



Neues RE-Konzept startet

Düsseldorf/Gelsenkirchen/Unna. (le) Trotz der noch immer nicht endgültig geklärten juristischen Auseinandersetzung um den geänderten Verkehrsvertrag zwischen VRR und DB Regio (wir berichteten mehrfach) geht zum Fahrplanwechsel am 12.12.2010 das neue RE-Netz in Betrieb. Neben den Linienwegsänderungen sind auch Kapazitätserhöhungen und Fahrplanausweitungen vorgesehen.



Stau auf dem Bahnsteig - RE 6 in Dortmund.
Foto: Oliver Stieglitz

Hauptpunkt ist der Tausch der Linienäste zwischen RE 2 und RE 11. Der RE 2 verkehrt neu zwischen Münster und Düsseldorf über Recklinghausen und Essen, der RE 11 bedient dafür die Relation von Hamm nach Mönchengladbach über Essen und Krefeld. Den bisher vom RE 11 bedienten Abschnitt zwischen

Fortsetzung auf Seite 2>>>

In dieser Ausgabe:

-  **S. 3: Mitte-Deutschland-Verbindung**
-  **S. 4 - 5: Rhein-Ruhr-Express**
-  **S. 6 - 8: Essen, Bottrop und Hamm**
-  **S. 9 - 11: Kurzmeldungen**
-  **S. 11/12: Impressum, Termine**

RE-Konzept

Hamm und Paderborn übernimmt der RE 1 tagsüber im Zweistundentakt.

Die Fahrplanlage des RE 2 wurde mit der RB 42 getauscht, so dass der RE 2 jetzt in Münster im Hauptknoten mit Anschluss an den Hamburger IC sowie an fast alle Regionallinien, z. B. auch den RE 15 nach Emden, liegt. Dadurch verkehrt er auch im Spät- und Nachtverkehr, dann aber nur bis bzw. ab Essen. Zwischen Essen und Düsseldorf wird bis nach 22 Uhr, in den Wochenendnächten bis nach Mitternacht gefahren. In den Spät- und Nachtstunden hält der RE 2 auch in Recklinghausen Süd.

Der neue RE 11 verkehrt zukünftig täglich und im Stundentakt zwischen Hamm und Mönchengladbach. Wegen des Fernverkehrs werden die Halte Nordbögge und Dortmund-Scharnhorst meist nur alternierend bedient, teilweise wird auch in Kamen-Methler durchgeführt. Nach 21 Uhr sowie sonn- und feiertags wird der Abschnitt Dortmund – Hamm nicht bedient. Eingesetzt werden modernisierte Elektrotriebwagen der Baureihe 425, da sonst die Anschlüsse in Viersen und Mönchengladbach nicht erreicht werden.

Abends und am Wochenende

Das stündliche Grundangebot für alle Halte zwischen Dortmund und Hamm übernimmt an Sonn- und Feiertagen der RE 3, der bislang in Dortmund wendete. In den Abend- und Nachtstunden bedient der RE 1 diese Halte, tagsüber hält er nur in Kamen und bietet so sicherere Anschlüsse in Hamm an die RB 69 und RB 89 in Richtung Bielefeld, Münster und Paderborn. Durch die neue RE-Bedienung zwischen Hamm und Paderborn auch an Wochenenden wird die Hellwegstrecke besser an den Rhein-Ruhr-Raum angebunden, wobei jetzt auch Köln und Aachen umsteigefrei erreichbar sind. Weiterer Pluspunkt des neuen Konzepts ist, dass der RE 6 künftig auf dem Abschnitt Dortmund - Düsseldorf drei Stunden länger verkehrt, wodurch hier die langersehnte halbstündliche RE-Bedienung bis 23 Uhr geschaffen wird. Bislang begannen und endeten die Züge in und aus Richtung Ostwestfa-

len abends in Dortmund ohne akzeptable Anschlüsse ins mittlere und westliche Ruhrgebiet.

Längere Züge

Ein weiterer Baustein des RE-Konzepts ist eine Aufstockung der Kapazitäten der Dosto-Züge. Gleich zum Fahrplanwechsel geht der neue RE 2 mit fünf statt bisher vier Wagen an den Start. Beim RE 1 sollen die Züge sukzessive ab März 2011 um einen Wagen verstärkt werden. Wenn diese Umstellung bis August umgesetzt ist, folgt der sechste Wagen auf den Garnituren des RE 5 (bis November). Voraussetzung für diese Umstellung ist die Verbesserung der Antriebsleistung der vorhandenen Lokomotiven der Baureihe 146 von 4,2 MW auf 5,6 MW.

Suboptimal ist im neuen Fahrplan die Verteilung der schnellen Züge im besonders stark belasteten Abschnitt Duisburg – Düsseldorf. Vor dem RE 1 (Abfahrt zur Minute 23) klappt meist eine Lücke von 31 Minuten (vorherige Abfahrt RE 3 zur Minute 52). Bislang fuhr in dieser Zeit zumindest zweistündlich der RE 11. Jetzt gibt es vor allem in der morgendlichen Hauptverkehrszeit Entlastung durch zusätzliche Züge der RB 35 aus Richtung Wesel. Alle drei morgens nach Düsseldorf verlängerten Planleistungen dieser Linie verkehren zukünftig auf einer schnellen Fahrplantrasse vor dem RE 1, die Fahrt 07:16 Uhr ab Duisburg ist sogar nach Köln Hbf durchgebunden, ohne Halt in Düsseldorf Flughafen und Düsseldorf-Benrath (Gegenleistung ab Köln um 16:17 Uhr ist der bisherige schnelle RB 35-Zusatzzug nach Wesel).

In Gegenrichtung wird der RE 1 im Abschnitt Düsseldorf – Duisburg – Essen (Abfahrt Düsseldorf zur Minute 22) durch den zur Minute 06 fahrenden RE 2 entlastet. Die größte Lücke (23 Minuten) besteht jetzt vor dem RE 3, in dieser Lücke fuhr bislang zweistündlich der RE 11. Allerdings dürfte der RE 3 durch die neue Direktverbindung von Düsseldorf nach Gelsenkirchen und Wanne-Eickel mit dem RE 2 entlastet werden.

Ab nach Kassel – aber wie?

Dortmund. (Ie) Zum Fahrplanwechsel im Dezember streicht die DB die bisherige IC-Linie 51 zwischen Düsseldorf und Stralsund über Kassel und Erfurt (Mitte-Deutschland-Verbindung). Statt eines kundenorientierten Taktverkehrs werden jetzt nur noch einzelne Verbindungen angeboten.

So verkehrt zukünftig täglich ein ICE-Zugpaar zwischen Düsseldorf und Dresden (Dortmund ab 06:43 Uhr, an 19:14 Uhr) sowie ein ebenfalls tägliches IC-Zugpaar (Dortmund an 11:15 Uhr, ab 14:43 Uhr), das samstags in Leipzig endet. Freitags und sonntags wird das Angebot durch ein weiteres Zugpaar zwischen Köln und Leipzig bzw. Berlin verstärkt (Dortmund ab 12:44 Uhr, an 21:14 Uhr).

Neu ist ein ICE-Zugpaar zwischen Rhein-Ruhr und München über die Hellwegstrecke, das ab Kassel über die Neubaustrecke nach Würzburg verkehrt und ab dort mit dem Zugteil über die NBS Frankfurt – Köln vereinigt nach München fährt (Dortmund ab 09:42 Uhr, an 16:14 Uhr). In Gegenrichtung wird analog in Würzburg geflügelt.

Zur weiteren Angebotsverdichtung haben sich nach langen und heftigen Verhandlungen (der fahrgast berichtete in Heft 2/2010) der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) auf zwei zusätzliche Zugpaare nach Kassel geeinigt. Montags bis freitags fährt ein Frühzug der eurobahn von Dortmund (ab 04:50 Uhr) nach Kassel-Wilhelmshöhe (an 06:55 Uhr), der neben den IC-Halten nur in Kamen und Hofgeismar hält und sogar die ICE-Fahrzeit unterbietet. Dieser Zug fährt um 07:02 Uhr ab Kassel-Wilhelmshöhe zurück und mündet in die bestehende RB 89-Leistung ab Paderborn um 08:21 Uhr nach Münster. Abends ist es genau umgekehrt: Die RB 89 aus Münster (Paderborn an 19:38 Uhr) wird bis Kassel-Wilhelmshöhe verlängert (an 20:55 Uhr) und fährt zurück um 21:02 Uhr als Schnellverbindung nach Dortmund (an 23:21 Uhr), wobei dieser Zug auch noch Salzkotten, Geseke, Bad Sassendorf und Welver anfährt.

An den Wochenenden wird statt der Frühverbindung ein zusätzliches Zugpaar tagsüber angeboten, indem die bisher in Paderborn um 09:40 Uhr endende RB 89 bis Kassel-Wilhelmshöhe verlängert wird (an 10:55 Uhr). In Gegenrichtung verkehrt die planmäßige RB 89 Warburg ab 15:39 Uhr bereits um 15:02 Uhr ab Kassel-Wilhelmshöhe.

Ansonsten bleiben die zweistündlichen Verbindungen mit der RB 89 bis Warburg mit Anschluss an den RE 17 nach Kassel-Wilhelmshöhe bzw. umgekehrt erhalten. Die Spätverbindung zum Kasseler Hauptbahnhof mit Umstieg in Warburg in die Regiotram verkehrt jetzt rund eine Stunde später als bisher.

Nach zähen Verhandlungen zwischen NWL und NVV ist ein halbwegs brauchbarer Ersatzverkehr mit Regionalzügen herausgekommen, der insbesondere die Tagesrandverbindungen gegenüber dem bisherigen Fahrplan noch einmal verbessert. Dennoch ist dieses Angebot der Bedeutung dieser Verkehrsachse nicht angemessen. Zwar werden die Fahrgäste in Paderborn, Lippstadt und Soest durch das neue RE-Netz (wir berichten an anderer Stelle) mit guten Tagesverbindungen Richtung Rhein-Ruhr mit dem RE 1 teilweise entschädigt. Aber östlich von Paderborn klafft dann eine große Lücke.

Großer Gewinner ist der Fernverkehr der DB: Die beiden Zugpaare zwischen Düsseldorf und Sachsen binden jeweils genau eine Fahrzeuggarnitur, der zusätzliche ICE 3 nach München ist aus der Linie Essen – München über die NBS Köln – Frankfurt herausgespart, bei der um diese Zeit dann eine Einfachtraktion ausreichen muss. Und so können diese Angebote leicht wieder gestrichen werden, wenn sie nicht ausreichend angenommen werden oder der Fahrzeugpark zu knapp wird.

RRX kommt kaum voran

Düsseldorf. (le) Während im Südwesten die Bagger angerückt sind, um das umstrittene Projekt Stuttgart 21 umzusetzen, kommt das wichtigste NRW-Schiienenprojekt für den Personenverkehr, der Rhein-Ruhr-Express (RRX), selbst bei der Planung nicht recht voran. Bei einer Sitzung des Verkehrsausschusses im Landtag gab es neue Informationen, aber auch neue Anlässe für Zweifel.

Am 28.10. berichtete die DB in Düsseldorf über den Planungsstand zum RRR und damit verbunden über die Ausbaustrecke (ABS) Lünen – Münster. Die Planung des RRR ist in sechs Planfeststellungsbereiche (PFB) aufgeteilt, wobei die kritischsten die PFB 2 (Düsseldorf-Hellerhof – Düsseldorf-Wehrhahn), 3 (Düsseldorf-Zoo – Duisburg Abzw Kaiserberg) und 6 (Dortmund-Lütgendortmund – Dortmund-Eving) sind. Dennoch soll als erstes für den PFB 1 (Köln Hbf – Langenfeld-Berghausen) das Planfeststellungsverfahren, voraussichtlich im April 2011, eingeleitet werden. Die kritischen Bereiche sind als letzte geplant, der PFB 2 soll erst im Juni 2013 in die Planfeststellung gehen. Für die ABS Lünen – Münster ist die Planfeststellung ebenfalls für Juni 2013 angedacht.

Knoten Dortmund

Für den Umbau des Knotens Dortmund ist die Planung grundlegend geändert worden. Statt der ursprünglich vorgesehenen Verschwenkung des RRR westlich des Hauptbahnhofs auf den nördlichsten Bahnsteig (siehe **Ruhrschiene 2009#3**) wird jetzt ein RRR-Bahnsteig mittig auf Bahnsteig 5 (Gleis 11/16) zwischen den Richtungsbahnsteigen für den Fernverkehr 4 (Gleis 8/10) und 6 (Gleis 18/20) geplant. Bahnsteig 7 (Gleis 21/23) ist für die Züge Richtung Herne vorgesehen, also auch für den RRR 3 über die Köln-Mindener Strecke. Die RB 50 soll Bahnsteig 8 (Gleis 26/31) anfahren. Für die kreuzungsfreie Ausfahrt Richtung Lünen ist ein neues Kreuzungsbauwerk im Ostkopf des Hauptbahnhofs vorgesehen, Nah- und Fernverkehr Richtung Lünen sollen im Bereich Eving ebenfalls kreuzungsfrei getrennt werden. Bei dieser Lösung sollen die Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten teilweise höher liegen als bei der bisherigen, von PRO BAHN

abgelehnten Variante. Der notwendige Grunderwerb ist geringer, die erforderlichen Kosten bleiben auf ähnlichem Niveau.

Finanzierung

Ausgehend vom erwähnten Zeitablauf wurden auch erstmals Termine für einen frühest denkbaren Baubeginn genannt, der für den PFB 1 im März 2014 liegen könnte, bei den kritischen Bereichen im Raum Düsseldorf jedoch erst im Juni 2017. Hierfür sind aber zunächst Zusagen für die Finanzierung der Maßnahme durch den Bund einzuholen (angestrebt für 2011 bis 2013), anschließend gilt es, konkrete Finanzierungsvereinbarungen abzuschließen (jeweils ein Jahr später vorgesehen). Kaum ein Abgeordneter oder Zuhörer im Ausschuss wollte diese Termine für bare Münze nehmen, da herauskam, dass selbst die Finanzierung der Planungskosten noch im Unklaren ist. Einerseits besteht noch eine zu deckende Lücke in Höhe von 21 Mio. Euro, von der beim Bahngipfel im März des Jahres keine Rede war. Andererseits ist die DB erst dann bereit, ihren Finanzierungsanteil an den Planungskosten in Höhe von 25 Mio. Euro einzubringen, wenn auch zumindest teilweise Finanzierungszusagen für die Übernahme der Baukosten durch den Bund vorliegen.

Hier setzte dann die Diskussion an, die in der nächsten Ausschusssitzung fortgeführt wird. Zuvor war eine Liste bestehender Finanzierungsvereinbarungen des Bundes für neue Schienenprojekte bekannt geworden, wonach bis 2020 bereits 8 Mrd. Euro verplant sind, bei jährlich zur Verfügung stehenden Mitteln von nur rund 1,1 Mrd. Euro. Für den RRR tauchen in dieser Liste nur 20 Mio. Euro Planungskosten auf. Da aber zahlreiche auf-

geführte Bauprojekte inzwischen bereits mit deutlich höheren Kosten als in der Liste angesetzt kalkuliert werden müssen, ist der Spielraum für neue Projekte wie den RRX äußerst begrenzt, zumal andere Projekte wie die Y-Trasse in Niedersachsen sowie weitere Abschnitte der ABS Karlsruhe – Basel in Baden-Württemberg auch noch um Aufnahme in die Liste konkurrieren.

Weitere Zweifel entstanden, als zwei Wochen später die Neubewertung der Neubauprojekte aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) im Bundestags-Verkehrsausschuss publiziert wurde. Hier fehlt der RRX, was allerdings methodische Gründe hat. Neu bewertet wurden nur die Projekte aus dem letzten BVWP, bei Neuprojekten wie dem RRX wurde die Bewertung aus der Konzeptstudie aus dem Jahre 2006 – hier ergab sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,5 – als weiterhin aktuell

angesetzt. Für die ABS Lünen – Münster ergab die erneute Bewertung ein NKV von nur noch 1,1 (vorher 4,0), da die ursprünglich angesetzten Kosten von 177 Mio. Euro (Preisstand 1998) auf inzwischen 377 Mio. Euro (Preisstand 2008) angestiegen waren und die bisher prognostizierten Verlagerungen von der Straße auf die Schiene jetzt geringer ausfielen. Allerdings bezeichnen die Gutachter die Kostenkalkulation als vergleichsweise hoch. Gleichzeitig führen die Gutachter die Sperrung des Dortmunder Hauptbahnhofs für den Güterverkehr als nachteilig für die Auslastung der ABS auf, was aber irreführend ist, da der Güterverkehr südlich von Lünen sowohl auf die Hamm-Osterfelder Bahn als auch die Güterumgehung Dortmund direkt in alle relevanten Richtungen (Dortmunderfeld, Hagen-Vorhalle, Herne, OB-Osterfeld Süd) geführt werden kann, ohne den Hauptbahnhof zu berühren.

Dialog in der Bundeshauptstadt

Berlin. (os) Im Gespräch mit Berliner Verkehrspolitikern engagieren sich PRO-BAHN-Vertreter aus Nordrhein-Westfalen erstmals direkt in Berlin für NRW-Verkehrsprojekte.

Auf Einladung des Dortmunder Bundestagsabgeordneten Markus Kurth führen acht PRO-BAHN-Vertreter Ende September für drei Tage nach Berlin. Im Gespräch mit dem Sprecher des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestags, Winfried Hermann, erfuhr PRO BAHN, dass die früheren NRW-Landesregierungen wenig Engagement auf Bundesebene gezeigt haben. Hermann habe aber einen guten Draht zum neuen NRW-Staatssekretär für Verkehr, Horst Becker. Als Beispiel für den hohen Stellenwert persönlichen Einsatzes nannte er das fragwürdige Projekt Stuttgart 21. Die Baden-Württembergische Landesregierung habe permanent in Berlin für das Projekt geworben. Hilfreich war auch, dass seinerzeit mit dem DB-Vorstandsvorsitzenden Dürr und Bundesverkehrsminister Wissmann zwei Hauptverantwortliche aus Baden-Württemberg stammten. Hermann riet PRO BAHN, den Kontakt zu Bundestagsabgeordneten aus NRW zu suchen und bot an, sich auch persönlich vor

Ort ein Bild der Situation zu machen. Generell riet er NRW bei wichtigen Bahnprojekten zur parteiübergreifenden Zusammenarbeit.

Beim Zusammentreffen mit dem Geschäftsführer der Allianz pro Schiene (ApS), Dirk Flege, ging es auch um die Frage, ob die Allianz pro Schiene „nur“ auf der Bundesebene auftreten sollte oder auch landespolitisch aktiv werden könnte. Flege sieht die Zukunft der ApS in Berlin und hält eine Ausweitung auf die Länder nicht für sinnvoll. Er möchte aber gerne über die grundsätzlichen Themen hinaus auch das Augenmerk auf bundespolitisch relevante Einzelprojekte richten. Bei der Bewertung regionaler Themen wird die ApS dann auch den Kontakt zu Ansprechpartnern vor Ort suchen.

Auf Einladung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) besuchte die NRW-Delegation auch die Bahnmesse Innotrans, wo sich weitere Gespräche ergaben.

Neues Straßenbahnlinienkonzept für Essen

Essen. (gtb) Im Jahre 2013 soll das Straßenbahnnetz in Essen weitgehend auf einen Niederflurbetrieb umgestellt werden. Hierzu werden in den nächsten Jahren 27 neue Niederflurfahrzeuge angeschafft.

Als einzige Strecke mit Hochflurwagen verbleibt die Südstrecke vom Hauptbahnhof nach Bredeney. Diese wird in Teilabschnitten gemeinsam mit der U 11 benutzt (Dreischienengleis).

Ab 2013 sieht das Linienkonzept wie folgt aus (NF = Niederflur, HF = Hochflur):

- 106 NF Essen Hbf – Helenenstraße
(Fahrzeuge werden am Hbf von der Linie 101 durchgebunden.)
- 107 NF Essen Hbf – Gelsenkirchen Hbf
- 107 HF Bredeney – Hanielstraße
(Verstärkerfahrten)
- 108 HF Bredeney – Altenessen Bf

Kulturlinie wird geteilt

Die Kulturlinie 107 wird damit geteilt. Die Betriebszeiten der 107 HF werden gegenüber dem Zustand vor dem Kulturhauptstadtjahr harmonisiert und vermutlich ausgeweitet. Neu ist die Verlängerung der Verstärkerfahrten bis zur Haltestelle Hanielstraße in Katernberg. Ursprünglich war geplant, 42 neue Niederflurbahnen zu bestellen. Damit sollte der Straßenbahnbetrieb vollständig auf Niederflur umgestellt werden. Für die beiden Hochflurlinien bleiben 20 Straßenbahnen der Baureihe 1100 im Bestand und werden modernisiert. 22 Fahrzeuge dieser Baureihe werden ausgemustert. Sieben Züge der Baureihe 1400 werden möglicherweise nach Mülheim abgegeben. Ins-

gesamt wird die EVAG 2013 dann 61 NF-Fahrzeuge, 20 HF-Fahrzeuge mit Klapptrittstufen und 8 HF-Fahrzeuge ohne Klapptrittstufen betreiben. Die verbleibenden Hochflurwagen werden bis 2025 eingesetzt und haben dann das Ende ihrer technischen Lebensdauer erreicht. Alle 52 U-Stadtbahnen (45 EVAG, 7 MVG) sollen ebenfalls bis 2025 eingesetzt werden. Langfristig (ab 2020) ist zu diskutieren, wie das Schienennetz in Essen gestaltet werden soll.

Barrierefreiheit

Um die Barrierefreiheit zu verbessern, sollen die U-Bahnhöfe Martinstraße, Rüttscheider Stern und Philharmonie/Saalbau in Teilabschnitten um 10 cm aufgehört werden. Im U-Bahnhof Rathaus Essen (früher Porscheplatz) wird überlegt, einen Hochbahnsteig von 30 m Länge für die Linien 108 und 107 HF zu errichten. Damit wären dann 18 von 25 U-Bahnhöfen in Essen barrierefrei. 2011 wird der U-Bahnhof Messe Ost/Gruga mit Aufzügen nachgerüstet. Nicht barrierefrei sind dann noch die U-Bahnhöfe Universität, Bismarckplatz, Planckstraße, Philharmonie, Florastraße und Hirschlandplatz.

Durch die reduzierte Fahrzeugbestellung werden 37,45 Mio. Euro eingespart. Die EVAG erhält eine Fahrzeugförderung von 30 % von der VRR AöR.

Haltestellenausbau forciert

Essen. (gtb) Nach langer Pause geht es in Essen nun endlich beim Ausbau von niederflurgerechten Straßenbahnhaltestellen voran. Im Herbst 2010 wurden die Haltestellen Katzenbruchstraße (L 106), Am Freistein (L 106/107) und Bocholder Straße (L 101) fertiggestellt. Nur an der Haltestelle Am Freistein halten aktuell auch Niederflurfahrzeuge. Ferner wurde die Haltestel-

le ThyssenKrupp verlegt und der Verkehrsplatz Steele (L 103/109) niederflurgerecht neu gebaut. Dabei wurde die Wendeschleife abgebaut und durch zwei Kopfgleise ersetzt. Zurzeit wird die Haltestelle Hobeisenbrücke umgebaut.

Im nächsten Jahr folgen die Haltestellen Schwanenbuschstraße (L 109) und Rellinghausen Rathaus (L 105).

ZOB Bottrop am 9. Oktober eröffnet

Bottrop. (dg) Nach dem Abriss des alten Hallenbades in 2007 fand ein Architektenwettbewerb mit zunächst zwei unterschiedlichen Gestaltungsentwürfen der Büros EPA bzw. Heidrich & Hummert statt. Diese wurden innerhalb Bottrops wegen der Dachgestaltung so kontrovers diskutiert, dass man den Auftrag für eine dritte Idee an den Stadtarchitekten Andreas Schnellbach vergab.



Busse der Vestischen Straßenbahnen verlassen den neuen ZOB. Foto: Dirk Grenz

Für 5 Mio. Euro Baukosten statt ursprünglich kalkulierten 3,8 Mio. Euro erhält Bottrop nun nach 21 Monaten Bauzeit einen hellen, abends mit einem beleuchteten LED-Lichtband versehenen neuen Busbahnhof. Der Energieverbrauch liegt 60% unter der alten Beleuchtung. Gestalterisch öffnet sich dabei ein Tor zur City, die man über Treppen erreicht. Mobilitätseingeschränkte und Personen mit Kinderwagen müssen allerdings außen herumlaufen.

Bei den Planungen spielte auch das Betriebskonzept der Vestischen eine besondere Rolle. Der ZOB sollte zukünftig Platz für sieben statt bisher zwei Gelenkbusse bieten sowie für möglichst viele endende Linien geeignet sein, denn der Raum für ein zusätzliches

Off zum Abstellen der Fahrzeuge war in der Stadtmitte nicht verfügbar. Es gibt jetzt zwei große Businseln, eine davon als Dreieck. Die 16 Abfahrtspositionen haben teilweise Sägezähne, um alle Fahrzeuge unterbringen zu können. Der Witterungsschutz soll nicht nur durch die Überdachung gewährleistet werden, sondern auch durch einige wenige transparente Windschutzwände auf den Bussteigen. Ein einzelner Baum als ökologischer Ruhepunkt befindet sich auf dem Platz. Ein WC ist lediglich im benachbarten Kaufland zu finden.

Neu für Bottrop ist die dynamische Fahrgastinformation (DFI) mit 16 Anzeigen und einem zentralen Vorankündiger nebst Uhr. Die DFI liefert die Informationen in Echtzeit, die tatsächli-

Hamm

chen Verspätungen werden also minutengenau angezeigt. Darüber hinaus erscheinen auf den Anzeigen auch allgemeine Informationen zur aktuellen Verkehrslage, Störungen im Betriebsablauf sowie Linien- oder Fahrplanänderungen.

Mit der Inbetriebnahme ändern sich auch die Abfahrtszeiten einiger Linien. So wird auf der Prosperstraße bis zum Ostring mit den Linien 263 und 268 ein 10-Minutentakt (Wochenende 15-Minutentakt) angeboten, da die Verbindung zwischen Welheimermark und Innenstadt wieder im 20- bzw. 30-Minuten-Takt bedient wird. Die stündliche Verbindung zwischen

Welheimermark und Hauptbahnhof wird nur noch morgens als Bus, ansonsten als TaxiBus unter der Liniennummer 294 angeboten. Die Fuhlenbrocker Linien 979 und 261 werden besser aufeinander abgestimmt. Der SB 29 Gelsenkirchen-Bottrop fährt jetzt auch über den Hbf, bietet aber hier und am ZOB keine optimalen Anschlüsse. Der SB 16 verkehrt samstags auf dem Abschnitt Essen-Bottrop nun bis 20 Uhr, aber abends und sonn- und feiertags leider immer noch nicht. Insgesamt gibt es jedoch mehr Anschlüsse am Bottroper Hbf auf die S 9. Für alle Änderungen gibt es einen kostenlosen Fahrplan im neuen Kundencenter.

Hamm - mehr Platz für Zweiräder am Bahnhof

Hamm. (hk) Mit 17 Prozent Verkehrsanteil ist Hamm die Fahrrad-Großstadt Nr. 2 in NRW. Täglich stehen im Bahnhofsbereich derzeit ca. 900 Fahrräder, von denen etwa 60 Prozent in der Radstation einen trockenen und bewachten Platz finden. Nun wird das Stellplatzangebot auch außerhalb der Radstation deutlich aufgewertet.

Am Heinrich-von-Kleist-Forum entstehen 90 weitere Stellplätze. Die Fahrradanlage am Westausgang wird eingezäunt, um Vandalismus und Diebstahl vorzubeugen. Schlüssel für diese Anlage werden bei der Radstation erhältlich sein. Der Zweckverband Schienennahverkehr Ruhr-Lippe (ZRL) unterstützt diese Maßnahmen mit 10 000 Euro Fördermitteln.

Zunehmend werden aber auch Mofas und Motorräder im Bereich der Fahrradanlagen abgestellt. Für diese entstehen nun am Westausgang, auf der Südwestseite des Bahnhofsvorplatzes und im Bereich der Post insgesamt 70 neue Stellplätze.

Besucher der Stadt können am Bahnhof auch auf das Fahrrad umsteigen. Neben der Radstation bietet nun auch die DB mit „Call a bike“ eine Ausleihe für registrierte Kunden rund

um die Uhr am Bahnhof an. An insgesamt 9 Stationen im Stadtgebiet bietet *metroradruhr* registrierten Kunden in Hamm insgesamt 50 Fahrräder an. Neben Bahnhof und Innenstadt findet sich eine Station auch am Maxipark.

Die Stadt Hamm hat erkannt, dass Fahrräder (und ÖPNV) die Verkehrsbelastung der Innenstädte und Bezirkszentren deutlich reduzieren und die Lebensqualität der Bürger deutlich erhöhen. 17 Prozent Verkehrsanteil der Radfahrer lassen sich jedoch nur erreichen, wenn dafür eine attraktive Infrastruktur geschaffen wird. So finden sich gesicherte Stellplätze und Boxen für Fahrräder nicht nur am Bahnhof in der Innenstadt, sondern auch in Heessen und Bockum-Hövel. Kommunalpolitikern anderer Städte im Ruhrgebiet ist eine Reise nach Hamm sehr zu empfehlen.

Traffic Talks statt #rail

Dortmund / Bonn. (le) Anstelle der bisher alle zwei Jahre veranstalteten Verkehrsmesse #rail (ursprünglich rail#tec) finden ab 2011 die Traffic Talks als internationaler Mobilitätskongress statt. Verbunden damit ist der Umzug von Dort-

mund nach Bonn, wo die erste Veranstaltung am 13. und 14.9.2011 im alten Plenarsaal und im Wasserwerk stattfindet. Näheres zum Programm ist im Internet unter www.traffictalks.de zu finden.

Essen - neue TaxiBuslinie 176

Essen. (gtb/le) Wie wir berichteten, wird in Essen die Buslinie 177 auf den Abschnitt Steele S – Kupferdreh Altenheim reduziert. Nun haben die beteiligten Aufgabenträger Stadt Essen, Ennepe-Ruhr-Kreis und Kreis Mettmann vereinbart, mit einer neuen Taxibuslinie 176 die Bedienung zwischen Kupferdreh und Nierenhof ab dem 01.11.10 sicher zu stellen. Der Taxibus verkehrt montags bis freitags stündlich und am Wochenende zweistündlich. Zusätzliche Fahrten, die nicht telefonisch vorbestellt werden müssen, fahren im Schülerverkehr morgens und mittags.

Inzwischen droht eine neue Lücke an der Essener Stadtgrenze: Auf der Linie 359 Essen-Burgaltendorf – Sprockhövel soll der Abschnitt zwischen Burgaltendorf Burgruine und Bochum-Dahlhausen Bf eingestellt werden.

Neues vom VRR-Sozialticket

Bochum. (os) Nach den Ergebnissen der Marktforschung, die der VV bei IVV Aachen in Auftrag gegeben hatte, legen Sozialticket-Berechtigte 2,2 Wege pro Tag zurück, andere ÖPNV-Kunden dagegen 3,4. IVV bezweifelt, dass die Einnahmeverluste durch den Wechsel der Zielgruppe von Normalpreistickets zum Sozialticket mit dem Gewinn neuer Kunden ausgeglichen wer-

den können. Das Land plant 2011 einen Zuschuss von 30 Mio. Euro für das Sozialticket, wovon der VRR einen Anteil zwischen 6 und 11 Mio. erwarten könne. Die Mindereinnahmen würden trotz dieser Förderung immer noch 23 bis 30 Mio. Euro betragen. Das Sozialticket soll als Monatsticket angeboten werden, wobei die Kommunen prüfen, ob der Antragsteller zum Berechtigtenkreis gehört. Die Einführung ist ab Juni 2011 zunächst nur für die Preisstufe A geplant - zum Preis von 22,50 Euro.

DB-Fahrplan CD 2011

Berlin. (le) Ab dem kommenden Fahrplanwechsel ist die gewohnte Fahrplan-CD DB Reise Service nicht mehr an den Ticketschaltern erhältlich. Der Kunde kann sich stattdessen die entsprechenden Daten für das HAFAS-Programm aus dem Internet herunterladen, wobei monatlich Aktualisierungen angeboten werden. Wie bisher umfassen die Daten auch die Fahrpläne der Verkehrsverbünde und der europäischen Nachbarländer. Wer über keine schnelle Internet-Verbindung verfügt, kann eine aktuelle CD zum Preis von 9,90 Euro zuzüglich 2,40 Euro Versandkosten bestellen, die allerdings nur die DB-Fahrplandaten enthält. Diese CD ist auch Anfang Dezember der Zeitschrift ComputerBild beigelegt.

Vollwerbung auf Fenstern - Leserecho

Hamm. (hk) In der letzten Ausgabe der Ruhrschiene (2010#3) berichteten wir über Fahrgastbeschwerden aus Hamm. Dazu erreichten uns Zuschriften von Lesern auch aus anderen Städten.

In Essen wurde die „Kulturlinie 107“ bemängelt, auf der die Gäste die Sehenswürdigkeiten der Stadt entdecken sollten. Die EVAG wollte den Fahrgästen offensichtlich zuviel Kultur ersparen und sorgt durch den Einsatz von Fahrzeugen mit beklebten Scheiben für das Ausbleiben eines Kulturschocks.

Die Reaktionen aus Bochum waren zwiespältig. Der Bogestra wurde zu Gute gehalten, dass sie inzwischen auf vollkommen beklebte Scheiben verzichtet und nun maximal 40 Prozent der

Fensterfläche beklebt. Bevorzugt findet sich die Werbung jedoch im unteren Bereich der Fenster, also genau im Sichtfeld der Fahrgäste.

Wir können es nicht oft genug sagen: Werbung gehört nicht auf die Fensterflächen. Sie verärgert die ÖPNV-Kunden erheblich. Auf Werbekunden färbt das Negativ-Image von Lochfolie & Co. ebenfalls ab. Sie beeinträchtigt massiv die Orientierung von älteren Menschen und von Menschen mit Sehbehinderungen. Kurzum: Wir Fahrgäste möchten diese Werbung nicht!

Bahnhof Lippstadt

Lippstadt. (gf) Seit Jahren ist der Bahnhof Lippstadt Gegenstand massiver Kritik. Das Sorgenkind der Stadt sei Schandfleck statt Aushängeschild, so beklagen sich Bürger und Besucher der 70 000 Einwohner großen Stadt im Kreis Soest. Wiederholte Vorstöße und Forderungen nach gezielten Verbesserungen erstickten bereits im Keim. Die Deutsche Bahn, in diesem Fall „DB Station & Service GmbH“, spielte nicht mit. Doch jetzt gibt es realistische Chancen für zumindest punktuelle Verschönerungsmaßnahmen. Eine Initiative von Privatpersonen hofft auf eine konzertierte Aktion mit der Bahn und der Stadt.

Die DB hat ihre Bereitschaft, bei einer solchen Aktion mitzumachen, bereits signalisiert. Nach DB-Sprecher Rossmann ist die Bahn bereit, die Hälfte der entstehenden Kosten zu übernehmen. Insgesamt 30 000 Euro veranschlagt die Bürgerinitiative für die Verschönerung des Eingangsbereichs.

Geplant sind ein neuer Anstrich und die Renovierung des maroden Deckenbereiches. Die Kostenbeteiligung von 15 000 Euro hat der Bürgermeister der Stadt Lippstadt wegen der desolaten Haushaltslage abgelehnt.

Daher hatte jetzt die Bürgerinitiative zu einer öffentlichen Spendenaktion aufgerufen, um das restliche Geld zusammen zu bekommen. Vor allem dank finanzieller Unterstützung heimischer Firmen und Unternehmen scheint sich das Engagement der Bürger gelohnt zu haben. Nach aktuellen Informationen soll der gewünschte Betrag nun zur Verfügung und einer baldigen Verschönerung des Bahnhofs nichts mehr im Wege stehen. Für PRO BAHN ist diese Aktion einiger Bürger als sehr lobenswert hervorzuheben, doch muss gegenüber der DB kritisch angemerkt werden, warum Station & Service bei jährlich vereinnahmten Stationsgebühren von über 200 000 Euro für Zughalte im Bahnhof Lippstadt derartige Renovierungsarbeiten nicht selbst durchführen und bezahlen kann.

Witten - Endstation Aufzug

Witten. Der Wittener Hauptbahnhof ist für mobilitätseingeschränkte Menschen ein Grauen. Mit diesem Fazit schloss eine Begehung des Bahnhofs durch Vertreterinnen und Vertreter aus Bund, Land, Kreis und Stadt sowie Wittener Bürgerinnen und Bürger im September.

Im Rahmen der Kampagne „Markus macht mobil – barrierefreie Bahnhöfe für NRW“ nahm Markus Kurth, der sozial- und behindertenpolitischer Sprecher der Grünen Bundestagsfraktion ist, die Schwachstellen des Wittener Hauptbahnhofs unter die Lupe.

Neben dem im Nichts endenden Blindenleitsystem wurde dabei der seit langem kaputte Aufzug zu den Gleisen 1 und 2 bemängelt. Ratsmitglied Ingmar Wichert unterstrich bei der Begehung, dass sowohl Deutsche Bahn als auch der Verkehrsverbund VRR über die Zustände informiert seien. Doch „Bahn und VRR mauern die ganze Zeit und vertrösten uns auf 2011.“ Statt den bereits existierenden Aufzug am Bahnsteig 1 zu reparieren, empfiehlt die Bahn den Umweg über Bochum oder Essen, nur um auf dem anderen Bahnsteig anzukommen, wo der Aufzug noch funktioniert. Das ist völlig absurd“, sagte Wichert.

In der anschließenden, von der Wittener Landtagsabgeordneten Verena Schäffer moderierten Gesprächsrunde im Unikat-Club stellte Frau Fanti vom Wittener Planungsamt die Pläne für den neuen Zentralen Omnibus-Bahnhof (ZOB) vor. Einig waren sich alle Beteiligten, dass die Barrierefreiheit des neuen ZOB nur dann zum Tragen käme, wenn auch der Bahnhof selbst durchgängig barrierefrei sei. „Statt sich nur mit Traumschlössern wie Stuttgart 21 zu beschäftigen, muss die Bahn auch die scheinbar kleinen Dinge angehen. Wir brauchen jetzt die längst überfälligen Investitionen in den Wittener Hauptbahnhof“, sagte Frau Schäffer.

Gastbeitrag von Holger Miska, Witten

Jahresmitgliederversammlung

Liebe PRO-BAHN-Mitglieder im Regionalverband Ruhr, im Namen des Vorstands lade ich Sie/Euch herzlich ein zur Jahresmitgliederversammlung am Dienstag, 18. Januar 2011 um 19:30 Uhr im Verkehrs- und Umweltzentrum (VUZ), Maxstraße 11, 45127 Essen.

Das VUZ ist fußläufig vom Hauptbahnhof Essen in acht Minuten zu erreichen: Den Hauptbahnhof am Hauptausgang verlassen, die Fußgängerampel überqueren, über den Willy-Brandt-Platz gehen, hinter dem Kaufhof links in die Lindenallee einbiegen, die zweite Straße links einbiegen. Dies ist die Maxstraße, nach etwa 150 m liegt auf der linken Seite das VUZ.

Es ist die folgende Tagesordnung vorgesehen:

- | | |
|--|--|
| 1) Begrüßung und Vorstellung | 6) Entlastung des Kassierers |
| 2) Wahl des Versammlungsleiters;
Wahl des Protokollführers | 7) Wahlen der Delegierten zu den Bundesverbandstagen |
| 3) Abstimmung über die Tagesordnung | 8) Anträge |
| 4) Bericht des Vorstandes und Aussprache | 9) Perspektiven/Ausblick 2010 |
| 5) Bericht des Schatzmeisters/der Kassensprüfer und Aussprache | 10) Verschiedenes |

Besonders der Aussprache über den Bericht des Vorstandes und dem Ausblick auf die kommende Arbeit soll der Schwerpunkt der Mitgliederversammlung gewidmet sein – daher freue ich mich auf Ihr/Euer zahlreiches Erscheinen!

Holger Kohring, Vorsitzender

Impressum / Ansprechpartner bei PRO BAHN

Herausgeber: PRO BAHN NRW e.V., Regionalverband Ruhr, Maxstraße 11, 45127 Essen, ☎ 0201 222555
☎ 0201 231707, ✉ info@probahn-ruhr.de, Internet: <http://www.probahn-ruhr.de>
Bürozeiten: dienstags bis freitags 17 bis 19 Uhr – dienstags betreut von PRO BAHN

Vorsitzender: Holger Kohring, Alter Uentropener Weg 77, 59071 Hamm, ☎ 02381487317, ✉ kohring@probahn-ruhr.de
Stv. Vorsitzender: Lothar Ebberts, Neugahlener Straße 20, 46149 Oberhausen
☎ 0208 6351916, ✉ ebberts@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Dirk Grenz, Baumberger Weg 1, 46145 Oberhausen ☎ 0208 6356784, ✉ grenz@probahn-ruhr.de
Beisitzer: Kurt Meisen, Weilenhäuschenstr. 9, 58332 Schwelm, ☎ 02336 82958, ✉ meisen@probahn-ruhr.de
Beisitzer: Bernhard Quack, Düsseldorf Str. 22, 45145 Essen, ☎ 0201 7265726, ✉ quack@probahn-ruhr.de
Beisitzer: Oliver Stieglitz, Kaiserstr. 191, 44143 Dortmund, ☎ 0160 9571 4101, ✉ 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 3982 0581, ☎ 030 2017 9967

Die **Ruhrschiene** erscheint vierteljährlich, die Auflage dieses Hefts beträgt 550 Exemplare. Der Bezug ist für Mitglieder von PRO BAHN Ruhr kostenlos, Abonnement 5,- € pro Jahr.

Redaktion: Lothar Ebberts (le) (V.i.S.d.P.), Holger Kohring (hk), Oliver Stieglitz (os), ✉ info@ruhrschiene.de
Weitere Autoren dieser Ausgabe: Günter Fiedler (gf), Dirk Grenz (dg), Holger Miska, Guido Trösser-Berg (gtb)

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 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.

Termine

Es weihnachtet sehr!

Dieses Jahr gibt es gleich zwei Weihnachtsessen im Regionalverband. Den Anfang machen die Dortmunder, die zusammen mit dem VCD nach Schwerte fahren: Freitag, 10. Dezember.

Das zweite Weihnachtsessen findet dann am regulären Termin der AG Essen, Bottrop, Mülheim statt: Dienstag, 21. Dezember im Essener Unperfekt-Haus. Die Adressen stehen in der Terminliste.


Wir freuen uns auf zwei nette Abende mit aktiven und passiven Mitgliedern - Freunde und Gäste sind auch herzlich willkommen. (os)

November

Donnerstag, 04.11.2010, 19:30 Uhr
Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen


Dienstag, 16.11.2010, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen


Dienstag, 23.11.2010, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Sonntag, 28.11.2010
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Weihnachtsmärkte im EN-Kreis
10:00 Uhr E Hbf , Service Point

Dezember

Donnerstag, 02.12.2010, 19:30 Uhr
Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen

Freitag, 10.12.2010, 19:00 Uhr
Dortmunder Weihnachtsessen: Das Lokal, Hellpothstr. 9, Schwerte,
 Ruhrtalmuseum (VCD und PRO BAHN)

Dienstag, 21.12.2010, 19:30 Uhr
Essener Weihnachtsessen:
Unperfekthaus, Friedrich-Ebert-Str.
18, 45127 Essen,  Berliner Platz

Dienstag, 28.12.2010, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Januar

Donnerstag, 06.01.2011, 19:30 Uhr
Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen

Dienstag, 18.01.2011, 19:30 Uhr
Regionalversammlung im VUZ
Essen, Einladung siehe S. 11.

Dienstag, 25.01.2011, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Februar



Donnerstag, 03.02.2011, 19:30 Uhr
Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen


Dienstag, 15.02.2011, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen





Dienstag, 22.02.2011, 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

Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen: VCD-Büro, Eisenmarkt 1, Dortmund,  Kampstraße

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.

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.

Name, Vorname

Straße

PLZ, Wohnort

weitere Familienmitglieder

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.) Beruf (freiwillig)

Datum, Unterschrift

(Ruhrschiene 2010#4 • Regionalverband Ruhr)

Sie erleichtern uns die Arbeit mit einer
Einzugsermächtigung.

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

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)