENAUSBAU STRAßENBAHN**



1886  
**PARTENTANMELDUNG EIN FAHRZEUGS MIT GASMOTORENANTRIEB DURCH CARL BENZ**

Motorisierter Individualverkehr in Mrd. km



1907 Elektronisch betriebene S-Bahn Hamburg geht in den Betrieb

**ERSTE RWS-INITIATIVE**

Eine Kommission der Ruhrgebietsstädte unter Vorsitz des Essener Bürgermeisters beantragen den Bau einer elektronisch betriebenen Schnellbahnstrecke zwischen Köln und Dortmund. Sie soll den Namen Rheinisch-Westfälische Schnellbahn (RWS) tragen. Der Vorschlag wird vom zuständigen Ministerium abgelehnt, da es das Monopol der staatlichen Eisenbahn bedroht sieht (vgl. Lutze 2000: vgl. 175).



1924-1929  
**ZWEITE RWS-INITIATIVE**

Nach dem ersten Weltkrieg versucht eine Kommission erneut den Bau der Schnellbahn voranzutreiben. Nach anfänglicher Begeisterung und bereits einsetzender Planung von Strecke und Bahnhöfen scheitert das Projekt an dem Widerstand durch die Kohleindustrie. Die Wirtschaftskrise am Ende der 30er Jahre beendet das Projekt schlussendlich (vgl. Lutze 2000: vgl. 176 ff.).



1925  
**ERSTE ESSENER BUSLINIE**

Um den Tramverkehr im Essener Süden zu entlasten, wird 1925 die erste Omnibus-Linie eingerichtet. Die Blütezeit wird der Omnibus in der Nachkriegszeit bis Heute erleben.



1932-1951  
**RUHRSCHELLVERKEHR**

Unter Druck gesetzt durch die Pläne der RWS sowie des immer größer werdenden Personenverkehrs im Ruhrgebiet richtet die Reichsbahn 1932 den Ruhrschnellverkehr (RSV) ein. Dieser fährt jedoch auf den vorhandenen, teilweise nicht mehr dem Bedarf entsprechenden Trassen. Auch ist er durch eine fehlende Elektrifizierung deutlich langsamer als der zuvor projektierte RWS (vgl. Lutze 2000: 181 ff.)



1929 Elektronisch betriebene S-Bahn Berlin geht in den Betrieb

**ZWEITE RWS-INITIATIVE**

Nach dem ersten Weltkrieg versucht eine Kommission erneut den Bau der Schnellbahn voranzutreiben. Nach anfänglicher Begeisterung und bereits einsetzender Planung von Strecke und Bahnhöfen scheitert das Projekt an dem Widerstand durch die Kohleindustrie. Die Wirtschaftskrise am Ende der 30er Jahre beendet das Projekt schlussendlich (vgl. Lutze 2000: vgl. 176 ff.).



1938  
**ZWEITER WELTKRIEG**

Der Krieg fordert neben einem Sechstel der Gleisanlagen, einem Viertel aller Brückenbauten sowie etwa der Hälfte aller Hochbauten auch nach 1945 Tribute von der deutschen Bahn. Eine viel zu geringe finanzielle Erstaussstattung sowie das Aufbürden von hohen Pensionszahlungen der vertriebenen Bahnbediensteten führen zu einer frühen und hohen Verschuldung der noch jungen Bahn. Die Straße hingegen kann sehr schnell nach Kriegsende die nötige Verkehrskapazität aufbringen. Das Wirtschaftswunder der 50er Jahre kommt so vorrangig dem Auto zugute (vgl. Wolf 1992: 173 f.). Dass die Kosten des Verkehrsträgers beim Auto individuell bezahlt werden und so, neben den staatlichen Investitionen in die Straßen eine doppelte Investition stattfindet begünstigt die Entwicklung weiter. Die fehlenden Investitionen in das öffentliche Verkehrsnetz führen in den kommenden Jahren zu großen Rationalisierungen im Bahnverkehr und Festigung des motorisierten Individualverkehrs als primäres Verkehrsmittel (vgl. Wolf 1992: 193).

**STILLLEGUNGEN STRAßENBAHN**

**STILLLEGUNGEN EISENBAHN**



1956-1970  
**AUSBAU DER HEUTIGEN A40**

Im gleichen Zeitraum, indem die Personen-kilometer im motorisierten Individualverkehr den öffentlichen Verkehr in Deutschland übersteigen, wird mit dem Bau der A40 begonnen. Auf der alten Reichstraße 1 entsteht eine weisपुरige Autobahn mit seitlichem Fahrdreieck. Dieser wird im Laufe der Jahre durch weitere Autospuren überbaut. Trotz weiteren Ausbauten ist die A40 als wichtigste Autobahn im Ruhrgebiet heute als „Längster Parkplatz“ bekannt.



1965  
**RAHMENVERTRAG S-BAHN RHEIN RUHR**

Das Bevölkerungswachstum und die sich verstärkende arbeitsteilige Standortstruktur des Ruhrgebiets führen zu einem Neudenken des bisherigen Schienenverkehrs. Die neue S-Bahn Rhein-Ruhr soll gemeinsam mit der Stadtbahn den öffentlichen Personenverkehr im Ruhrgebiet regeln. 1967 eröffnet die erste elektrifizierte S-Bahnstrecke zwischen Langenfeld und Essen. Weitere Linien gehen 1975 auf den Bestandstrassen des 19. Jahrhunderts in Betrieb (vgl. Lutze 2000: 184 f.). Zu dieser Zeit ist jedoch der Prozess der Massenmotorisierung abgeschlossen, da jeder vierte deutsche bereits ein Auto besitzt (vgl. Wolf 1992: 195).



1969-1990  
**STADTBahn-TUNNEL**

Ende der 60er Jahre gründen die Ruhrgebietsstädte die Stadtbahngesellschaft Rhein-Ruhr mbH. Ziel ist eine Vereinheitlichung der Spurweiten aller Straßenbahnen im Ruhrgebiet sowie die Tunnelung von vier Streckenabschnitten um dem Autoverkehr weniger Hindernisse zu können. Nach deutlich gestiegenen Kosten sowie dem technischen Fortschritt im Straßenbahnbau wurde das Projekt 1990 unvollendet beendet (Schönfisch 2017; Monheim 2008: 365 f.).



1968-1992  
**AUSBAU DER HEUTIGEN A42**

In den folgenden Jahrzehnten werden die Autobahnen im Ruhrgebiet großflächig erweitert. Neben drei West-Ost-Strecken – A2, A42, A40 – existieren 7 Nord-Südverbindungen, sowie weitere Zubringerautobahnen, Verbindungsstrecken und unzählige Bundesstraßen.



1982  
**LETZTE STRAßENBAHN IM VEST**

1982 wird die Linie 305 von Recklinghausen Hbf nach Bochum Querenburg als letzte Straßenbahn im West Ruhrgebiet geschlossen. Nur ein Beispiel großer Streckenschließungen im ganzen Ruhrgebiet. Ersetzt werden sie häufig durch Omnibusse im geringeren Takt.



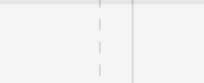
2000-2003  
**METRO RAPID**

Die Magnetschwebbahn Metrorapid soll Köln über Duisburg, Essen und Bochum mit Dortmund verbinden. Das Projekt, forciert durch NRW-Verkehrsminister Clement soll das Ruhrgebiet mit einer „Zukunftstechnologie“ ins neue Jahrtausend befördern. Doch plant man mit ihr an der Taktfolge vorbei, da er lediglich ein etwas schnelleren RE1 auf einer völlig neuen, im Bau und Unterhalt deutlich teureren Strecke darstellt. Das Projekt wird nach dem Wechsel der Ministeriumsleitung eingestellt (Monheim 2008: 369 ff.).



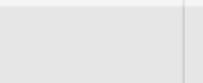
1999 & 2009  
**31 AUTO & UMWELTPRÄMIE**

In der Vergangenheit gab es diverse Versuche den Automobilverkehr umweltfreundlicher zu gestalten. Ein prominentes Beispiel ist der Ausruf des 31 Autos, einem verbrauchsarmen Verbrenner. Mit dem A2 bringt Audi 1999 eines der wenigen Modelle dieser Art heraus, doch bewirkt sich das Konzept bei den Kunden nicht und wird eingestellt. Ein weiteres Beispiel ist die Umwelt- oder Abwrackprämie im Jahr 2009. Alle Autos werden verschrottet, um sie gegen neue, energiesparende Autos zu ersetzen. Das 5 Mrd. Euro Projekt berücksichtigt dabei jedoch nicht die graue Energie in der Herstellung. Auch fiel in die selbe Zeit das aufkommen immer größerer, verbrauchsintensiver Autos. BMW brachte 2009 das Modell X6 auf den Markt, welcher min. 10,9l/100km verbraucht.



2019  
**A40 BEKOMMT 8 SPUREN**

Bis heute werden die Autobahnen im Ruhrgebiet mit neuen Spuren ausgestattet und mit Verengungen versehen um dem erhöhten Verkehrsaufkommens Herr zu werden. Kritiker sehen in der Erweiterung der Autobahnen keine Lösung des Problems, sondern einer Verschmierung. Mehr Autos erzeugen mehr Stau (Monheim 2008: 303).



2006  
**RheinRuhrExpress**

Anstelle des Metrorapids tritt 2006 der RheinRuhrExpress. Nun auf konventionellen Schienen laufend soll der neue RheinRuhrExpress die Metropolregion Rhein-Ruhr im 15-Minuten Takt verbinden. Kern der Planung ist ebenfalls die inoffizielle NRW-Stammstrecke Köln-Düsseldorf-Duisburg-Essen-Bochum-Dortmund. Nebenstrecken sollen weitere größere Strecken im geringeren Takt erschließen. (DB Netz AG 2018) Alle Großprojekte, von Stadtbahn über Metrorapid funktionieren nach dem gleichen Prinzip: ein Korridor wird mit hohem finanziellen Aufwand ausgebaut, wodurch es im restlichen Netz häufig an Investitionsvolumen fehlt (Monheim 2008: 369 ff.).



2022  
**S-Bahn 2.0 & Zielnetz 2040**

Die Grünen im Ruhrparlament sehen im öffentlichen Personennahverkehr ein großes Fahrgastpotential. Die S-Bahn ist dabei das Rückgrat einer Neukonzipierung. Mit dem 2022 veröffentlichten Konzeptblatt S-Bahn 2.0 konkretisieren sie die Forderung: Ein großangelegten Ausbau des Netzes 117 neue Stationen, 6 neue Linien und eine 15-Minuten-Taktfolge (Die Grünen im Ruhrparlament 2022: 3 ff.). Ein Jahr später 2023 folgte der Aufschlag des VRR. Das angestrebte Zielnetz 2040 stellt eine um die Hälfte abgemilderte Variante des Grünen-Konzeptes dar: 58 neue Stationen sowie eine 30-Minuten-Taktfolge (VRR 2023a: 6f.).



2023  
**STILLEGUNG DER LINIE 104**

In anderen (Bundes-)Ländern wird heute ein massiver Straßenbahn-Ausbau vorangetrieben. Im Ruhrgebiet hingegen werden noch Straßenbahnlinien stillgelegt. Im August 2023 stellte die Ruhrbahn 11 Haltestellen der Linie 104 aus wirtschaftlichen Gründen ein.

Ziel-Modalsplit: Motorisierter Individualverkehr 50% in 2035

Ziel-Modalsplit: Öffentlicher Personenverkehr 35% in 2035

