



RE 13: Ersatzverkehr mit Eventcharakter

Hamm. (le) Noch immer sind die Auswirkungen der verzögerten Zulassung der FLIRTs, die die eurobahn auf dem RE 3 und dem RE 13 einsetzt, nicht ganz überstanden (wir berichteten in der **Ruhrschiene** 2010#1). Die zwischenzeitlichen Ersatzverkehre waren aber teilweise richtig spektakulär und haben viele Bahnfreunde an und in die Züge gelockt.

Die Zulassung der fünfteiligen FLIRTs durch das Eisenbahn-bundesamt (EBA) für das DB-Netz erfolgte am 19. Februar, ihr Einsatz begann in den darauf folgenden Tagen, zunächst auf dem RE 3. Hier war bis dahin ein Notfahrplan gefahren worden, bei dem vierteilige FLIRTs,



Moderne Güterzuglokomotive mit historischem Aussichtswagen: Der geliebte Eurobahn-Ersatzfuhrpark sorgte bei Bahnfans für Aufsehen. Fotos: Dirk Grenz

In dieser Ausgabe:

- [**Streichliste und NRW-Bahngipfel**](#)
- [**Sozialticket und VRR-Tarif**](#)
- [**Güterzugunfall mit Folgen**](#)
- [**VRR und DB: Die nächste Runde**](#)
- [**STOAG lässt vorne einsteigen**](#)

Fortsetzung auf Seite 3 >>>

Inhaltsverzeichnis

Titel	1
RE 13: Ersatzverkehr mit Eventcharakter	
Inhalt & Adressen	2
SPNV	3
Die Streichliste und der NRW-Bahngipfel	
Tarifpolitik	5
Fahrgastzahlen steigen, Marktanteil sinkt	
Fahrplan	7
Güterzugunfall mit Folgen für den Nahverkehr	
Rechtsstreit	8
VRR und DB: Die nächste Runde	
Kurzmeldungen	9
STOAG lässt vorne einsteigen	
Prignitzer verlässt NRW	
EVAG-Versuchskaninchen	
Führerscheinentzug als Strafe	
EVAG stellt Linien ein	
Nahverkehrsplan Dortmund	
Nacht beginnt wieder später	
... und weitere	
Termine	12

Impressum

Herausgeb.: PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr
Auflage: 550 Exemplare
Ausgaben: Januar, April, Juli und Oktober
Preis: kostenlos für PRO BAHN-Mitglieder des RV Ruhr; Abonnement 5,- € pro Jahr
Redaktion: Lothar Ebbbers (le) (V.i.S.d.P.), Holger Kohring (hk), Jochen Schönfisch (js)
✉ info@ruhrschiene.de
Autoren: Guido Berg (gb), Dirk Grenz (dg), Oliver Stieglitz (os)

Das Arbeitsgebiet des Regionalverbandes umfasst die Städte Bochum, Bottrop, Dortmund, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Hamm, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen sowie die Kreise Olpe, Recklinghausen, Siegen-Wittgenstein, Soest, Unna, den Ennepe-Ruhr-Kreis, den Hochsauerlandkreis und den Märkischen Kreis.

Die Vervielfältigung der Gesamtausgabe der **Ruhrschiene** zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet, Nachdruck einzelner Artikel in anderen Publikationen nur mit Zustimmung der Redaktion und gegen Überlassung von zwei Belegexemplaren. Die Zustimmung für den Abdruck durch andere PRO BAHN-Gliederungen ist immer gegeben.

Alle Angaben in der Ruhrschiene zu Fahrplänen und Tarifen wurden mit großer Sorgfalt recherchiert. Eine Gewähr für die Richtigkeit kann allerdings nicht übernommen werden.

Ihre Ansprechpartner bei PRO BAHN

Verkehrs- und Umweltzentrum Essen, Maxstraße 11, 45127 Essen, ☎ 0201 222555, ☎ 0201 231707
Geschäftsstelle des Regionalverbandes Ruhr und des Landesverbandes Nordrhein-Westfalen
Öffnungszeiten: dienstags bis freitags (außer in Schulferien) 17 bis 19 Uhr – dienstags betreut von PRO BAHN

PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr, ✉ info@probahn-ruhr.de, *Internet:* http://www.probahn-ruhr.de

Vorsitzender: Holger Kohring, Alter Uentropener Weg 77, 59071 Hamm

☎ 02381 487317, ✉ kohring@probahn-ruhr.de

Stv. Vorsitzender: Lothar Ebbbers, Neugahlener Straße 20, 46149 Oberhausen

☎ 0208 6351916, ✉ ebbbers@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Dirk Grenz, Baumberger Weg 1, 46145 Oberhausen, ☎ 0208 6356784, ✉ grenz@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Kurt Meisen, Weilenhäuschenstraße 9, 58332 Schwelm, ☎ 02336 82958, ✉ meisen@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Bernhard Quack, Düsseldorf Straße 22, 45145 Essen, ☎ 0201 7265726

Beisitzer: Oliver Stieglitz, Kaiserstraße 191, 44143 Dortmund, ☎ 0160 95714101, ✉ stieglitz@probahn-ruhr.de

Bankverbindung: PRO BAHN, Sparkasse Gelsenkirchen (BLZ 420 500 01), Konto-Nr. 260 289 922

Spendenkonto: PRO BAHN NRW, Postbank Essen (BLZ 360 100 43), Konto-Nr. 220 709-433

Bitte als Verwendungszweck angeben: „RV Ruhr“!

PRO BAHN Nordrhein-Westfalen e. V., ✉ info@probahn-nrw.de, *Internet:* http://www.probahn-nrw.de

Vorsitzender: Stefan Houbertz, Breslauer Str. 18, 41812 Erkelenz, ☎ 0163 6153265

PRO BAHN e. V. (Bundesverband), ✉ info@pro-bahn.de, *Internet:* http://www.pro-bahn.de

Geschäftsstelle: Friedrichstraße 95, 10117 Berlin, ☎ 030 20181742, ☎ 030 20179967

>>> Fortsetzung von Seite 1

in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) als Doppeltraktionen, zwischen Düsseldorf und Dortmund verkehrten und hier ein bahnsteiggleicher Umstieg in Pendelzüge Dortmund–Hamm möglich war, die mit ET 426 der DB gefahren wurden.

Vielfalt statt Qualität auf RE 13

Auf dem RE 13 fuhren zunächst S-Bahn-x-Wagen-Garnituren der DB zwischen Hagen und Mönchengladbach und die schon bisher hier fahrenden 5-Wagen-Züge der DB mit modernisierten Silberlingen zwischen Mönchengladbach und Venlo. In den ersten Tagen konnte der Bahnhof Ennepetal in Richtung Hagen nicht angefahren werden, da die neue Bahnsteigkante am hohen Mittelbahnsteig noch nicht in Betrieb war. Zwischen Hamm und Hagen konnten zunächst nur einzelne Fahrten mit unterschiedlichen Ersatzfahrzeugen stattfinden.

Ab 1. Februar wurden dann alle fahrplanmäßigen Leistungen als Ersatzverkehr zwischen Hamm und Mönchengladbach mit verschiedenen angemieteten Fahrzeugen gefahren, überwiegend Wagenzüge mit Dispoloks, wobei u. a. von Eurostrand und der Nord-Ostsee-Bahn Abteilwagen ausgeliehen wurden. Es waren aber auch andere historische Wagen im Einsatz, wie ein Rheingold-Aussichtswagen mit Bewirtschaftung. Durch die geringere Anzahl von Türen

konnte der Fahrplan in der HVZ eher schlecht als recht eingehalten werden, die Sitzplatzzahl entsprach auch nicht immer der Bestellung durch den VRR, das spektakuläre Fahrzeugmaterial sorgte aber immer für Aufsehen.

Abschiedsfahrt für Fans

Am 14. März lud eurobahn die Bahnfreunde zur Abschiedsfahrt des Nostalgiezugs ein, der neben dem Rheingoldwagen noch einen Halbspeisewagen mitführte. Seit dem 15. März bedienen die FLIRTS planmäßig die Strecke Hamm–Mönchengladbach, seit dem 1. April Hamm–Kaldenkirchen. Nur noch für den grenzüberschreitenden Abschnitt muss in Kaldenkirchen bahnsteiggleich in die alten Wagenzüge umgestiegen werden, da die FLIRTS noch keine Zulassung für das niederländische Netz haben. Diese erwartet die eurobahn in Kürze, so dass dann endlich der Gesamtbetrieb planmäßig laufen wird.

Ganz billig wird diese Verzögerung für die eurobahn nicht. Neben den Kosten für die Anmietung der Ersatzfahrzeuge und den erhöhten Personaleinsatz (die Wagenzüge brauchten immer Zugbegleiter zur Abfertigung) verlangt der VRR für nicht oder unzureichend gefahrene Züge rund 650.000 Euro. Der Schaden bei den Fahrgästen hielt sich aber, auch durch die immer aktuellen Informationen über den jeweiligen Betrieb, in Grenzen.

Die Streichliste und der NRW-Bahngipfel

Düsseldorf. (le) Im Februar schockten Meldungen die Öffentlichkeit, dass zahlreiche Schienenprojekte im Lande auf einer geheimen Streichliste der DB stünden, u. a. auch der Rhein-Ruhr-Express (RRX). Nach den üblichen Beschwichtigungen trafen sich Ende März dann Bahnchef Grube und Bundesverkehrsminister Ramsauer in Düsseldorf mit Ministerpräsident Rüttgers und Landesverkehrsminister Lienenkämper zu einem Bahngipfel und präsentierten anschließend der Öffentlichkeit einen großen Strauß von Schienenprojekten im Lande, die vorangetrieben werden sollen. Was steckt eigentlich dahinter?

Zunächst muss einmal festgehalten werden, dass die DB keine „Streichliste“ im eigentlichen Sinne erstellt hatte, sondern nur einfach die Schienenprojekte aus dem Bundesverkehrs-

wegeplan (BVWP) entsprechend ihrem Planungs- und Finanzierungsstand in verschiedene Kategorien einsortiert hatte. Dabei stellte sich – für Fachleute ganz und gar nicht überra-

schend – heraus, dass bei Beibehaltung der bisherigen Mittelhöhe für neue Schienenprojekte praktisch kein Projekt, das bislang noch nicht durch Baukostenvereinbarungen verankert ist, vor 2025 verwirklicht werden kann, da die bisher im Haushalt vorgesehenen Maßnahmen wie Stuttgart 21 und die Neubaustrecken Ulm–Wendlingen und Leipzig–Erfurt–Nürnberg bereits fast die gesamten Mittel binden. Zudem hat die schwarz-gelbe Bundesregierung in ihrer Koalitionsvereinbarung festgelegt, dass die zusätzliche Finanzierung der Schiene durch Einnahmen aus der LKW-Maut zu beenden sei („Straße finanziert Straße“).

Wie geht es weiter mit den ...

Gerade die großen NRW-Projekte wie RRX, ABS Lünen–Münster, Betuwe oder Eiserner Rhein sind aufgrund ihres Planungsstands noch nicht baureif und daher auch im Haushalt bestenfalls mit Planungskosten verankert. Dass Bahnchef Grube mit dieser Liste bei der Bundesregierung für Klarheit sorgen wollte, lässt sich nachvollziehen. Diese möchte aber die Entscheidung, welche Projekte jetzt mit Priorität weiter verfolgt werden sollen, zumindest bis nach der Landtagswahl in NRW hinauszögern. Aus demselben Grund wurde auch der erneute Bahngipfel einberufen, ein erster hatte bereits im Dezember 2008 stattgefunden. Was ist aber genau dabei herausgekommen?

RRX verzögert

Zum RRX heißt es, dass der Bund zusagt, die Realisierung des Projektes so voranzubringen, dass der RRX unmittelbar nach Herstellung der baurechtlichen Voraussetzungen gebaut werden kann. Dazu wolle die Bahn in den Jahren 2011 bis 2013 die erforderlichen Planfeststellungsverfahren einleiten. Prinzipiell dasselbe hatte Minister Lienenkämper bereits im Januar im Verkehrsausschuss vorgetragen.

Hier war aber das interessante Detail bekannt geworden, dass der besonders kritische Abschnitt Düsseldorf–Duisburg (hier muss am ehesten mit Einsprüchen und Klagen gerech-

net werden), für den die Vorplanung bereits Mitte 2008 abgeschlossen war, als letzter voraussichtlich September 2012 in die Planfeststellung gehen sollte. Jetzt ist gar schon von 2013 die Rede. Das nährt den Verdacht, dass durch solche falsche Priorisierung das Projekt zu Tode geplant werden könnte. Die einzig substantielle Vereinbarung besteht darin, dass NRW für die Bahnhofmaßnahmen auf den RRX-Außenästen die Planungskosten vorstreckt.

Auch bei der Ausbaustrecke Lünen–Münster wird als einziges konkret vereinbart, dass NRW die Planungskosten für die HOAI-Leistungsphasen 3 und 4 (Erstellung der Unterlagen für die Planfeststellung) vorfinanziert, nachdem beim ersten Bahngipfel dasselbe für Phasen 1 und 2 beschlossen wurde. Hier wie beim RRX kein Wort über die Baukosten und ihre finanzielle Absicherung.

Für die Betuwestrecke Oberhausen–Emmrich wird über die Planung der DB zur Blockverdichtung berichtet. Weiter heißt es: „Ein verbesserter Lärmschutz für die Anwohner ist dabei unverzichtbar. Deshalb wird zum ersten Mal in Deutschland dafür ein förmliches Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Der Bund prüft derzeit im Rahmen eines Pilotprojekts den Einsatz innovativer Lärmschutztechnik, die aus Mitteln des Konjunkturpaketes finanziert werden soll.“ Mit dieser Wortakrobatik wird verschleiert, dass eigentlich 2002 vereinbart worden war, dass vor der Blockverdichtung erste Lärmschutzmaßnahmen erfolgen sollten.

Warten auf drittes Gleis

Und weiter heißt es, dass die Blockverdichtung eine Zwischenstation zum Ausbau des dritten Gleises sei. Ob die DB überhaupt weiter fahren will als bis zu dieser Zwischenstation? Auch hier lässt der unterschiedliche Planungsstand Zweifel aufkommen.

Während man im Raum Rees bereits in die Planfeststellung geht, ist im Knoten Oberhausen die Vorplanung für den kreuzungsfreien und zweigleisigen Ausbau der Spange Rich-

tung Oberhausen-Osterfeld offenbar noch gar nicht abgeschlossen, eine zugesagte Bürgerversammlung hat ebenfalls noch nicht stattgefunden. Einziger Lichtblick für die Anliegergemeinden: Das Land will den Kostenanteil der Kommunen für den Ersatz der zahlreichen Bahnübergänge „bis zu 100 %“ übernehmen, bislang waren 50 % zugesagt.

... Investitionen in die Schiene?

Stattdessen ist von zahlreichen SPNV-Vorhaben die Rede, die zwischen Bund und Land festgezurr wurden. Die meisten waren schon lange in der Planung und sind dementsprechend überfällig, viele waren aber durch den Planungsstopp des früheren Verkehrsministers Wittke aufgehalten worden. In Bereich unseres Regionalverbands sind die fest eingeplanten Reaktivierungen der Strecken Brilon Wald-Brilon Stadt und Marienheide-Meinerzhagen auf der Liste, weiterhin der Ausbau des Haltepunkts Bigge (zwischen Bestwig und Winterberg) zur Kreuzungsstation. Weiterhin sind Kosten in Höhe von 48 Mio € für die Modernisierung der Verkehrsstation im Dortmunder Hauptbahnhof eingeplant.

Der Medienwirbel um die DB-Streichliste hat der Öffentlichkeit endlich deutlich gemacht, dass der BVWP chronisch unterfinanziert ist. Die Vertreter des Bundes versprechen jeder Region vieles, verbindliche Vereinbarungen gibt

es aber nur für wenige, zudem oft umstrittene Großprojekte, die auch noch finanziell aus dem Ruder zu laufen drohen. Genau wie insgesamt noch keine konkreten Aussagen zur Haushaltspolitik des Bundes in den nächsten Jahren gemacht werden, müssen wir auf die ernüchternde Prioritätensetzung bei den Schienenprojekten bis nach der Landtagswahl in NRW warten. Und wenn dann womöglich auch noch bei den Regionalisierungsmitteln gekürzt wird, droht ein massiver Angriff auf das in den letzten Jahrzehnten mühsam erreichte Niveau im SPNV.

NRW muss im Bund für die Schienenprojekte im Lande offensiver werben. Es sind ganz überwiegend Ausbauprojekte, bei denen mit jedem fertiggestellten Teilstück schon ein greifbarer Verkehrswert entsteht, besonders beim RRX. Wie das hingegen bei Neubaumaßnahmen aussieht, kann man gut an der NBS Erfurt-Nürnberg beobachten: Obwohl bereits eine Milliardensumme investiert wurde, muss noch bis mindestens 2017 gewartet werden, bis der erste Zug rollt.

Das einzige Neubauprojekt in NRW (zumindest nach der Vorstellung des Landes), die A52-parallele Führung des Eisernen Rheins von Roermond in den Raum Mönchengladbach/Viersen, taucht übrigens in den Mitteilungen zum Bahngipfel überhaupt nicht auf – Wiederholung vorlage nach 2030?

Fahrgastzahlen steigen, Marktanteil sinkt

Deutschland/Rhein-Ruhr. (os) Im Jahr 2009 waren laut Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in Deutschland 9,8 Mrd Fahrgäste mit Bus und Bahn unterwegs. Das bedeutet gegenüber 2008 eine Zunahme von 1,2 %, wobei die Nutzung von U- und Straßenbahn mit 3,5 % besonders stark zunahm. Der VRR zählte 1,1 Mrd Fahrgäste. Aber trotz steigender Nutzerzahlen im öffentlichen Verkehr (ÖV) konnte dieser seinen Marktanteil gegenüber dem Kfz-Verkehr nicht ausbauen.

Das Umweltbundesamt nennt für 2006 einen Marktanteil des Umweltverbands (Öffentlicher Verkehr, Fahrrad und Fußgänger) von 19,8 % gegenüber 75,5 % für den motorisierten Individualverkehr. 1992 betrug das Verhältnis

21 % zu 76,2 % (der Anteil des Luftverkehrs stieg von 2,7 % auf 4,8 %). Die insgesamt steigenden Fahrgastzahlen erklären sich aus einer starken Zunahme des Gesamtverkehrsaufkommens um 26,4 %. Der Anteil des kom-

munalen ÖV ging sogar zurück, wogegen der Eisenbahnverkehr leicht zunahm.

Während die Einwohnerzahl der Bundesrepublik von 2008 auf 2009 um 260.000 schrumpfte (Quelle: Spiegel online), wuchs der Pkw-Bestand nach Angaben des Verbands der Automobilindustrie um 416.456 auf 41.737.627!

Die Schlussfolgerung lautet, dass viele Menschen nicht entweder Auto oder Bus und Bahn fahren, sondern sowohl als auch. In Nürnberg wurde für 2009 ermittelt, dass pro Tag durchschnittlich nur drei von fünf zugelassenen Privat-Pkw genutzt werden. Realistische Verkehrspolitik muss also die Pkw-Verfügbarkeit als gesetzt akzeptieren. Dagegen darf eine objektive Pkw-Abhängigkeit stark bezweifelt werden.

Umweltverbund stärken

Vor dem Hintergrund der unstrittigen Belastungen, die der Pkw-Verkehr für Mensch und Umwelt verursacht, ist es aber notwendig, den Modal Split zugunsten des Umweltverbundes zu verändern. Idealerweise sollte der mobile Mensch seine Verkehrsmittelwahl vor jedem Weg neu entscheiden. Wie gewinnt man nun den Autofahrer für Bus und Bahn?

Obwohl das Auto den Privathaushalt finanziell stark belastet, empfinden gerade Autofahrer die vergleichsweise günstigen Fahrpreise für Bus und Bahn subjektiv als teuer. Der Fahrkartenkauf ist damit eine von vielen Hürden, an denen die ÖV-Nutzung schon im Vorfeld scheitern kann.

Monatskarten fördern

Wer aber neben dem eigenen Auto auch eine Monatskarte hat, wird vielleicht im Umkehrschluss einmal mehr das Auto stehen lassen, weil er dann beispielsweise Parkgebühren spart. Es sollte verkehrspolitisches Ziel sein, möglichst viele Menschen zum Kauf einer Monatskarte zu bewegen. Dies hat auch für Verkehrsunternehmen den großen Vorteil planbarer Einnahmen.

Im Idealfall sollte der Fahrgast eine „lückenlose Ticketbiografie“ vorweisen: von der

Schülermonatskarte über das Jobticket bis zur Seniorenkarte; für jede Zielgruppe muss ein entsprechendes Angebot existieren.

Ein sehr gutes Beispiel dafür ist das Semesterticket: Dieses ist so günstig, weil es von allen Studenten abgenommen werden muss, auch wenn sie es nicht möchten. Bei Abstimmungen darüber an den Hochschulen fand sich bisher immer eine deutliche Mehrheit für die Beibehaltung dieses Umlagemodells.

Sozialticket soll Lücke schließen

Mit der als Sozialticket bezeichneten Monatskarte für Bezieher von Arbeitslosen- oder Sozialgeld wurde eine Lücke geschlossen, die auch Personen ohne Erwerbseinkommen den Zugang zum ÖV ermöglicht.

Dabei ist das Sozialticket nicht nur aus sozialen Gründen sinnvoll, es stärkt auch den Umweltverbund und bietet wie jede andere Abokarte den Vorteil planbarer Einnahmen. Und es ermöglicht auch jenen die „lückenlose Ticketbiografie“, für die aufgrund vorübergehender Erwerbslosigkeit andere Tarifangebote nicht infrage kommen.

VRR-Preiserhöhung erst 2011

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr hat die für August 2010 vorgesehene Preiserhöhung auf Januar 2011 verschoben. Das betrifft auch das neu geplante Sozialticket. In der Koalitionsvereinbarung von CDU und Grünen im VRR ist ein Sozialticket A für 23 € und als 9-Uhr-Ticket für 16 € vorgesehen.

Da die kommunalen Verkehrsunternehmen Einnahmeausfälle befürchten und auch in den Betriebsräten Stimmung gegen das Sozialticket gemacht wurde, hat der VRR nun ein Marktforschungsgutachten in Auftrag gegeben. In Dortmund, der einzigen VRR-Kommune mit Sozialticket (siehe **Ruhrschiene 2010#1**), wird dagegen weiter über die Höhe des durch das Sozialticket entstandenen Verlusts gestritten. Auch vor diesem Hintergrund sind die Erwartungen an die VRR-Marktforschungsstudie hoch.

Das verbundweite Sozialticket ist ein wichtiger Baustein zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs an Rhein und Ruhr. Wer den Umweltverbund stärken will, muss sich für ein Sozialticket engagieren.

Das lässt sich leider genauso wenig ohne Zuschüsse finanzieren, wie jedes andere Ticket auch. Warum erwecken nun die Verkehrsun-

ternehmen den Eindruck, als würde ihre finanzielle Zukunft davon abhängen? Die Finanzierung des ÖPNV hängt vom politischen Willen ab, ob auf Bundes-, Landes- oder kommunaler Ebene.

Doch anstelle neue Konzepte, die Geld kosten, abzulehnen, sollte man lieber einmal über neue Einnahmequellen nachdenken.

Güterzugunfall mit Folgen für den Nahverkehr

Dinslaken. (le) Am Donnerstag, dem 25.03., entgleiste in den Abendstunden ein Güterzugwaggon zwischen Voerde und Dinslaken und beschädigte dabei die Gleisanlagen auf rund 500 Meter Länge. Der recht glimpflich ausgegangene Unfall hatte jedoch massive Folgen für den Betrieb auf der Strecke Emmerich–Oberhausen.

Nach Räumung der Unfallstelle war am folgenden Freitag ein eingeschränkter Betrieb durch den eingleisig befahrbaren Abschnitt Dinslaken–Friedrichsfeld möglich, die RB 33 entfiel ab Duisburg.

Am Wochenende gab es planmäßigen Betrieb, allerdings mit deutlichen Verspätungen. Der ICE International verkehrte nach Plan mit meist nur mäßiger Verspätung.

Zwei von drei Zügen entfallen

Ab Montag, also mit Beginn der Osterferien, begannen die Bauarbeiten zur Wiederherstellung des beschädigten Gleises. Der Nahverkehr wurde mit absolutem Notprogramm gefahren, die RB 33 verkehrte gantztägig und die RB 35 von 9 bis 15 Uhr und von 19 bis 23 Uhr nur bis Oberhausen. Der RE 5 sollte zum Ausgleich generell alle Halte bedienen. So fuhren tagsüber statt drei Züge nur einer pro Stunde, abends war das Angebot auch halbiert. Schienenersatzverkehre wurden nicht angeboten, Hinweise auf alternative Fahrmöglichkeiten fehlten ebenso.

PRO BAHN protestierte bei DB Regio und dem VRR gegen diese unverhältnismäßigen Einschnitte, da die RB 35 mindestens bis Oberhausen-Sterkrade und die RB 33 wahrscheinlich sogar bis Dinslaken hätte fahren können, jeweils mit der selben Anzahl Zuggarnituren.

Der Betrieb lief an den Tagen sehr unzuverlässig, Verspätungen von 10 bis 30 Minuten mit verpassten Anschlüssen in Oberhausen und Duisburg waren üblich. Erstaunlicherweise wurden aber selbst in den Hauptverkehrszeiten noch Güterzüge durch den eingleisigen Abschnitt geschickt, was zum Rückstau teilweise bis Oberhausen führte.

Ab Karfreitag war wieder planmäßiger Verkehr möglich, allerdings weiterhin mit Verspätungen.

Chaotische Informationspolitik

Der chaotische Betrieb wurde indes durch die Informationspolitik der DB noch übertroffen. Bereits am Freitag war der ab Montag gültige Notfahrplan im Internet verfügbar, wurde allerdings an fast allen Stationen erst im Laufe des Dienstags ausgehängt. Die Aushänge galten bis Gründonnerstag, hingen aber über die Ostertage weiterhin aus.

Auch im Internet wurde nicht unbedingt besser informiert. Der Hinweis auf der Seite mit den kurzfristigen Fahrplanänderungen sagte nichts über die zusätzlichen Halte des RE 5, im Reisenden-Informationssystem (RIS) zeigte diese zunächst nur in Haldern, Millingen und Praest (hier entfielen durch den Notfahrplan überhaupt keine Züge) an, nicht in Oberhausen-Holten und Friedrichsfeld. Am Donnerstag wur-

de die RB 33 wieder angezeigt, obwohl sie noch nicht fuhr, dagegen wurden in den Folgetagen die Fahrten der RB 35 tagsüber und am Abend weiterhin unterschlagen, obwohl sie durchgeführt wurden. Und die Zuverlässigkeit der Angaben über die Pünktlichkeit der Züge war auch miserabel.

Die jüngst auf kleineren Stationen angebrachten einzeiligen Informationsdisplays wurden nur teilweise genutzt, allerdings erfolgten doch häufig Lautsprecherdurchsagen. Selbst in Düsseldorf Hbf gab es die Ansage, dass der

RE 5 außerplanmäßig u. a. in Praest halten sollte – natürlich falsch (als „Präst“) ausgesprochen.

Die Fahrgäste mussten auf der KBS 420 eine wahre Leidenszeit durchmachen. Wir sehen wie schon bei den zuletzt durchgeführten Baumaßnahmen Anzeichen, dass die DB auf der Strecke die Schmerzgrenze der Fahrgäste austeht. Wir finden: Der Nahverkehr, der immerhin den größten Teil der Trassenpreise auf der Strecke bezahlt, darf nicht mit geringster Priorität abgewickelt werden. Wehret den Anfängen!

VRR und DB: Die nächste Runde

Gelsenkirchen. (le) Hatten wir gedacht, dass die Auseinandersetzung zwischen VRR und DB Regio durch den Vergleich Ende letzten Jahres beigelegt sei, so wurden wir jetzt durch die Vergabekammer bei der Bezirksregierung Münster eines Besseren belehrt.

Gegen den Vergleich hatten zwei andere Bahnunternehmen einen Nachprüfungsantrag gestellt, die britische Wersus Public Passenger Transportation Ltd., die bislang in Deutschland noch nicht in Erscheinung getreten war, und die den Niederlandse Spoorwegen gehörende Abellio Rail NRW GmbH, die auch im VRR Leistungen anbietet und sich in ihren Rechten insbesondere dadurch beeinträchtigt sieht, dass die Vertragslaufzeit im S-Bahn-Bereich deutlich verlängert wurde (von 2018 auf 2023). Die Beschwerde von Abellio bezog sich spezifisch auf die S 5 (Dortmund–Hagen), gut nachvollziehbar, da Abellio von Hagen aus seine elektrischen Leistungen durchführt.

Die Vergabekammer folgte der Argumentation von Abellio, hob den gesamten Vertragsabschluss auf und erklärte den bisherigen Vertrag wieder für gültig, während der Antrag von Wersus wegen fehlender Antragsberechtigung abgelehnt wurde. Damit fehlt aber die vertragliche Grundlage für das seit Fahrplanwechsel eingeführte S-Bahn-Netz ebenso wie für das neue RE-Netz, das im Dezember umgesetzt werden soll.

Der Verband Mofair, in dem DB-Konkurrenten, u. a. auch Abellio, organisiert sind, sprach

davon, dass der neue Vertrag zu einer jährlichen Überkompensation der DB-Leistungen von 70 Mio € führe, gegenüber 45 Mio € jährlich, die der VRR für den bisherigen Vertrag errechnet hatte. Das Land NRW wolle sich mit insgesamt 150 Mio € an den Mehrkosten für den VRR beteiligen.

DB Regio und VRR hatten in ihrem Vergleichsvertrag vereinbart, gegen Angriffe auf diesen Vertrag vorzugehen und kündigten gemeinsam an, gegen den Spruch der Vergabekammer Beschwerde vor dem Oberlandesgericht in Düsseldorf einzulegen. Hier wird mit einem Urteil erst nach den Sommerferien gerechnet, wohl zu spät, um noch Anpassungen für den Jahresfahrplan 2011 vorzunehmen. Daher wird die Umsetzung des neuen RE-Netzes erst einmal weiter betrieben, was Fahrzeugbeschaffung und Trassenbestellung betrifft.

Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass am Ende diese Planung wieder zurückgedreht werden muss. Ebenfalls ist damit die Zusammensetzung der anstehenden Ausschreibungspakete, insbesondere bei den langlaufenden RE-Linien, die mit den benachbarten Zweckverbänden abgestimmt werden müssen, wieder völlig unklar.

STOAG lässt vorne einsteigen

Oberhausen. (dg) Seit 1. April proben die Oberhausener das vorne Ein- und hinten Aussteigen als Vorstufe für die Einführung des auch verbundweit geplanten elektronisch kontrollierten Vordereinstiegs. In einer ersten Phase wird, wie bei vielen VRR Unternehmen auch, eine Sichtprüfung der Fahrkarten durch das Fahrpersonal beim Einsteigen durchgeführt. Nach Auslieferung der neuen Terminals werden die Zeitkarten des VRR und die Onlinetickets der Bahn AG in Sekundenschnelle elektronisch auf ihre Gültigkeit überprüft.

Erscheint Grün auf dem Display, ist alles in Ordnung und es darf Platz genommen werden. Bei Gelb ist eine Nachprüfung durch das Fahrpersonal erforderlich, beispielsweise wenn ein Zusatzticket benötigt wird. Bei Rot wird zukünftig das Ticket sofort eingezogen. Der Fahrgast soll dann einen Einzelfahrschein kaufen, sich anschließend an ein Kundencenter zur Klärung des Vorfalls wenden und dort eine Fahrgelderstattung beantragen. Ein erfolgreicher Test der Geräte fand im Januar und Februar auf der Linie SB 92 statt.

In Ausnahmesituationen durch großen Fahrgastandrang etwa nach Veranstaltungen, oder bei Personen mit Rollatoren, Kinderwagen oder in Rollstühlen sollen alle Türen geöffnet werden. Daher wird auch auf Fahrkartenkontrollen zukünftig nicht verzichtet.

Übrigens kann das Ticket auch gelesen werden, wenn es sich im Portemonnaie befindet und vor das Terminal gehalten wird. Fahrgastprofile werden nicht gespeichert.

Positiv ist die schrittweise Einführung bis zum Fahrplanwechsel, denn so kann das Unternehmen seine Fahrpläne und Umlaufplanung noch rechtzeitig den neuen Gegebenheiten anpassen. Der Barverkauf ist leicht angestiegen.

Wir wünschen den Fahrern/innen viel Glück bei der Durchsetzung der Ticketkontrolle und bitten alle Fahrgäste Ihre Karte bereit zu halten, um Verzögerungen im Betriebsablauf zu vermeiden.

Prignitzer verlässt NRW

Gelsenkirchen/Unna. (le) Nachdem die zu Arriva gehörende Prignitzer Eisenbahn ihre ersten Strecken im Raum Oberhausen bereits an die NordWestBahn verloren hatte (die Betriebsübergabe findet im Dezember 2010 statt), erhielt jetzt auf ihrer letzten Strecke in NRW, der Westmünsterlandbahn (RB 51) von Dortmund nach Enschede, die DB den Zuschlag nach einem langwierigen Verfahren.

Ausgeschrieben waren als Netz westliches Münsterland neben der Westmünsterlandbahn noch die bislang von der DB gefahrenen Strecken Münster–Coesfeld und Münster–Enschede. Nachdem zunächst keine auskömmlichen Angebote eingingen, wurden die drei Strecken einzeln angeboten, jetzt aber doch gemeinsam an die neue DB-Tochter DB Regio Westfalen GmbH vergeben. Die DB nimmt neuerdings mit speziellen Tochterfirmen am Wettbewerb teil, erstmalig beim Rhein-Sieg-Express (RE 9) mit der DB Heidekrautbahn GmbH, die nach Gewinn der Ausschreibung in DB Regio Rheinland GmbH umfirmiert wurde.

Auf den drei Strecken kommen 34 optisch und technisch erneuerte Dieseltriebwagen vom Typ Talent zum Einsatz, die als Neuerung u. a. Videoüberwachung erhalten und Fahrkartenautomaten mitführen werden. Ob das bisher von der Prignitzer betriebene Kundencenter am Hbf Lünen weiter betrieben wird, ist daher fraglich. Die Vertragslaufzeit beginnt im Dezember 2011 und beträgt 15 Jahre. Das Fahrplanangebot bleibt weitgehend unverändert.

PRO-BAHN-Idee umgesetzt

Essen. (os) Seit dem 7. Januar sind im neu gestalteten Schienennetzplan Essen auch die Eisenbahnlinien im Stadtgebiet dargestellt. Der alte Plan bildete nur die EVAG-Linien ab. Nachdem unser Hinweis „Essen mobil – ohne SPNV“ (**Ruhrschiene 2007#2**) ungehört blieb, hatten wir uns 2009 mit einem Brief direkt an die EVAG gewandt.

EVAG-Versuchskaninchen

Essen. (le) Nach den massiven Problemen auf den Stadtbahnlinien zum Fahrplanwechsel in Januar stellte die EVAG ihre Fahrgäste erneut auf harte Proben. Zum Beginn der Osterferien wurde auf der U 11 die Kurszahl wieder von 8 auf 7 reduziert, die Wendezeiten betruhen wieder nur 5 und 7 Minuten an den Endstellen – nach wenigen chaotischen Tagen mit Verspätungen bis zu 30 Minuten ruderte die EVAG – nun zum zweiten Mal – zurück. Nach den Osterferien wurde auf der U 17 ein Teil der Kurse wieder nur mit Einzelwagen gefahren, auch hier kam es wieder zu Verspätungen und zahlreiche Fahrgäste mussten zurückbleiben. Nach wenigen Tagen ruderte die EVAG auch hier – zum zweiten Mal – wieder zurück. *Liebe EVAG, bitte verschone die Fahrgäste vor weiteren Experimenten.*

PRO BAHN redet im VRR mit

Gelsenkirchen. (le) Entsprechend der Koalitionsvereinbarung von CDU und Grünen in den VRR-Gremien wurde die Satzung der VRR AÖR dahingehend verändert, dass die Fahrgastverbände PRO BAHN und VCD je einen Vertreter als „ständigen Gast“ mit Rederecht in die Ausschüsse für Tarif und Marketing und für Verkehr und Planung entsenden dürfen. PRO BAHN hat nach Abstimmung der betroffenen Regionalverbände hierfür Frank Michalzik (RV Niederrhein) für den Ausschuss für Tarif und Marketing und Lothar Ebbers (RV Ruhr) für den Ausschuss für Verkehr und Planung benannt.

Führerscheinenzug als Strafe

Deutschland. (os) Immer wieder fordern Politiker, Polizeifunktionäre oder Juristen, Fahrverbote auch unabhängig von Verkehrsdelikten auszusprechen. „Das Fahrverbot könne bei Körperverletzungs- und Gewaltdelikten die Lücke zwischen Geld- und Freiheitsstrafe schließen“, sagte zuletzt der niedersächsische Justiz-

minister Bernd Busemann (CDU). Ist also der Verzicht auf das Auto schlimmer als eine Geldstrafe, aber weniger schlimm als ein Gefängnisaufenthalt?

Wer den Verzicht aufs Auto mit Strafe gleichsetzt, der rückt – bewusst oder unbewusst – andere Verkehrsmittel in ein schlechtes Licht. Zum einen, weil Autofahren gegenüber anderen Verkehrsmitteln als wertvoller dargestellt wird. Von einem Fahrverbot für Bus und Bahn war jedenfalls bislang nicht die Rede. Andererseits muss man sich vielleicht demnächst schämen, wenn man beim Verlassen des Busses mit der Frage konfrontiert wird: „Was hast du denn verbrochen?“ Und letztlich scheint es auch zweifelhaft, ob es wirklich eine gute Idee ist, einem U-Bahn-Schläger den Führerschein abzunehmen.

EVAG stellt Linien ein

Essen. (gb) Der Stadt Essen droht die Kapung weiterer Stadtgrenzen überschreitender Buslinien. Mangels Nachfrage stellt die EVAG zu den Sommerferien den Streckenabschnitt Kupferdreh-Deile–Nierenhof der Linie 177 und die Linie 171 Kupferdreh–Velbert komplett ein. Durchschnittlich 1,4 Fahrgäste nutzten die angebotenen Fahrten. Allerdings fährt parallel zur 177 zwischen Kupferdreh und Nierenhof die S-Bahnlinie S 9, welche eine schnelle Alternative ist. Seitens der Stadt Velbert wird überlegt, den Betrieb der Linie 169 und den NE 8 nach Essen von der Rheinbahn übernehmen zu lassen, da der Kreis Mettmann eine Betriebskostenspauschale von 0,80 €/km vereinbart hat, welche günstiger als das Angebot der EVAG sei.

(le) Die Meldung ist symptomatisch: Wenn die Städte im Nahverkehr sparen müssen, dann wählen sie am liebsten dazu Verbindungen in die Nachbarstädte. Velbert hatte schon vor einigen Jahren den 10-Minuten-Takt Richtung Essen abbestellt. Besonders auffällig ist aber die Buslinie 177. In der städtischen Vorlage ist an keiner Stelle ein Hinweis darauf, dass zwischen Essen-Kupferdreh und Velbert-Nieren-

hof noch der Hattinger Ortsteil Niederbonsfeld liegt, der so seine Anbindung Richtung Essen verliert. Das ganze erinnert an die BVR-Linie 762 (Ratingen-Breitscheid-Velbert), die vor einigen Jahren aufgrund mangelnden Interesses der beteiligten Städte Ratingen, Mülheim, Essen, Heiligenhaus und Velbert unterging.

Nahverkehrsplan Dortmund

Dortmund. (os) Am 4. Februar hatte PRO BAHN im Dortmunder Rathaus auf Einladung des Oberbürgermeisters Gelegenheit, seine Positionen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans vorzutragen. Das Positionspapier steht auf unserer Website: <http://www.probahn-ruhr.de/download/nvp-do-stellungnahme.pdf>.

Ein wichtiges Anliegen ist die Befahrbarkeit des zukünftigen Boulevards Kampstraße mit Linienbussen. Für zukünftige Verkehrsplanungen sollten die Optionen, mit Bussen in die City zu fahren, nicht verbaut werden. Bislang ist lediglich die Anbindung der Reinoldikirche an den Wallring über Kuckelke und Brüderweg vorgesehen (status quo).

Nacht beginnt wieder später

Oberhausen. (le) In seiner letzten Sitzung beschloss der Rat der Stadt Oberhausen, den Start der NachtExpress-Linien wieder nach hinten auf 23 Uhr zu verlegen. Damit haben unsere Aktionen gegen den massiv verschlechterten Abendverkehr (siehe **Ruhrschiene 2009#3**) letztendlich zum Erfolg geführt. Das Einsparziel bei der STOAG von 2,837 Mio € jährlich (davon 2,174 Mio € im Leistungsangebot), das bis 2012 zu erreichen ist, bleibt unverändert. Der verlängerte Abendverkehr kostet jährlich 0,444 Mio €, die durch Leistungseinsparungen an anderer Stelle zu kompensieren sind. Erste Maßnahmen sind zusammen mit der Verlegung des NE-Beginns zum Fahrplanwechsel im Juni vorgesehen, der Rest soll im Juni 2011 umgesetzt werden. Über die Details werden wir in der **Ruhrschiene** berichten.

Mobilitätsgarantie landesweit

Nordrhein-Westfalen. (dg) Seit Januar gilt nun die NRW-weite Mobilitätsgarantie. Verspätet sich ein Nahverkehrsmittel um mehr als 20 Minuten oder fällt aus, werden mindestens notwendige Taxikosten bis 20 € erstattet. Mehrere Fahrgäste können sich auch ein Taxi teilen. Es dürfen auch ICE-/EC-/IC-Züge genutzt werden. Bedingung ist, dass man entweder ein Verbundticket oder eine Karte gemäß NRW-Tarif besitzt. Ausnahmen sind Streik, Unwetter, Naturkatastrophen, Bombendrohungen und wenn ein alternatives öffentliches Verkehrsmittel verfügbar ist. Einen universellen Erstattungsantrag für alle neun Tarifgemeinschaften/-verbände findet man unter www.nahverkehr.nrw.de.

Klimakampagne

Düsseldorf. (os) Verbraucher werden zu aktiven Klimaschützern – dieser Gedanke verbirgt sich hinter der Klimakampagne der Verbraucherzentralen. Wer dann aber wirklich mal das Auto stehen lässt, um mit Bus und Bahn zu fahren, ist von der „Tariflandschaft“ oft überfordert. Die Verbraucherzentrale NRW und PRO BAHN sehen in einem leicht verständlichen Tarif bzw. Vertrieb eine Chance, neue Fahrgäste für Bus und Bahn zu gewinnen. Hierzu sind in der zweiten Jahreshälfte gemeinsame Aktionen geplant. Ansprechpartner bei PRO BAHN: Lothar Ebbens und Oliver Stieglitz, Link zur Klimakampagne: www.verbraucherfuersklime.de

Grenz-Treff

(le) Das diesjährige Grenz-Treff für die PRO BAHNER von Ruhr und Niederrhein findet am 13. Juli statt. Treffpunkt ist wieder am Bahnhof Oberhausen-Sterkrade am DB-Gleis 1 um 18:35 Uhr (RE 5 aus beiden Richtungen wird abgewartet). Dieses Mal geht es im Rahmen der Kulturhauptstadt Ruhr 2010 zum „Kulturkanal“. Im Anschluss gibt es wieder einen „Grenz-Imbiss“ bei Dirk Grenz.

Termine

Samstag, 01.05.2010, 11 bis 18 Uhr
Infostand zum Sozialticket von PRO BAHN, VCD und Dortmunder Sozialforum, Westfalenpark Dortmund, Westfalenpark

Donnerstag, 06.05.2010, 19:30 Uhr
Ortsgruppe Dortmund

Sonntag, 16.05.2010
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Überraschungstour Ruhr 2010
10:15 Uhr E Hbf , ServicePoint

Dienstag, 18.05.2010, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Dienstag, 25.05.2010, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Donnerstag, 03.06.2010, 19:30 Uhr
Ortsgruppe Dortmund

Dienstag, 15.06.2010, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Samstag, 19.06.2010
Mobil ohne Auto ab Dortmund:
Stadterneuerung und Landesgartenschau in Hemer
09:45 Uhr Treffpunkt DO Hbf , Gleis 3, Anmeldung bei Oliver Stieglitz (siehe Seite 2) bis 11.06.

Sonntag, 20.06.2010
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Der Aachener Süden
09:00 Uhr E Hbf , Service Point

Dienstag, 22.06.2010, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Sonntag, 11.07.2010
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Bergische Museumsbahnen – So fahren sie ein
10:15 Uhr E Hbf , ServicePoint

Dienstag, 13.07.2010, 18:35 Uhr
„Grenz-Treff“, Treffpunkt OB-Sterkrade, Gleis 1 (siehe Seite 11)

Sonntag, 18.07.2010
Mobil ohne Auto ab Dortmund:
Still-Leben Ruhrschnellweg Radtour auf der A 40
11:00 Uhr Treffpunkt Dortmund, Märkische Straße, Anmeldung bei Oliver Stieglitz (s. Seite 2) bis 16.07.

Dienstag, 20.07.2010, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Dienstag, 27.07.2010, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Die aktuelle Terminübersicht und weitere Informationen im Internet:
www.probahn-ruhr.de/termine

Arbeitsgruppe Essen, Bottrop, Mülheim: Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstr. 11, Essen, Essen Hbf
O.Tram Oberhausen: „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, Oberhausen Hbf
Ortsgruppe Dortmund: „Kraftstoff“, Augustastraße 2 (Ecke Rheinische Straße), Dortmund, Westentor (U 43/U 44)
Regionalgruppe Hellweg/Hochstift: Die Regionalgruppe hat wechselnde Treffpunkte. Infos bei Günter Fiedler, 02942 1598, fiedler@probahn-ruhr.de, oder Rainer Wester, 05258 940219, wester@probahn-ruhr.de.

Na, interessiert an PRO BAHN?

Bitte hier abtrennen oder kopieren und einsenden. Oder einfach online Mitglied werden unter <http://www.pro-bahn.de/beitritt>
PRO BAHN e. V. • Friedrichstraße 95 • 10117 Berlin • 030 20181742 030 20179967

Ja, ich bin an PRO BAHN interessiert.

- Ich möchte weitere Informationen.
 Ich möchte PRO BAHN beitreten.

Sie erleichtern uns die Arbeit mit einer
Einzugsermächtigung.

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Nachname, Vorname

weitere Namen (bei Familienmitgliedschaft)

Straße, Hausnummer

PLZ, Wohnort

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.) Beruf (freiwillig)

Datum, Unterschrift

(Ruhrschiene 2010#2 • Regionalverband Ruhr)

Kontonummer

BLZ

Kreditinstitut

bin ich – bis auf Widerruf – einverstanden.

Datum, Unterschrift

- Einzelmitglied 42,- € / Jahr
 Juniormitglied (≤ 26 Jahre) 26,- € / Jahr
 Familienmitgliedschaft 49,- € / Jahr
 Fördermitgliedschaft ab 80,- € / Jahr (Firmen, Institutionen, Kommunen)