

öffentlich werden. Für die Straßenbaupolitik des Verbandes bilden die zahlreichen bestehenden Plankreuzungen eine erhebliche Schwierigkeit. Im Einvernehmen mit den Polizeistellen des Bezirks wurden genaue Zählungen über die Behinderung des Durchgangsverkehrs durch diese Plankreuzungen durchgeführt.

Die einheitliche Richtungsbezeichnung wurde weiter gefördert. Die vom Verband erprobte Form dieser Richtungsbezeichnung ist von den preußischen Ministerien für ganz Preußen übernommen worden. Auch dienen die vom Verband geschaffenen Unterlagen zur Anfertigung der neuen Ortsbezeichnungen in Preußen.

Die Durchbildung des Reichsbahnnetzes wurde wiederum durch die Festsetzung der Fluchtlinien für zahlreiche Verkehrsbänder gefördert. Fluchtlinienverfahren zur Erweiterung und Umgestaltung der Bahnhöfe Geldern, Rheinhausen-Friemersheim, Bergheim, Mörs, Dinslaken, Oberhausen Hbf., Bottrop Hbf., Gladbeck Hbf., Buer-Süd, Buer-Nord, Gelsenkirchen, Altenessen, Bochum Hbf., Recklinghausen Hbf., Herne und Castrop-Rauxel wurden ebenfalls eingeleitet, bzw. zum Abschluß gebracht. Ein einheitlicher Plan für die Umgestaltung der Eisenbahnverhältnisse der Stadt Dortmund wurde im Einvernehmen mit der Reichsbahnverwaltung und der Städteverwaltung bearbeitet.

Die Pläne der Rheinisch-Westfälischen Städtebahn wurden fortlaufend überarbeitet. Die Verbesserung des zwischengemeindlichen und Berufsverkehrs wurden durch Planung verschiedener elektrischer Ueberlandbahnen vorbereitet. Ebenfalls wurden an verschiedenen Stellen in Verbindung mit den Beteiligten zweckmäßige Lösungen zur Durchführung von Industriebahnen gefunden und durchgearbeitet.

Der Förderung des Luftverkehrs diene die Festsetzung von Fluchtlinien für zeitgemäße Flughäfen in Essen-Mülheim und Bochum-Gerthe. Die Luftverkehrsgesellschaften Ruhrgebiet und die Luftverkehrs-Aktiengesellschaft Westfalen wurden unter Beitritt des Verbandes gebildet.

Der weitere Ausbau des Straßenbahnnetzes erfolgte im Einvernehmen der betreffenden Gesellschaften mit dem Verbands. Dem Verband war fast in allen Fällen Gelegenheit zur eingehenden Stellungnahme gegeben.

Nach den bisherigen Erfahrungen im Betriebe von Kraftfahrzeuglinien hat sich gezeigt, daß infolge der hohen Betriebskosten gegenüber dem Straßenbahnbetrieb nur wenig Autobuslinien wirtschaftlich betrieben werden können. Einige Linien wurden in Betrieb genommen, wobei die Tätigkeit des Verbandes wiederum darin bestand, die gegenseitigen Interessen der verschiedenen Gesellschaften auszugleichen und mit den Interessen der beteiligten Gemeinden und Gemeindeverbänden in Einklang zu bringen. Verhandlungen über Einführung von Uebergangsfahrscheinen der Omnibuslinien in Straßenbahnlinien wurden eingeleitet.

Der Grünflächenplan erfuhr stellenweise umfangreiche Abänderungen. Neu aufgenommen wurden 200,07 ha Grünflächen, während 267,67 gestrichen wurden. Die Festsetzung von Fluchtlinien erfolgte für 682 ha Grünflächen.

Mit den Kulturämtern wurde ein Zusammenwirken vereinbart, wonach gegenseitige Berücksichtigung der laufenden Arbeiten sichergestellt wird. Auf Grund des Beschlusses der Verbandsversammlung vom Jahre 1924 wurde der Frage der Rauchbekämpfung das Augenmerk nachdrücklich zugewendet. Die Maßnahmen des Verbandes werden nunmehr durch einen neu gebildeten Sonderausschuß vorberaten. Die vorläufigen Ergebnisse der Arbeiten dieses Ausschusses konnten in einer besonderen Denkschrift veröffentlicht werden.