



## Integraler Taktfahrplan Anspruch und Realität Keine Kooperation zwischen DB und örtlichen Verkehrsbetrieben

Ruhrgebiet. (td) Seit Mai 1998 existiert in NRW der Integrale Taktfahrplan (ITF) auf den Eisenbahnstrecken im Lande. Die nächste Stufe mit weiteren Verbesserungen tritt am 15. Dezember 2002 in Kraft. Doch wie sieht es aus bei den vielen kommunalen Verkehrsunternehmen? Der Begriff „Integraler“ Taktfahrplan suggeriert uns Fahrgästen eigentlich, dass Busse und Straßenbahnen auch in dieses System integriert sind.



*Essen-Borbeck, typisches Bild im Ruhrgebiet: Die S-Bahn fährt ein, die Fahrgäste steigen aus und der Bus hat bereits die Haltestelle verlassen. Eine Anschluss-Sicherungsanlage existiert nicht.*

Doch rund drei Jahre nach Einführung des ITF hat kaum ein Unternehmen im VRR eine systematische Umstellung auf den ITF vorgenommen. Und in den wenigen Fällen, in denen es systematische Anschlüsse zwischen Bus und Bahn gibt, werden diese schon durch geringe Verspätungen zerstört, da keine Systeme zur Anschlusssicherung an den Verknüpfungspunkten vorhanden sind.

*Fortsetzung auf Seite 4 >>>*

### ***In dieser Ausgabe:***

- Die WM 2006 und der ÖPNV
- Veränderungen im Schienenverkehr
- Essen-Steele: Zeit für einen Umbau!
- Nachrichten aus der Region
- ÖPNV in ... Seoul

## Inhaltsverzeichnis

<b>Titel</b>	<b>1</b>
Integraler Taktfahrplan	
<b>Inhalt &amp; Adressen</b>	<b>2</b>
<b>PRO BAHN – Intern</b>	<b>3</b>
Editorial und Berichte	
<b>Konzept</b>	<b>6</b>
Neues Netz für Gelsenkirchen	
<b>ÖPNV in ...</b>	<b>7</b>
Seoul: Rasanter Ausbau des U-Bahn-Netzes	
<b>Verkehrspolitik</b>	<b>8</b>
PRO BAHN zum Metrorapid	
<b>Schiene</b>	<b>10</b>
Veränderungen im NRW-Schiennenverkehr	
<b>Auf dem Prüfstand</b>	<b>12</b>
Die WM 2006 und der öffentliche Verkehr	
<b>Regionales</b>	<b>13</b>
<b>Neulich in Bus &amp; Bahn</b>	<b>18</b>
<b>Leserbrief</b>	<b>19</b>
Service-Offensive S-Bahn plus	
<b>Termine</b>	<b>20</b>

## Impressum

Herausgeb.: PRO BAHN e.V., Regionalverband Ruhr  
Auflage: 900 Exemplare  
Ausgaben: Anfang Januar, April, Juli und Oktober  
Preis: kostenlos für PRO BAHN-Mitglieder des RV Ruhr  
Abonnement 10,- DM (5,11 EUR) pro Jahr  
Redaktion: Toni Deenen (V.i.S.d.P.), Burkhard Dedy, Jochen Schönfisch, Dominik Vinbruck  
Autoren: Thorsten Hensel, Oliver Mayer, Lothar Ebbers, Axel Hercher, Oliver Stieglitz

Das Arbeitsgebiet des Regionalverbandes umfasst die Städte Bochum, Bottrop, Dortmund, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Hamm, Herne, Mülheim/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 **Ruhr-schiene** 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, ☎ 02 01 / 222 555, ☎ 02 01 / 23 17 07

Öffnungszeiten: montags bis freitags 17 bis 19 Uhr

PRO BAHN e.V., Regionalverband Ruhr, E-Mail: probahn-ruhr@vuz-essen.de

Vorsitzender: Burkhard Dedy, Sonnenplatz 4, 44137 Dortmund, ☎ 02 31 / 1 38 66 04, ☎ 1 38 55 04,

E-Mail: burkhard.dedy@nexgo.de

Stv. Vorsitzender: Jochen Schönfisch, Kantstraße 41b, 44627 Herne, ☎ 0 23 23 / 38 00 61,

E-Mail: jochen.schoenfisch+pb@ruhr-uni-bochum.de

Stv. Vorsitzender: Ulrich Steffens, Lange Straße 7, 45307 Essen, ☎ / ☎ 02 01 / 55 28 66,

E-Mail: usteffens@web.de

Pressesprecher: Thorsten Hensel, Pollerbergstr. 24, 45145 Essen, ☎ / ☎ 02 01 / 70 53 02

Red. **Ruhrschiene**: Toni Deenen, Königsberger Straße 27, 46047 Oberhausen, ☎ 02 08 / 9 69 41 45, ☎ 9 69 41 46

E-Mail: toni.deenen@meocom-online.de

Beisitzerin: Britta Behrens, Ruhrstr. 6, 58452 Witten, ☎ 0 23 02 / 27 99 00; E-Mail: rp43022@online-club.de

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

Spendenkonto: PRO BAHN NRW, Postbank Essen (BLZ 360 010 43), Kto-Nr. 220 709-433

**Bitte als Verwendungszweck angeben: „RV Ruhr“!**

PRO BAHN Nordrhein-Westfalen e.V., E-Mail: probahn-nrw@vuz-essen.de, Internet: <http://www.pro-bahn.de/nrw>

Vorsitzender: Oliver Stieglitz, Missunderstraße 7, 44145 Dortmund, ☎ 02 31 / 81 56 11,

E-Mail: oli4s@friendfactory.com

PRO BAHN e.V. (Bundesverband), Schwanthalerstraße 74, 80336 München,

☎ 0 89 / 54 45 62 13, ☎ 54 45 62 14, Internet: <http://www.pro-bahn.de>

## Editorial

*Sehr geehrte Leserin,  
sehr geehrter Leser,*

*dieser Ruhrschiene liegt eine Postkarte zur Mitgliederwerbung bei. Aus diesem Grunde haben wir die Auflage dieses Mal erhöht, um mehr Bus- und Bahnnutzer zu erreichen als bisher.*

*Da durch die beigelegte Postkarte ohnehin ein höheres Porto gezahlt werden muss, haben wir uns entschlossen, ausnahmsweise auch die Seitenanzahl zu erhöhen. Die blaue Farbe auf Titel und Rücktitel wird Ihnen auch in Zukunft erhalten bleiben. Weitere Postkarten der Werbeaktion können übrigens gerne bei PRO BAHN, Maxstraße 11, 45127 Essen angefordert werden.*

*Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen der vorliegenden Ruhrschiene*

*Ihre Ruhrschiene-Redaktion*

## Jahresmitgliederversammlung

**Herne.** (bd) Bei der Jahresmitgliederversammlung des Regionalverbandes Ruhr am 17.02.2001 in Herne-Wanne wurde der Regionalvorstand neu gewählt. Britta Behrens ist als Beisitzerin neu hinzugekommen, ansonsten wurden die Mitglieder des alten Vorstandes wiedergewählt.

Vorsitzender:	Burkhard Dedy
Stellv. Vorsitzender:	Jochen Schönfish
Stellv. Vorsitzender:	Ulrich Steffens
Beisitzerin:	Britta Behrens
Beisitzer:	Toni Deenen
Beisitzer:	Thorsten Hensel

Die Anschriften und Telefonnummern stehen auf Seite 2. Die Vorstandsmitglieder stehen Ihnen gerne als Ansprechpartner zur Verfügung.

## Kooperation in Bochum

**Bochum.** (os) PRO BAHN arbeitet in Bochum eng mit den anderen Verkehrsverbänden zusammen. Zahlreiche Umwelt- und Verkehrsverbände sind in Bochum im **B.U.S. (Bündnis umweltfreundlicher Stadtverkehr)** zusammengeschlossen.

Aufgrund unserer bestehenden guten Zusammenarbeit mit dem VCD Bochum bot es sich an, dem maßgeblich von VCD und ADFC getragenen Bündnis beizutreten und gemeinsam die anstehenden Themenfelder zu bearbeiten. Im Vordergrund steht dabei der Ausbau des Straßenbahnnetzes in Werne und Langendreer.

Ein weiterer Schwerpunkt in diesem Jahr wird der „Europaweite autofreie Tag“. Nachdem die Stadtverwaltung diese in West- und Südeuropa sehr erfolgreiche Initiative im letzten Jahr behindert hat, sollte es dieses Jahr gar keine Veranstaltungen geben. Das B.U.S. erinnerte an einen gültigen Ratsbeschluss für den autofreien Tag und erreichte, dass der Rat das Projekt weiterhin unterstützt.

Schließlich soll die monatliche Fahrraddemo eine Öffentlichkeit für Verkehrspolitik schaffen.

Die monatlichen Treffen finden an jedem ersten Donnerstag im Monat statt, Interessierte sind jederzeit willkommen.

## Fahrplan-Kommission NRW

**NRW.** (td) Auf der Landesversammlung Mitte März wurde ein neuer Leiter der PRO BAHN - Fachkommission Fahrplan gewählt:

Nico Wilzoch  
 Postfach 1372  
 51705 Marienheide  
 ☎ 0 22 61 / 2 61 50  
 E-Mail: wilzoch@probahn-rheinsieg.de

Wer Interesse an einer Mitarbeit hat möge sich bitte bei ihm melden. Als erstes Thema wird der Integrale Taktfahrplan NRW bearbeitet. Weitere Themenwünsche können natürlich jederzeit angemeldet werden.

>>> Fortsetzung von Seite 1

## ITF - Prinzipien & Probleme

Zunächst einmal sollen die Prinzipien erklärt werden, auf denen der ITF basiert. Hauptbestandteil in einem ITF-Netz sind – natürlich neben den Fahrzeugen selbst – die Umsteigestationen, sogenannten Knoten. In diesen Knoten kann man im Idealfall in alle Richtungen umsteigen, da die Busse und Bahnen alle gleichzeitig ankommen und nach wenigen Minuten, die dem Umsteigen dienen, weiterfahren. Das Ganze findet regelmäßig in festen Zeitabständen statt, den Taktintervallen, die bei allen betroffenen Linien gleich oder zumindest kompatibel sind. Linien im 15- und 30-Minutentakt passen zusammen, da sich bei jeder Fahrt der takt dünneren Linie der Umsteigevorgang ergibt; bei einem Nebeneinander von 20- und 30-Minutentakt ergibt sich nur jede Stunde ein Anschluss.

### Taktfrequenz und Fahrzeit

Für die Fahrzeiten zwischen zwei solcher Knoten ergibt sich damit die eindeutige Bedingung, dass sie „ein ganzzahliges Vielfaches des halben Taktintervalles“ betragen müssen. Das bedeutet beim Halbstundentakt, dass zwei benachbarte Umsteigestationen eine Viertelstunde oder eine halbe Stunde usw. auseinander liegen können. Um dies zu erreichen sind teilweise Beschleunigungen, teilweise auch Verlangsamungen im Vergleich zum vorherigen Zustand notwendig. Erstere können beispielsweise durch den Einsatz schnellerer Fahrzeuge, durch den Wegfall schwächerer Zwischenhalte oder im Busverkehr durch einen kürzeren Linienweg erreicht werden. Umgekehrt ergibt sich aber auch durch einen relativ festen zeitlichen Abstand der Knoten eine Mindesttaktfrequenz. Liegen beispielsweise die Umsteigebahnhöfe einer Bahnstrecke jeweils 15 Minuten auseinander, reicht ein Halbstundentakt aus, damit sich die Züge in jedem dieser Bahnhöfe treffen. Im Stundentakt würden sich die Züge nur in jedem zweiten Um-

steigebahnhof treffen; der dazwischenliegende Knoten wäre zerstört.

### Taktsymmetrie

Neben der Taktfrequenz ist natürlich die Fahrplanlage von Bedeutung für das Funktionieren eines ITF. Fahren die Busse beider Richtungen einer Linie so, dass sie an den Umsteigestationen nicht gleichzeitig halten, entsteht natürlich kein Umsteigeknoten. Hier hilft bei der Fahrplangestaltung die sogenannte „Taktsymmetrie“. Man hat beim ITF NRW im Jahre 1998 als Symmetrieachse die Minute „00“ gewählt. Diese Achse wird schon seit Jahren als Grundlage für das Fernverkehrsnetz verwendet und muss daher auch für den Nahverkehr Anwendung finden.

Ein Zug, der einen x-beliebigen Bahnhof stündlich zur Minute 07 verlässt, kommt bei der Rückfahrt zur Minute 53 (also 7 Minuten vor der vollen Stunde) an. Das bedingt natürlich eine gleiche Fahrzeit in beiden Richtungen, was manchmal schwer zu realisieren ist. So dauert die Einfahrt von Zügen in manche Bahnhöfe um einzelne Minuten länger als die Ausfahrt; bei Einbahnstraße oder Ringverkehren im Verlauf einer Buslinie ergibt sich ein ähnliches Problem. Dann muss halt in der „schnelleren“ Richtung eine Standzeit zum Ausgleich eingelegt werden.

In einer polyzentrischen Verkehrsregion wie dem Ruhrgebiet lassen sich aufgrund der Vielzahl der Verbindungen und damit auch der Kreuzungspunkte von ÖPNV-Linien nicht alle dieser Stationen als ITF-Knoten einrichten, da die Wartezeiten in diesen Stationen schnell die eigentliche Fahrzeit übertreffen würden. In Bereichen, in denen in Taktintervallen von 15 Minuten oder dichter gefahren wird, ist dies auch nicht notwendig. Auch reicht an manchen Knoten die Herstellung von Anschlüssen in bestimmten Relationen, da aufgrund der Netzstruktur ein Umsteigen in anderen Richtungen nicht sinnvoll ist. Damit dies alles aber funktioniert, ist die Einhaltung der Taktsymmetrie bei allen Linien zwingend notwendig.

## Beispiel 1: Dorsten

*Stündlich verlässt der RE 14 den Dorstener Bahnhof in Richtung Essen zur Minute 56; der Bus der Linie 276 nach Östrich kommt sechs Minuten früher an, so dass ein sicherer Übergang gewährleistet ist. In der Gegenrichtung funktioniert der Umstieg überhaupt nicht: der RE 14 erreicht Dorsten zur Minute 59, der Bus ist fünf Minuten vorher abgefahren. Da die Dorstener Linien im Halbstundentakt gefahren werden, ergibt sich eine Umsteigezeit, falls man davon überhaupt noch reden kann, von 25 Minuten. Das Problem: Während der ITF der DB zumindest theoretisch auf die Symmetrieminute 00 abgestimmt ist (eigentlich dürfte der RE aus Essen erst um 04 eintreffen), liegt der Dorstener Knoten im ITF der Vestischen symmetrisch zu den Minuten 22 und 52 (Ankunft am Bahnhof um 20 und 50; Abfahrt um 24 und 54). In der Praxis ergibt sich für den Fahrgast, dass er diese Verbindung, die ihm keine akzeptable Rückfahrt ermöglicht, auch für die Hinfahrt nicht nutzt.*

### Fahrgastbetroffenheitsminuten

Mit einer fortschreitenden Umsetzung des ITF treten aber auch neue Probleme auf. So ist die Gefahr, bei Verspätung eines Zuges am Bahnhof einen Anschlussbus zu verpassen, größer geworden, da oftmals die Umsteigezeiten knapp kalkuliert werden, um Standzeiten gering zu halten. Beim ITF kann man in diesem Fall sicher sein, dass auch nicht zufällig kurze Zeit später eine andere Linie in die gleiche Richtung fährt, denn alle Busse fahren schließlich gleichzeitig an einem Knotenbahnhof ab.

Ein Konzept des Vereins Pro Bahn und Bus zum Abbau von Verspätungen kreiert aus dieser Problematik den Begriff „Fahrgastbetroffenheitsminuten“. Dieses Wortungetüm kennzeichnet einen einfachen Sachverhalt. Hat ein Zug eine Verspätung von fünf Minuten und es wird kein Anschluss dadurch verpasst, so hat das keine negative Auswirkung auf die Ankunft eines Fahrgastes an seinem Reiseziel; wird dadurch jedoch

der Anschlusszug verpasst, der nur stündlich fährt, so erreicht der Fahrgast sein Ziel mit ein-stündiger Verspätung (60 Fahrgastbetroffenheitsminuten). Der Anschlusssicherung kommt also eine immer wichtigere Rolle zu.

### Anschluss-Sicherungssysteme

Während sich im Busverkehr durch die Einführung des Regiofunks (ein einheitliches System für alle Unternehmen) in den nächsten Jahren eine Lösung abzeichnet, ist im Wechselverkehr Eisenbahn/Bus noch keine Lösung in Sicht. Es ist ein System zu entwickeln, das dem Fahrer des abfahrtsfertigen Busses anzeigt, in wie vielen Minuten der nächste Zug ankommt, damit er entscheiden kann, ob er wartet oder ob die Verspätung so groß ist, dass sie die anschließenden Anschlüsse seiner Linie zerstören würde. Umgekehrt ist das Problem noch wesentlich schwieriger zu lösen. In Einzelfällen wäre es gut, wenn auch mal ein Zug auf einen Bus warten würde. Das geschieht zum Beispiel bei der Regiobahn am Bahnhof Kaarster See; hier wird in der Regel der Anschluss des SB 86 aus Viersen abgewartet. Doch sollte sich dieses Problem im Zusammenhang mit der Einführung der Rechnergestützten Zugüberwachung (RZÜ) bei der DB ebenfalls lösen lassen.

## Beispiel 2: Bottrop

*Obwohl im neuen Bottroper Liniennetz die Abweichung von der Nullsymmetrie wesentlich geringer ist, werden auch hier viele Anschlüsse verpasst. So kommt die Ringlinie 262 werktags aus Batenbrock am Hauptbahnhof zu den Minuten 18, 38, 58 an; die Abfahrt der S 9 liegt bei optimal um 04, 24, 44. In Gegenrichtung erreicht die S-Bahn Bottrop um 16, 36, 56; der 262er fährt jeweils vier Minuten später ab. Dieser scheinbar gute Anschluss hat aber gewaltig seine Tücken, denn die S 9 hat zwischen E-Gerschede und Bottrop Hbf einen langen ein-gleisigen Abschnitt und hat daher oftmals Verspätungen von fünf bis sieben Minuten. Da keine Anschluss-Sicherungsanlage am Haupt-*

## Konzept

*bahnhof Bottrop existiert und das Gleis vom abfahrbereiten Bus nicht eingesehen werden kann, funktioniert der Anschluss häufig nicht. Damit vergrößert sich die tatsächliche Umsteigezeit auf ungefähr 20 Minuten.*

### Beispiel 3: Unna

*Ganz anders ist es in Unna-Königsborn. In diesem S-Bahnhof treffen sich nahezu zeitgleich die S-Bahn-Züge der S 4 und haben hier wenige Minuten Aufenthalt, da beide Züge die Fahrtrichtung wechseln müssen. In dieser Zeit fahren auf dem Bahnhofsvorplatz die Buslinien der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna (VKU) vor und ein Umsteigen in alle Richtungen ist möglich. Für den Fall, dass eine S-Bahn verspätet ist, existiert hier ein kleines Lichtsignal, das den Busfahrern anzeigt, dass sie noch warten sollen. Auf einen verspäteten Bus wird hier allerdings nicht gewartet.*

Das Ruhrgebiet kann schon aufgrund dieser fehlenden Abstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen bei Weitem anderen Großstadtregionen nicht das Wasser reichen. Mag noch der Nachbarschaftsverkehr zwischen zwei Städten durch die Kooperation der entsprechenden Verkehrsbetriebe funktionieren, so kann im Wechselverkehr der derzeit 26 Verkehrsgesellschaften mit der DB davon keine Rede sein. Eine einzige Anschluss-Sicherungsanlage der DB im gesamten Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (DO-Germania) spricht eine deutliche Sprache. Hier ist die VRR GmbH in ihrer Eigenschaft als Koordinator gefordert. Doch 21 Jahre nach seiner Gründung ist die VRR GmbH mehr denn je von dieser Funktion entfernt. Vom einstigen Anspruch, Busse und Bahnen an Rhein und Ruhr besser miteinander abzustimmen, spricht man heute schon längst nicht mehr. Man kümmert sich nur noch um Tarife.

## Neues Netz für Gelsenkirchen?

**Gelsenkirchen. (th) Mit rund 280.000 Einwohnern ist Gelsenkirchen die größte Stadt in der Emscher-Lippe-Region. Wenig großstädtisch ist hingegen der ÖPNV, wo abseits der Straßenbahnlinien 301 und 302 die meisten Linien im 20- oder 30-Minuten-Takt verkehren.**

Der Gelsenkirchener Norden rund um das Mittelzentrum Buer wird von den Vestischen Straßenbahnen aus dem Kreis Recklinghausen bedient, während im mittleren und südlichen Stadtgebiet die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen zuständig sind. Verkehren im Norden die meisten Linien im 15- oder 30-Minuten-Takt, wird im Süden im 10- oder 20-Minuten-Takt gefahren, so dass sich häufig lange Umsteigezeiten an den Schnittstellen ergeben. Viele Linien enden an der Stadtgrenze, obwohl eine Weiterfahrt zum nächsten Stadtteil in der Nachbarstadt sinnvoll wäre.

Einige Stadtteile werden nur durch große Umwege erreicht. Schnell geht es eigentlich nur mit den Straßenbahnlinien 301 und 302. Diese verkehren abends und am Wochenende nur im 30'-Takt. Während der Schwachverkehrszeiten gibt es am Hauptbahnhof keine festen Sternfahrten,

obwohl die Linien dann nur im 30'-, teilweise auch nur im Stundentakt verkehren.

Während in vielen Nachbarstädten in den letzten Jahren größere Veränderungen im Liniennetz, aber auch im Taktangebot durchgeführt wurden, ist das ÖPNV-Angebot in Gelsenkirchen praktisch seit Jahren nahezu unverändert. Zur Zeit wird das ÖPNV-Netz von unabhängigen Gutachtern untersucht. PRO BAHN fordert ein überarbeitetes Liniennetz, wo alle Stadtteile schnell und direkt, z. B. durch City-Express-Linien angebunden werden. Im Regelfall sollte im 10'-Takt, auf Nebenlinien mindestens im 20'-Takt gefahren werden. Am frühen Abend (bis etwa 21 Uhr) und am Wochenende müssen sich die Parallellinien auf einen 15'-Takt überlagern. Am späten Abend und sonntags früh sollten feste Sternfahrten Anschlüsse zwischen allen Linien, aber auch zu den Zügen, ermöglichen.

## Seoul: Rasanter Ausbau des U-Bahn-Netzes

**(om) Seoul, die Hauptstadt Südkoreas, ist die in wirtschaftlicher, politischer und kultureller Hinsicht dominante Stadt des Landes. Mit 10 Mio. Einwohnern wohnt ein Viertel der Bevölkerung im Großraum Seoul. Die Stadt liegt am Ufer des Han-Flusses, umgeben von Bergen und hat so eine recht angenehme Atmosphäre – anders als viele andere Millionenstädte.**

Das Flächenwachstum der Stadt hält ein Grüngürtel, der streng geschützt wird, im Rahmen, aber außerhalb dieses Gürtels bilden sich zahlreiche Satellitenstädte.

### U-Bahn-Bau erst seit 1971

Ganz klares Rückgrat des Verkehrsnetzes ist die U-Bahn. Erst 1971 begann der Bau der ersten Linie; heute gibt es 7 Linien mit einer Länge von insgesamt 217 km und 197 Bahnhöfen. Noch in diesem Jahr wird sich diese Zahl erhöhen, da eine weitere Linie in Betrieb genommen wird. Und bis 2005 sollen 4 neue Linien mit 120 km Streckenlänge dazukommen, deren Bau noch nicht begonnen hat. Aber diese Zeitplanung wird klappen, denn die Koreaner können so schnell U-Bahnen bauen!

### Subventionierung der U-Bahn

Die U-Bahnlinien sind durchnummeriert, wobei die ältesten Linien auch die kleinsten Nummern haben. Jeder Linie ist eine Farbe zugeordnet, die man in Netzplänen, Bahnhöfen usw. wiederfindet. Alle Bahnhöfe sind zweisprachig (Englisch, Koreanisch) angeschrieben, z. T. gibt es auch Durchsagen auf Englisch. Einen Fahrplan gibt es für die U-Bahn nicht. Mit Betriebsbeginn gegen 5.30 Uhr setzt sofort mindestens ein 6-min-Takt ein, der zu den Hauptverkehrszeiten noch weiter verdichtet wird.

U-Bahn-Fahren ist auch billig. Der Mindestpreis liegt bei 600 Won, entsprechend ca. 1 DM. Damit kann man das Netz der Innenstadt befahren, einschließlich Umsteigen, aber ohne Übergang auf Buslinien. Eine Fahrt mit der U-Bahn zum Flughafen (ca. 45 min) kostet nur 750 Won, ca. 1,20 DM. Die U-Bahn kann bei diesen Preisen – trotz meist voller Züge – nicht kostende-

ckend arbeiten, und so übernimmt die Stadt den Verlustausgleich.

### S-Bahnen im U-Bahnnetz

Neben der U-Bahn gibt es noch die Eisenbahnstrecken der KNR, Korean National Railroad. 6 Bahnstrecken haben eine Bedeutung im Vorortverkehr; sie werden in einem Tarifverbund mit der U-Bahn betrieben. Teilweise fahren die S-Bahnen in der Innenstadt unterirdisch als U-Bahn weiter, der Bahnfan erkennt das am Systemwechsel bei der Tunneleinfahrt: Zum Umschalten von 25.000 V auf 1.500 V geht kurz das Licht aus. Die S-Bahnen haben jedoch keine so große Bedeutung wie in anderen Städten, und Eilzüge fehlen bisher völlig. Der Bau von Schnell-U-Bahnen ist jedoch geplant, da die Fahrzeiten zu den immer weiter ausserhalb gebauten neuen Satellitenstädten auch immer länger werden.

### Privatisierter Busverkehr

Straßenbahnen gibt es in Seoul seit 1968 nicht mehr. Stattdessen sind die Busse sehr wichtig, obwohl ihre Zahl seit dem U-Bahn-Boom (der 1985 begann) stark zurückgegangen ist. Der Anteil der U-Bahn liegt derzeit bei etwa 42%, der der Busse bei 35% am gesamten Verkehrsaufkommen. Der motorisierte Individualverkehr macht gerade einmal 23% aus. Das Busnetz in Seoul wird von 89 privaten Betrieben gestaltet. Auf jeder Buslinie werden nur Busse einer Gesellschaft eingesetzt, so dass es keine direkte Konkurrenz gibt. Die Stadtregierung schreibt Linien, Tarife und Taktfrequenzen vor. Die Tarife werden dabei – wie bei der U-Bahn – bewusst niedrig angesetzt. Zur Beschleunigung des Busverkehrs werden Busspuren angelegt, inzwischen sind sie schon 226 km lang.

# PRO BAHN zum Metrorapid

**Nordrhein-Westfalen. (os) Der PRO-BAHN-Landesverband Nordrhein-Westfalen hat mit folgender Presseerklärung Stellung zum Metrorapidprojekt bezogen:**

Im Auftrag der Landesregierung NRW untersucht eine Beratergruppe die Machbarkeit einer Magnetschwebbahn als Nahverkehrssystem im Ballungsraum Rhein-Ruhr; die Studie soll im November dieses Jahres vorliegen. PRO BAHN kritisiert die Voraussetzungen dieser Studie.

Notwendige Verbesserungen im technischen und betrieblichen Bereich sollten ergebnisoffen untersucht werden. Neue Technologien sind dabei weder grundsätzlich zu befürworten noch abzulehnen, sondern an ihrem Nutzwert zu messen.

## Reisekette

Das Verkehrsaufkommen an Rhein und Ruhr übertrifft das jedes anderen Ballungsraums in Europa. Die Entwicklung des ÖPNV muss sich daher an den tatsächlichen Bedürfnissen der Bahnkunden orientieren. Das Ziel einer Fahrt ist nicht der Hauptbahnhof oder der Flughafen, sondern der Arbeitsplatz, das Kaufhaus, die Wohnung, das Hotel, ... Moderne Verkehrsplanung muss also die gesamte Reisekette von Haustür zu Haustür betrachten.

Was nützt es dem Reisenden, wenn er zwischen zwei Großstadtbahnhöfen ein paar Minuten gewinnt, durch mehrfaches Umsteigen und Warten an Bushaltestellen und Vorortbahnhöfen dagegen unzählige Minuten verliert? Die Fahrgäste möchten möglichst wenig umsteigen.

## Direktverbindungen

Auch ein Zehn-Minuten-Takt auf der Hauptstrecke nützt Bahnkunden nichts, wenn der Anschlusszug trotzdem nur einmal in der Stunde fährt.

Die größten Steigerungen der Fahrgastzahlen wurden in den letzten Jahren durch die Einführung attraktiver Regionalschnellbahnen erreicht, die aus dem Umland direkt ins Ruhrgebiet fah-

ren. Ein dichter Takt zwischen Dortmund und Düsseldorf sollte daher nicht mit Zügen gefahren werden, die dort enden. Alle Züge müssen ins Umland weiterfahren, dessen Einwohnerzahl weiter wächst, während die Ruhrgebietsmetropolen einen Einwohnerschwund verzeichnen.

Daher wenden wir uns auch gegen Ringzugkonzepte, sei es mit dem Metrorapid oder auf der Schiene. Es macht zudem keinen Sinn, von Wuppertal/Hagen nach Bochum über Dortmund zu fahren.

## Fernverkehr

Milliarden wurden bereits in Hochgeschwindigkeitsstrecken investiert, auf denen ICE und TGV (Thalys) in den Ballungsraum Rhein-Ruhr geführt werden. Es wäre absurd, wenn diese Züge dann dort ohne Halt durchführen, wo die größte Nachfrage nach ihnen besteht. Dabei stellen die zahlreichen Großstadtbahnhöfe wiederum Verknüpfungspunkte dar. Es greift zu kurz, zu sagen, Fernreisende könnten mit dem Metrorapid schnell zum nächsten ICE-Bahnhof fahren. Für Reisende mit Gepäck wäre dies ein zusätzlicher Umsteigevorgang, der die Attraktivität des Bahnfahrens mindert.

Das Ruhrgebiet würde also – mitten in Europa – vom Fernverkehr abgehängt werden – mit allen negativen Konsequenzen für den Standortwettbewerb der vom Strukturwandel betroffenen Region.

## Kompatibilität

Der Metrorapid ist nicht mit dem übrigen deutschen Bahnnetz kompatibel (40.000 km). Im Falle einer Streckensperrung können die Züge nicht auf die Gleise der Bahn ausweichen, ebensowenig wie ICE-Züge über die Magnetbahn umgeleitet werden können (Güterzüge entsprechend).



Wenn heute eine Bahnstrecke ausfällt, kommt es zwar zu Verspätungen, aber die betroffenen Züge können umgeleitet werden. Wenn die Magnetbahn stillsteht, stehen diese Zugkapazitäten nicht zur Verfügung. Dies würde zur Rushhour bedeuten, dass Tausende von Fahrgästen auf die verbleibenden Eisenbahnen umsteigen müssten.

Statt elf Fahrten pro Stunde blieben nur noch fünf, das Platzangebot wäre entsprechend etwa halbiert.

## Technologieträger Transrapid

Nur wenige Länder der Erde sind wirtschaftlich in der Lage, ein Magnetbahnsystem zu installieren und zu betreiben, während bestehenden Eisenbahnen stets neue Produkte nachfragen.

## Zeitschiene

Die Fertigstellung der Strecke Dortmund – Düsseldorf zur Fußball-WM 2006 ist völlig utopisch. Der Bau der neuen Strecke Köln – Frankfurt liegt bereits zwei Jahre hinter dem ursprünglichen Zeitplan zurück – und dort wird durch dünnbesiedeltes Gebiet gebaut. Die in der Metrorapid-Vorstudie genannten freien Gütergleise gibt es nur vereinzelt. Die Trasse lässt sich nur mit Eingriffen in die vorhandene Bebauung erstellen. Notwendige Umbauten der Bahnhöfe und Gleise, Anwohnerklagen, Bergschäden und vieles mehr werden die Fertigstellung verzögern.

Bei Verzicht auf die Magnetbahn sind Investitionen in die Schieneninfrastruktur dringend erforderlich. Diese Baumaßnahmen haben den entscheidenden Vorteil, dass bereits die Fertigstellung einzelner Abschnitte sofort dem Gesamtsystem zugute käme, während das System Transrapid seinen Nutzen erst mit dem Abschluss der Gesamtbaumaßnahme entfaltet (sofern die technische Einsatzreife den Erwartungen entspricht).

## Kosten

Die Vorstudie schätzt die Baukosten auf 6,5 Mrd. DM, von denen der Bund 5 Mrd. bereitstellt.

Da von diesen 5 Mrd. der Zuschuss für Shanghai und die Teststrecke im Emsland abzuziehen sind, beträgt die Finanzierungslücke schon heute mindestens 1,5 Mrd. DM, die das Land NRW aufbringen muss. Dazu kommen jedes Jahr Betriebskosten in noch unbekannter Höhe. Die Zweckverbände werden nicht bereit sein, für diese laufenden Kosten an anderer Stelle im Bahnverkehr zu streichen.

Das Argument, die 5 Mrd. DM seien im Bundeshaushalt zweckgebunden nur für den Metrorapid, geht fehl. Dieses Geld löst sich beim Scheitern des Projektes nicht etwa in Luft auf, sondern kann anderweitig verwendet werden. Wenn etwa die eine Hälfte zur Schuldentilgung und die andere gleichmäßig für Verkehrsprojekte in ganz Deutschland Verwendung fänden, blieben davon immer noch 500 Millionen für NRW übrig. Zusammen mit dem Landesanteil von 1,5 Mrd. könnten dann 2 Mrd. DM zusätzlich in die bewährte Eisenbahn investiert werden.

Dringende Projekte sind etwa der viergleisige Ausbau Köln – Düsseldorf, der sechsgleisige Ausbau Düsseldorf – Duisburg, der Ausbau Dortmund – Hamm, ein Kreuzungsbauwerk in Düsseldorf-Gerresheim, ein Regionalexpress Wuppertal – Dortmund usw.

## Fairer Systemvergleich

Die bisher vorliegenden Vorstudien vergleichen den Metrorapid mit der alten Eisenbahn, wie sie heute fährt. Die Rad-Schiene-Technik hat aber in den letzten Jahren einen gewaltigen Technologiesprung gemacht. Deswegen fordern wir, dass beim Vergleich der Magnetbahn mit der Eisenbahn nicht der Status quo, sondern der neueste Stand der Technik betrachtet wird.

Die Landesregierung wird aufgefordert, den Ausbau der Relation Düsseldorf – Dortmund für Rad-Schiene-Technik ebenso zu prüfen wie für Magnetbahn. Nur so ist ein fairer Vergleich beider Systeme möglich.

Ferner soll nicht allein die technische Machbarkeit, sondern auch der verkehrliche Nutzen für Reisende in der Region und darüber hinaus untersucht werden.

## Veränderungen im NRW-Schienenverkehr

**Nordrhein-Westfalen. (bd/js)** Die Änderungen im Schienenverkehr in NRW zum diesjährigen Fahrplanwechsel am 10. Juni halten sich in Grenzen. Zum einen stehen weitere Angebotsverbesserungen mit der Einführung von ITF 2 im Dezember 2002 bevor, wenn gleichzeitig die Inbetriebnahme der neuen ICE-Strecke Köln – Frankfurt erfolgt, und zum anderen werden einige Ausgleichsmaßnahmen für wegfallende IR-Züge geschaffen.

### **RB 52 Volmetalbahn (Dortmund – Lüdenscheid)**

Durch die seit der Übernahme der Strecke von der DB gestiegenen Fahrgastzahlen, die zum Teil auf die neuen Fahrzeuge, zum Teil aber auch auf die neuen Fahrzeiten der S 5 zwischen Hagen und Dortmund zurückzuführen sind, kann zum Sommerfahrplan eine weitere Angebotsausweitung am Wochenende stattfinden. Auch am Sonntagmorgen werden die Züge zukünftig im Stundentakt verkehren, so dass drei zusätzliche Zugpaare unterwegs sind.

### **RB 69 Ems-Lippe-Bahn (Rheine – Paderborn)**

Die letzte RB von Hamm nach Paderborn wird ab Sommerfahrplan gut 10 Minuten später verkehren und so noch einen Anschluss an den ICE aus Berlin herstellen. Der letzte Zug aus Paderborn, der zurzeit in Geseke endet, wird freitags und samstags bis Lippstadt verlängert. Außerdem soll die RB 62/69 (Rheine – Herford – Paderborn – Hamm – Rheine) ab Juni auf die neuen Elektrotriebzüge 425 umgestellt werden.

### **RB 40 Ruhr-Lenne-Bahn (Essen – Hagen – Iserlohn)**

### **RB 91 Ruhr-Sieg-Bahn (Hagen – Siegen)**

Bedingt durch den Wegfall der IR-Züge auf der Ruhr-Sieg-Strecke werden hier die Karten neu gemischt. Ein neuer RE16 wird von Essen stündlich bis Siegen verkehren. Zwischen Essen und Finnentrop sollen alle bisherigen Zwischenhalte bedient werden, zwischen Finnentrop und Siegen nur wenige. Die RB zwischen Siegen und Hagen wird nördlich von Finnentrop nur noch im 120-Minuten Takt verkehren. Auf beiden Linien kommen die vierteiligen Elektrotriebzüge 425 zum Einsatz. Die Züge aus Iserlohn enden in Zukunft in Hagen (stündlich) bzw. Letmathe (stündlich wie bisher). Hierdurch soll eine höhere Pünktlichkeit

erreicht werden, so dass der Pendelzug Letmathe – Iserlohn nicht mehr regelmäßig wegen Verspätungsübertragung aus Richtung Essen/Bochum ausfallen muss. Auf dieser Linie (neu: RB58) kommen die zweiteiligen 426 zum Einsatz.

### **RE 4 Wupper-Express (Münster – Wuppertal – Aachen)**

Durch die Verschiebung des IR nach Norddeich kann die Bedienungslücke des RE 4 zwischen Hamm und Münster zur Mittagszeit geschlossen werden. Ebenfalls zumindest teilweise wird die Bedienungslücke des RE 4 zwischen Hamm und Hagen am Wochenende geschlossen, wo die Züge zurzeit nur alle zwei Stunden, demnächst dann jede Stunde verkehren.

Bönen wird gleichzeitig Regelhalt für alle Züge der Linie RE4.

### **RB 44 Der Dorstener (Oberhausen – Bottrop – Dorsten) und RB 36 Ruhrort-Bahn (Oberhausen – Duisburg-Ruhrort)**

Am 5. Februar 2001 gab der VRR bekannt, dass die Prignitzer Eisenbahn die Ausschreibung für die oben genannten Strecken gewonnen hat. Neben der PEG hatten sich auch noch die Bietergemeinschaft DEG/NIAG, die TransRegio und die DNVG aus Hannover beworben. Die Strecken werden ab Fahrplanwechsel im Dezember 2002 durch die PEG mit weitgehend unverändertem Angebot und Fahrzeiten bedient. Zum Einsatz kommen auf der RB36 zweiteilige und auf der RB 44 dreiteilige Talente. In einem Bewertungsverfahren wurden verschiedene Punkte bewertet, darunter auch das Krisenmanagement im Falle einer nicht fristgemäßen Lieferung der Talente. Da eine Lieferung durch Bombardier innerhalb von 22 Monaten als nicht 100%ig sicher gilt, kann

durchaus mit dem Einsatz von anderen PEG-Fahrzeugen auf der Strecke für kurze Zeit nach der Betriebsaufnahme gerechnet werden. Insgesamt sparen der VRR und die beteiligten Kommunen innerhalb der sechs Jahre, die der Vertrag mit der PEG läuft, gut 17 Millionen DM ein, also ca. 3 Mio. DM pro Jahr. Davon sollen 5 Millionen für Serviceverbesserungen genutzt werden.

Die nächsten Ausschreibungen will der VRR in Zusammenarbeit mit benachbarten Zweckverbänden durchführen. Es geht zum einen um den RE 2 (Essen – Münster) und die RB 51 (Dortmund – Gronau), sowie weitere Dieselstrecken um Dortmund. Bis 2008 möchte der VRR insgesamt ca. 45% aller Leistungen ausschreiben!

## **RE 57 / RB 55 Dortmund-Ruhrtal-Express (Dortmund – Winterberg)**

Nachdem nun schon seit zwei Jahren sonntags ein Zugpaar direkt zwischen Winterberg und Dortmund verkehrt, wird das Angebot im September ausgebaut. Montags bis Freitags verkehrt dann zwischen Winterberg und Dortmund alle zwei Stunden ein direkter Zug. In der HVZ wird das Angebot zwischen Bestwig und Dortmund noch verdichtet. Die Fahrzeit beträgt von Meschede nach Dortmund 60 gegenüber heute 78 Minuten und ab Arnsberg 44 statt 61 Minuten. Der Bahnhof Schwerte wird von diesen Zügen nicht angefahren. Gleichzeitig entfällt der Verstärker-RE-57 zwischen Schwerte und Meschede. Zwischen Winterberg und Bestwig verkehren die Züge nur noch alle 2 Stunden. Am sollen Wochenende zusätzliche Züge zwischen Winterberg bzw. Willingen (!) und Dortmund eingesetzt werden. Während das Angebot auf der Oberen Ruhrtalbahn zwischen Fröndenberg und Bestwig dadurch deutlich verbessert wird, wird das Angebot auf der Strecke nach Winterberg mehr als halbiert.

## **RB 51 Westmünsterlandbahn (Dortmund – Gronau)**

Ende September erfolgt die Verlängerung aller Züge über die reaktivierte Strecke ins niederländische Enschede.

## **Neue Fahrzeuge**

Die neuen klimatisierten Elektrotriebzüge der Baureihe 425 sind bisher schon auf der RB 40, RB 33 und RB 35 im Linienbetrieb. Im Laufe des Jahres sollen sie wie oben beschrieben auf den Linien RB 62/69, RE 16 und RB 91 eingesetzt werden. Darüber hinaus sollen sie im Bereich unseres Regionalverbandes die Zugleistungen auf der Linie RB 42 und wahrscheinlich auch RE 5 übernehmen.



*Triebzug der Baureihe 425*

Diese Triebzüge, die jeweils 206 Sitzplätze bieten und von denen bis zu vier gekuppelt werden können, bieten ein hohes Beschleunigungsvermögen und eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Durch breite Türen und eine Fußbodenhöhe von nur 80 cm bieten sie bequeme Einsteigmöglichkeiten – auch wenn wegen unterschiedlicher Bahnsteighöhen noch Stufen im Einstieg vorhanden sind. Personen mit Kinderwagen dürften an den meisten Halten ohne Hilfe einsteigen können, für Rollstuhlfahrer gibt es Hublifte, die allerdings nur an Stationen mit mehrminütigem Aufenthalt eingesetzt werden können, ohne eine Verspätung zu verursachen. Für längere Strecken wären allerdings bequemere Sitze mit Armlehnen wünschenswert.

Auf der Hönnetalbahn (RB 54 Unna – Neuenrade) und der Emschertalbahn (RB 43 Dortmund – Dorsten) werden neue klimatisierte Dieselleichttriebwagen der Baureihe 640 eingesetzt. Auch sie bieten bequeme Einstiege bei einer Fußbodenhöhe von nur 58 cm. In Zeiten größerer Nachfrage werden zwei Triebwagen mit je 60 Sitzplätzen in Doppeltraktion eingesetzt.

# Die WM 2006 und der öffentliche Verkehr

Rhein/Ruhr. (Ie) Wenn man den vollmundigen Äußerungen fachlich nicht besonders kompetenter Politiker glaubt, wird man zu den Fußballstadien der WM 2006 mit dem Metrorapid schweben. Die Wirklichkeit heute und auch 2006 sieht weitgehend anders aus. Wir haben einmal für Sie die Kandidaten für WM-Spiele aus dem Bereich des VRR unter die Lupe genommen. Keines liegt in der Nähe eines Hauptbahnhofes, so dass mit Fernzügen oder möglicherweise dem Metrorapid anreisende Zuschauer auf kommunale Verkehrsmittel oder Pendelzüge umsteigen müssen.

## Dortmund

Das Dortmunder Stadion verfügt über eine eigene Bahnstation „Dortmund-Westfalenhalle“ an den Strecken vom Hauptbahnhof nach Unna, Schwerte und Herdecke. Der Bahnsteig hat eine Länge, die auch von längeren Sonderzügen angefahren werden kann. Bei BVB-Spielen werden heute regelmäßig Sonderzüge aus östlicher Richtung und als Pendelfahrten vom Hauptbahnhof eingesetzt. Die Züge können allerdings nur am Hauptbahnhof und in Hörde gewendet oder abgestellt werden.

Der Stadtbahnanschluss erfolgt über zwei Strecken, vom Hauptbahnhof über Westfalenpark (planmäßige Fahrzeit 10 Minuten) und von Grevel über Polizeipräsidium. Durch den Einsatz von Doppel- und Dreifachtraktionen und die Aufteilung der Fahrgäste auf zwei Linien entstehen auch bei ausverkauften Spielen heute im Betriebsablauf keine nennenswerten Engpässe. Die Bahnsteige an der Haltestelle Westfalenstadion haben getrennte Zugänge zu den Nord- und Südtoren des Stadions. Einschränkungen bestehen durch die eingleisige Verbindungskurve am Westfalenpark, die Nutzung des Tunnels zum Hauptbahnhof durch drei weitere Stadtbahn-Linien und durch den recht kleinen Bahnsteig am Hauptbahnhof.

*Insgesamt kann die Anbindung als WM-tauglich bezeichnet werden.*

## Düsseldorf

Das Düsseldorfer Rheinstadion besitzt ebenfalls einen Stadtbahnanschluss (Fahrzeit vom Hauptbahnhof planmäßig 16 Minuten). Zu Sonderveranstaltungen werden Dreifach-Traktionen

als E-Wagen eingesetzt werden, die an einzelnen Zwischenstationen durchfahren. Da der Tunnel nur mit der U 79 geteilt wird, sind die Kapazitäten ausreichend. Aktuelle Erfahrungen mit Fußballgroßveranstaltungen sind nicht bekannt, da die Düsseldorfer Fortuna zur Zeit keine großen Zuschauerzahlen anlockt.

Die Bahnanbindung erfolgt einzig über den Hauptbahnhof. Hier ist allerdings die Umsteigesituation recht großzügig, was aufgrund der Verkehrsströme zur Altstadt häufig unter Beweis gestellt wird. Eine angedachte Verlängerung der im Bau befindlichen H-Bahn vom Flughafenbahnhof über das Terminal hinaus bis zur Messe ist wohl nicht unbedingt für den Massenverkehr bei Großveranstaltungen geeignet.

*Auch Düsseldorf ist WM-tauglich angebunden.*

## Gelsenkirchen

Die Zuganbindung zum Gelsenkirchener Stadion erfolgt in der Regel über den Hauptbahnhof, dessen Qualitäten ja berüchtigt sind. Aber die Atmosphäre dort bietet erst einen Vorgeschmack auf den Weg zum Stadion und vor allem auf den Rückweg.

Das Parkstadion ist über die Straßenbahnstrecke der Linie 302 angebunden (planmäßige Fahrzeit vom Hauptbahnhof 15 Minuten). Es wird zwar eine Vielzahl von Einsatzwagen gefahren, die an allen Zwischenstationen halten, aber im Tunnel, in dem noch weitere zwei Linien verkehren, ist bestenfalls eine Zugfolge von zwei Minuten möglich, zumal am Hauptbahnhof in beiden Richtungen kein zusätzliches Gleis zur Abwicklung bereitsteht. Der Betrieb wird nur mit Einfach-

traktionen (Niederflur bzw. M 6) durchgeführt, obwohl die Niederflurbahnen über Kupplungen verfügen, da die Stromversorgung für Doppeltraktionen (noch) nicht ausreichend ist.

Am Stadion sind zwar jeweils Doppelbahnsteige vorhanden, die aber nur je einen Ausgang mit einer langen Treppe besitzen. Rempelen sind hier an der Tagesordnung. Dieser Bahnhof wird allerdings im Zusammenhang mit der Eröffnung des neuen Stadions noch umgebaut werden. Besonders problematisch ist die Rückfahrt. Wegen des Rückstaus im Tunnel sind auch bei nicht ausverkauften Spielen Fahrzeiten von 30 bis 50 Minuten eher die Regel als die Ausnahme. Vorher muss man oft mit Wartezeiten von gut einer halben Stunde rechnen, bis mit viel Gedränge ein Platz in einer Bahn erreicht wird.

Zwar kann bis zur WM der durchgängige Einsatz von Doppeltraktionen technisch ermöglicht werden, dennoch könnte dadurch die Kapazität zwischen Hauptbahnhof und Stadion in der Stunde gerade einmal von rund 5000 auf 10000 Fahrgäste gesteigert werden.

*Bei der WM sollten bestenfalls Spiele wie Australien – Paraguay hier stattfinden. Ansonsten ist die internationale Blamage für den ÖPNV an Rhein und Ruhr zu groß.*

## Mönchengladbach

Die Stadt bewirbt sich für die WM mit dem geplanten Stadion-Neubau im Nordpark. Hier ist eine Bahnverbindung vorgesehen, indem ein bisheriges Gütergleis für Personenverkehr umgebaut werden soll, wozu auch der Bau einer Verbindungskurve gehört, um die direkte Anfahrt vom Hauptbahnhof zu ermöglichen. Das klingt zwar gut, aber der Haken ist: Der Nordpark liegt rund 4 Kilometer vom Hauptbahnhof entfernt. Die Bahnverbindung verläuft über Rheydt und Rheindahlen und ist rund 14 Kilometer lang. Der Aufwand für diese Verbindung liegt bei 72 Mio. DM Investitionskosten (laut ÖPNV-Bedarfsplan 1998).

*Die Tauglichkeit der geplanten Anbindung für WM-Spiele ist wohl gegeben, der Preis dafür allerdings sehr hoch.*

## Eigene Nahverkehrs-Trasse durch CentrO.Vision

**Oberhausen. (td) Mitte März wurde der „Master-Plan“ zur Gestaltung des zweiten Teils der Neuen Mitte Oberhausen veröffentlicht. Er sieht bis 2004 den Ausbau des Geländes des Elektrostahlwerks vor.**

Das zwischen der Osterfelder und der Essener Straße gelegene Gelände soll zu einem Themenpark mit einem Gläsernen Menschen und einer Galerie, der früheren Produktionshalle des Elektrostahlwerks, umgebaut werden.

## Neue ÖPNV-Trasse

Die neue Nahverkehrstrasse, die ungefähr an der heutigen Haltestelle Lipperheidebaum beginnt und zunächst die Köln-Mindener Bahn überquert (S 2, RE 3), verläuft mitten durch die Galerie, erschließt das weitere Gelände dieses neuen Zukunftsparks „CentrO.Vision“ in Nord-Südrichtung, überquert die Osterfelder Straße und wird dann nördlich des CentrO.-Parks geführt, bis sie auf Höhe der Arena die bestehende ÖPNV-Trasse erreicht. Dabei werden vier neue Haltestellen gebaut: die erste an der Überführung über die S 2, die dort ebenfalls einen Haltepunkt bekommt, die zweite als „atemberaubende Nahverkehrsstation“ in der Durchfahrt durch die Galerie und eine dritte im nördlichen Bereich an der Osterfelder Straße. Dazu kommt noch eine Haltestelle im östlichen Bereich des CentrO.s.

## Busse und Bahnen staufrei

Die Straßenbahnlinie 105 wird von der Essener Stadtgrenze aus über die Essener Straße verlängert bis sie am Lipperheidebaum die ÖPNV-Trasse erreicht. Sie wird die komplette neue Trasse befahren und am Hauptbahnhof enden. Details über die zukünftige Linienführung der Busse in diesem Bereich sind noch nicht bekannt; klar ist jedoch, dass dann keine Linie mehr im Bereich CentrO. im Stau steht, da mit den dann vorhandenen ÖPNV-Trassen alle in Frage kommenden Relationen abgedeckt sind.

# Verbessertes Busnetz in Herne

**Herne. (js) Am 4. März sind bei der Straßenbahn Herne Castrop-Rauxel umfassende Änderungen im Busnetz in Kraft getreten.**

Über die Änderungen der Linien **237**, **341** und **343** in Castrop-Rauxel haben wir bereits in **Ruhrschiene 2000#4** berichtet. In Herne wurden die bis Pantringshof (Schleusenweg) verkürzte Linie **343** und das Teilstück bis Wanne-Eickel Hbf der Linie **362** zur neuen Linie **362** durchgebunden. Dadurch kann bei gleichzeitiger Attraktivitätssteigerung ein Fahrzeug eingespart werden. Diese Linie verzichtet auf den Umweg mit der Haltestelle Bobenfeld und nimmt statt dessen den direkten Weg durch die Dorneburger Str.

Die bisher nur unregelmäßig verkehrende Linie **303** wurde komplett umgestaltet. Eigentlich sollte sie ab November 2000 das neue Entertainment-Center am Regenkamp direkt anfahren. Nachdem dieses jetzt endgültig nicht fertiggestellt wird, bleibt es in diesem Stück beim alten Linienweg an der Bauruine vorbei. Alle weiteren Aufwertungen dieser Linie mit Ausnahme des Nachtverkehrs wurden trotzdem – wenn auch drei Monate später – umgesetzt. So verkehrt sie jetzt im Stundentakt, westlich des Herner Bahnhofes tagsüber sogar alle 30 Minuten. Im Bereich der Herner Innenstadt erhielt sie einen direkteren Linienweg und wurde über die Südstr., Bobenfeld und Solbad bis Wanne-Eickel Hbf verlängert. Von dort fährt sie unter der Nummer **328** weiter an Stelle der **362** in den Wannern Norden. Dadurch bleiben die Direktverbindungen der alten **362** von Wanne-Nord nach Wanne-Süd erhalten. *Leider fehlt in den Aushangfahrplänen und Auskunftssystemen der Hinweis auf die Durchbindung. Eine möglicherweise bessere Alternative wäre eine einheitliche Liniennummer gewesen, bei der der Buschmannshof aus Richtung Süden erst nach der Durchfahrt am Hbf angefahren wird.*

Die Linie **312/322** verkehrt jetzt einheitlich als Linie **312** im 20-Min.-Takt bis Wanne-Eickel Hbf; die Verbindung nach RE-Hochlarmark wurde mangels Nachfrage eingestellt. Aus umlauf-

technischen Gründen endet die **312** abends leider weiterhin bereits an der Rott-/Heerstr.

Ab Juni soll die Linie **390** zwischen den Haltestellen Röhlinghauser Str. und Dahlhauser Str. einen etwa 5-minütigen Umweg über Röhlinghausen Markt fahren. Dadurch wird die Forderung nach einer besseren Anbindung Röhlinghausens an Eickel und Herne-Mitte erfüllt, ohne die Linie zu brechen. Die Haltestelle Zeche Hannover wird nicht mehr bedient. Die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen rechnen mit Fahrgastzuwächsen und planen daher den Einsatz von Gelenkbussen bei unveränderter Taktichte.

Im September soll die Linie **219** der Vestischen durch einen Schnellbus **SB 27** ersetzt werden, der in Wanne den direkten Weg über die Hammerschmidtstr. nimmt. Die alleinige Bedienung der nördlichen Hauptstr. übernimmt dann die **218** im 20-Min.-Takt bis zum Dannekamp, tagsüber mit Stichfahrt zum Waldfriedhof. Entgegen der Meldung einer Herner Zeitung verkehrt diese Linie an allen Tagen bis gegen Mitternacht. Unklar ist noch, ob dann die Linie **328** weiterhin im 39/21-Min.-Takt die Dannekamp-Siedlung anfahren oder wie im Nahverkehrsplan vorgeschlagen an der Flora-Marzina enden wird. *Ich halte diese Lösung für nicht sehr geschickt. Die Flora-Marzina ist nur während der Cranger Kirmes eine attraktive Endstelle.*

Damit sind dann fast alle im Herner Nahverkehrsplan von 1998 vorgeschlagenen Verbesserungen umgesetzt. *Wünschenswert wären jetzt noch Verbesserungen im Erschließungsnetz, insbesondere in Bickern und im südlichen Holthausen, die beide nur im Stundentakt und mit eingeschränkten Bedienungszeiten angefahren werden.*

*PRO BAHN wird sich für die Aufnahme von Verbesserungen in diesen Bereichen in den bis 2003 neuzufassenden Nahverkehrsplan einsetzen.*

## Essen-Steele Ⓢ: Zeit für einen Umbau!

Essen. (om) Schon öfter berichteten **Ruhrschiene** und RevierSchiene über die für Fahrgäste reichlich ungünstigen Verhältnisse an der Bus- und Bahnhaltestelle am S-Bahnhof Essen-Steele. Ich schlug der EVAG bereits 1989 und 1990 vor, die Ampelschaltung bei der Ausfahrt aus dem Verkehrsplatz Steele busfreundlicher zu gestalten.

Die EVAG antwortete mir am 18.5.1989: „*Leidlich die Ausfahrt aus dem Verkehrsplatz Steele in Richtung Ahestraße (...) wird durch Induktionsschleifen angefordert. Anders als im Straßenbahnbetrieb ist jedoch bei den derzeitigen technischen Einrichtungen in den Bussen eine gezielte richtungsabhängige Beeinflussung nicht möglich. Eine Realisierung ist erst mit einem rechnergesteuerten Betriebssystem machbar. (...) Hierfür sind bereits Mittel beantragt. Genaue Aussagen zum Fertigstellungstermin können jedoch noch nicht getroffen werden. Die verbleibende Zeitspanne ist allerdings so kurz, dass eine Übergangsregelung mit anderen technischen Einrichtungen finanziell nicht vertretbar wäre.*“

Auf meine spätere Nachfrage schrieb sie am 4.10.1990: „*Im Zusammenhang mit den für den Schienenverkehr geplanten Beschleunigungsmaßnahmen in Essen ist eine bedarfsgerechte Umplanung dieser Lichtsignalanlagen vorgesehen. Bis zur Realisierung, voraussichtlich im Jahre 1993, werden auch unsere Omnibusse über technische Einrichtungen verfügen, so dass eine optimale Lösung unter Bevorzugung der ÖPNV-Verkehrsmittel geschaffen werden kann.*“

Nun haben wir schon 2001, und immer noch keine Änderung. Die Stunden, die EVAG-Busse seitdem in Steele vor unsinnig geschalteten Ampeln vergeudet haben, wollen wir lieber nicht zählen. Die für 1993 versprochene Umplanung der Ampeln ist immer noch nicht in Sicht, ein rechnergesteuertes Betriebsleitsystem ebenfalls nicht.

### Verkommener Verkehrsplatz

Unterdessen verkommen der Verkehrsplatz in Steele sowie der S-Bahnhof immer mehr. Vor allem die Taubenplage macht einen Aufenthalt zum Hindernislauf. Weder Stadt noch Bahn (die of-

fenbar zuständig sind) bemühen sich, die „Rastplätze“ der Tauben zu entfernen. So gibt es schwarz-weiße Flecken auf Bänken, Geländern und Treppenstufen. Die Dächer der Bushaltestellen sind undicht, es regnet durch. Informationen, wo welche Busse halten, sind gut versteckt, ebenso der Fahrkartenautomat. Bei der Bahn sind die Zuganzeiger schon seit Jahren außer Betrieb, ein Schreiben von mir an die Bahn deswegen hat niemand beantwortet.

### Passiert endlich etwas?

Aber der „große Wurf“ scheint zu kommen. Stadt Essen und EVAG hatten im Januar 2000 die Ergebnisse einer „Mehrfachbeauftragung zur Entwicklung einer Gestaltung für den Verkehrsplatz Essen-Steele“ vorgestellt. Aufgabe war es, den gesamten Platz unter Einbeziehung des S-Bahnhofs neu zu gestalten. Eine wirksame Taubenabwehr ist ausdrücklich gefordert worden. Fünf Entwürfe standen zur Auswahl, von denen einer weiter verfolgt wird. Das wäre in der Tat ein Qualitätssprung, mit klar strukturierten Bushaltestellen (gut mit Niederflurbussen anzufahren, da versetzt angeordnet im sogenannten Sägezahnmuster) und der Straßenbahn. Leider hat sich kein Entwurf damit befasst, wie die zu langen Wege von den Bussen zur S-Bahn zu reduzieren sind; zur Verbesserung des S-Bahnsteigs hat sich keiner geäußert; und mit der Gestaltung der Straßenbahngleise wird eine mögliche Verlängerung der Bahn in die Steeler Fußgängerzone unmöglich gemacht.

*Dennoch ein guter Ansatz, aber inzwischen ist über ein Jahr vergangen, und in Steele ist immer noch nichts passiert. Wie viele Fahrgäste sich angesichts dieser Zustände wohl schon in diesen zehn Jahren vom öffentlichen Nahverkehr abgewendet haben ...?*

**Dorsten.** (th) Erfreut zeigten sich die Mitglieder des Planungsausschusses über den von der Stadtverwaltung geplanten **15-Minuten-Takt bei den Stadtlinien nach Hervest und Holsterhausen**. Damit sollten auch bessere Anschlüsse zu den Zügen ermöglicht werden. Die Verbesserungen wurden jedoch vom Verkehrsausschuss des Kreises Recklinghausen abgelehnt, da diese Mehrkosten in Höhe von einer Mio. DM verursachen würden. Dabei wurde jedoch ein Kilometerpreis von 6,86 DM zugrunde gelegt, während die Vestischen Straßenbahnen unter 5.- DM und der Regionalverkehr Münsterland nur 3,95 DM pro gefahrenem Kilometer verlangen. Außerdem müssen zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sowie Ersparnisse im vergangenen Jahr von 400.000 DM berücksichtigt werden.

**Essen.** (th) Der U-Bahnhof am Hauptbahnhof erhält drei **Aufzüge**, die von den Bahnsteigen auf die Mittelebene führen werden. Wer weiter zum Bahnhof hinauf will, muss dann jedoch den Umweg über die Rampe am Handelshof in Kauf nehmen. Einer der Aufzüge wird direkt vor das Postbankgebäude führen, wo die Busse Richtung Süden abfahren. Die 7,2 Mio. DM teure Aufzuganlage soll im nächsten Jahr in Betrieb gehen. Sollte der Hauptbahnhof eines fernen Tages doch noch umgebaut werden, könnte auch am Südeingang ein Aufzug errichtet werden, was schon lange überfällig ist. Der jetzige Zustand ist eine Zumutung für alle Mobilitätsbehinderten.

**Ruhrgebiet.** (js) Die Dortmunder Stadtwerke, Vestischen Straßenbahnen, Straßenbahn Heme-Castrop-Rauxel und Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen betreiben seit kurzem einen **gemeinsamen Internetauftritt** unter [www.bus-und-bahn.de](http://www.bus-und-bahn.de). Gleichzeitig wurde damit der **Ticketverkauf per Internet** mit Ausdruck auf dem eigenen Drucker auf alle vier Verkehrsunternehmen ausgeweitet. Die nur in Verbindung mit dem eigenen Personalausweis gültigen TagesTickets, Sieben-Tage-Tickets, Tickets1000 und Tickets2000neu sind jetzt für alle VRR-Tarifgebiete erhältlich.

**Mülheim (Ruhr).** (td) Der Saarer Umweltverein hat sich Ende Januar nach Beginn der Bauarbeiten auf der Straßburger Allee gegen die dort geplanten drei **Buskaps** ausgesprochen. Begründet wird diese Ablehnung mit der Behinderung des Autoverkehrs und den damit verbundene Immissionen. Der Planungsausschuss hatte sich im Herbst letzten Jahres nach monatelangen Diskussionen mit knapper Mehrheit für die im Nahverkehrsplan vorgesehenen Maßnahmen ausgesprochen. PRO BAHN befürwortet den Bau der Buskaps, weil damit nicht nur der Öffentliche Nahverkehr beschleunigt wird, sondern zugleich die Voraussetzung für eine sichere Verkehrsführung der Radfahrer/innen im Haltestellenbereich geschaffen wird. Im Übrigen stellt ein auf einer mehrspurigen Straße wenige Sekunden haltender Bus auch keine Verkehrsbehinderung dar.

**Essen.** (th) Oberbürgermeister Reiniger hält eine **Verlängerung der U 11** ab Messe Richtung A 52 und Flughafen Essen/Mülheim für eine „interessante Idee“. Hintergrund ist die Anbindung des geplanten Messe-Großparkplatzes an der A 52. Mit der U-Bahn könnten die Autofahrer komfortabel zur Messe transportiert werden. Die Verlängerung parallel zur A 52 würde jedoch mit rund 150 Mio. DM zu Buche schlagen. Der Bau einer **Verlängerung der Stadtbahnlinie U 17** ab Endstelle Margarethenhöhe zur Sommerburgstraße ist mit 28 Mio. DM deutlich günstiger zu haben. Aufgrund der abgeschlossenen Vorplanungen kann mit dem Bau bereits 2002 begonnen werden. Im Frühjahr soll der Essener Rat dem Projekt zustimmen.

**Kreis Recklinghausen.** (th) Die SPD des Kreises fordert ein Gutachten zur **Anbindung an den Metrorapid**. Die CDU hingegen warnt vor voreiligen Schlüssen und möchte abwarten, ob der Metrorapid tatsächlich gebaut werde. Wichtiger sei eine Anbindung an die Hauptstrecken, wobei auch auf die prognostizierte Betriebskosten von jährlich 50 Mio. DM verwiesen wird.



**Bottrop.** (th) Seit dem 4. März fährt die Schnellbuslinie **D 16** unter der Bezeichnung **SB 16**, verkehrt aber abends, samstags ab 17 Uhr und sonntags gar nicht mehr. (Vgl. **Ruhr-schiene 2000#4** und **2001#1**) Als Ausgleich für die Kürzungen fährt die Linie **186** zu diesen Zeiten wieder bis zur Bottroper City, so dass in Essen-Gerschede zwischen den Linien **166** und **186** umgestiegen werden kann. Die Fahrzeit erhöht sich gegenüber dem **D 16** um ca. zehn Minuten.

Ebenfalls seit dem 4. März wird mit der neuen Linie **268** wieder eine direkte Linie zum Stadtteil Welheimer Mark angeboten, die allerdings nur

stündlich verkehrt. Die im Herbst neu geschaffene Linie **264**, die den Stadtteil direkt mit dem Hauptbahnhof, mit der Innenstadt jedoch nur über Umwege verband, verkehrt zwischen Bahnhof und Welheimer Mark nur noch stündlich statt im 20-Minuten-Takt.

Die Verstärkerlinie **265** zum Stadtteil Boy verkehrt nun ganztägig, so dass zusammen mit der Linie **260** ein 10-Minuten-Takt besteht.

Die Linie **259** fährt zwischen Bahnhof und City nun über „Alter Südring“ und „Bahnhofstraße“ und hält nicht am „Bahnhof-Südeingang“ und an der „Lehmkuhler Straße“.

## Straßenbahnplanung in Langendreer

**Bochum.** (js) Die Straßenbahnlinie **310 Bochum – Witten** soll in Zukunft nicht mehr am Rand von Langendreer vorbei sondern auf der Unterstraße mitten durch den Stadtteil fahren. Dagegen hat sich eine Bürgerinitiative gegründet und in den letzten Monaten durch massive unsachliche Kritik und sehr negative Darstellung die Öffentlichkeit gegen die Straßenbahn aufgebracht. In der Presse und auf Veranstaltungen wurden die Befürworter der Straßenbahn teilweise stark polemisch kritisiert.

Die Führung der Straßenbahn am Südrand von Langendreer ist historisch bedingt. Bis 1929 war die Gemeinde Langendreer selbständig und Gesellschafter der Westfälischen Straßenbahn, die u. a. die Linie von Witten über Langendreer nach Castrop-Rauxel betrieb (1951 eingestellt, heute Bus 378). Die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn betrieb dagegen eine Linie über Werne nach Langendreer (1969 eingestellt, heute Bus 345) und an Langendreer vorbei nach Witten. Anfang der 70er Jahre bekam diese Linie aufgrund des Autobahnbaus eine neue – weiterhin eingleisige – Führung. Zu diesem Zeitpunkt ging man davon aus, dass diese Linie etwa 1990 zusammen mit dem Wittener Netz stillgelegt werden würde, wenn die U 35 Witten an Bochum anbindet.

Heute wird das Wittener Netz für den Einsatz von Niederflurstraßenbahnen ausgebaut und soll sogar wieder erweitert werden. Für den Einsatz von Niederflurwagewn auf der 310 ist jedoch ein Ersatz der eingleisigen Strecke bei Langendreer notwendig (vgl. **Ruhrschiene 2001#1**). Dazu soll eine zweigleisige Neubaustrecke über

Langendreer Denkmal entstehen – auch eine Linie in Richtung Dortmund-Bövinghausen wäre dann möglich.

Um für die Strecke 90 % Landesmittel in Anspruch nehmen zu können, muss die Trasse eigentlich überwiegend auf einem besonderen Bahnkörper liegen. Die Bürgerinitiative gegen die Straßenbahn befürchtet, dass deshalb alle Bäume gefällt werden müssten und viele Parkplätze wegfallen würden. Das Beispiel aus der Mülheimer Straße in Oberhausen zeigt, dass dazu nicht unbedingt abgetrennte Schottergleise notwendig sind, sondern auch Markierungen und geschickte Ampelschaltungen Bahn und Individualverkehr trennen können oder der Bahnkörper in Notsituationen für Kraftfahrzeuge befahrbar bleibt.

Den Straßenbahngegnern ist nicht bewusst, dass eine Straßenbahn weniger Platz im Straßenraum benötigt als eine Busspur. Mit der Straßenbahn würde eine schnelle Verbindung nach Laer und in die Innenstadt geschaffen, ein Bus könnte dagegen den bis etwa 2004 fertiggestellten Stadtbahntunnel nicht benutzen.

## Neulich in Bus & Bahn ...

... Neujahrsnacht auf dem Weg von Düsseldorf nach Oberhausen. In Duisburg von der S 1 umsteigen in die S 2, die ja in der Neujahrsnacht durchgehend stündlich fahren soll. Die Bildschirmanzeige im Tunnel zeigt keine S 2 um 4.34 Uhr, sondern erst wieder um 5.34 Uhr. Die Anzeige an Gleis 1 zeigt: „4.26 Uhr Ankunft S2. Zug endet hier.“ Nachfrage bei der 3-S-Zentrale, die ja hier im Bahnhof ist. Nach einigen Minuten die Antwort: „Nein. Der nächste Zug nach Oberhausen fährt erst um 5.34 Uhr.“ Da kommt die S 2 an. Ich frage den Fahrer, ob er auch wieder zurück fährt. „Eigentlich ja.“ Ich verweise auf die fehlende Anzeige am Bahnsteig. Er funkt den Fahrdienstleiter an und sagt mir dann, dass er als S 2 nach Dortmund fährt. Ich schicke rund 30 am Bahnsteig wartende Fahrgäste in den Zug. Im Tunnel warten bestimmt noch einige mehr. Die Anzeige am Gleis bleibt bei „Zug endet hier.“ Kurz vor der Abfahrt springt sie noch um und zeigt jetzt: „5.26 Uhr Ankunft S2. Zug endet hier.“ (le)

... Monate nach dem kleinen Fahrplanwechsel im September kommt der EVAG-Bus der Linie 185 zum Oberhausener Hauptbahnhof. Wegen einer falschen Zielanzeige spreche ich die Fahrerin an. „Doch, ich fahre zur Hermann-Albertz-Straße. Aber können Sie mir den Weg zeigen? Ich fahre diese neue Strecke heute zum ersten Mal.“ Sie erzählt, dass sie sich bei der ersten Tour mit der mitgeführten Kartenskizze verfahren hat, da kein Fahrgast mehr im Bus war, den sie fragen konnte. So verpasste sie alle Innenstadthaltestellen und landete wieder am Hauptbahnhof. Ich fahre mit ihr bis zur Hermann-Albertz-Straße und auch wieder den Rückweg bis zur Paul-Reusch-Straße. „Huch, hier geht es ja durch die Fußgängerzone“ erschrickt die Fahrerin beim Überfahren der Marktstraße. Ich vergewissere mich noch, dass ihr Dienst endet, bevor die Linie 185 auch zur Landwehr fahren muss, denn ich habe Zweifel, ob sie den Weg bei Dunkelheit finden würde. Eine Überprüfung der Fahrstrecke ergibt, dass die üblichen Hinweisschilder der EVAG für den neuen Fahrweg nur unvollständig hängen. (le)

... im RE 7 von Wuppertal nach Köln. Ein ganz normaler Donnerstag, später Vormittag. Der Zug (Münster – Düren) fährt nur mit drei Waggons, alles renovierte Silberlinge! In Wuppertal sind schon alle Sitzplätze belegt, die erste Klasse ist freigegeben, aber ab Leichlingen müssen Fahrgäste auf dem Bahnsteig zurückbleiben! Man fragt sich, warum die DB plötzlich keine Waggons mehr hat, und das zu einer Zeit, als die Expo schon lange vorbei ist und z.B. der RE 11 schon vollständig mit Doppelstockwagen ausgerüstet ist. (om)

... in Duisburg. Alle Busse sind jetzt „Super“, weil man nach vorne geht. Also vorne eingestiegen, und als Begrüßung gab's „Häai, Fahrkarte!“ Die DVG hat also die Fahrkartenkontrolle beim Einsteigen wieder eingeführt, die Oberhausen ganz abschaffte und die viele andere Städte nur in den Abendstunden praktizieren. In Duisburg soll man seine Fahrkarte jetzt also immer vorzeigen. Das verrät uns die DVG in ihrer Hochglanz-Broschüre dazu aber nicht. Die Fahrgäste ahnen es auch nicht. Also einsteigen, merken, dass etwas nicht stimmt, versuchen höflich nachzufragen, dann in der Tasche nach der Fahrkarte kramen. Das wiederholt sich an jeder Haltestelle, es dauert und dauert...

Zum Schluss noch zwei Zitate aus der Super-DVG-Broschüre: „Wir wollen zufriedene Fahrgäste.“ und „Wir und unsere Fahrerinnen und Fahrer freuen uns darauf, Sie ab jetzt immer vorne begrüßen zu dürfen.“ (om)

... im Hauptbahnhof Köln. Am neuen Automat versuche ich, eine Fahrkarte nach Heimbach zu lösen. Freundlicherweise hängt am Automat auch eine Broschüre „Der einfache Weg zum richtigen Ticket“. Zuerst den Zielcode des Fahrtziels eingeben. In der Liste steht neben Heimbach die 3308. Bei der Eingabe kommt aber „Kennzahl ungültig“. Am nächsten Automaten ebenfalls. Am ServicePoint eine lange Schlange. Also ohne Fahrkarte in den Zug eingestiegen, Schaffner kam nicht, umsonst bis Düren gefahren. Automat sei Dank! (om)

... im Hauptbahnhof Essen. Alle S-Bahnen in Richtung Steele fahren immer aus Gleis 11. Das ist schon jahrzehntelang so. Aber Vorsicht! Ab und zu fährt die S 1 aus Gleis 10, und zwar abends und am Wochenende! Warum? Weil der Umlauf der S 6 so gestaltet ist, dass sie im 30-Min-Takt kurzzeitig die Gleise 11 und 12 gleichzeitig benötigt. Genau dann fährt die S 1 ein und muss auf Gleis 10 ausweichen. Dann kann es passieren, dass Fahrgäste auf Gleis 11 vergeblich auf die S 1 warten! Die DB merkt davon nichts, denn Servicepersonal auf den S-Bahn-Gleisen gibt es nicht. Durchsagen für S-Bahnen auch nicht. (om)

... Sie haben sicherlich auch gelesen, dass in diesem Monat in den NRW-Express ein Café-Wagen eingefügt werden soll. Als ich heute morgen im RE 1 nach Dortmund gefahren bin, habe ich von draußen darauf geachtet, aber keinen Hinweis auf ein Café gefunden. Um so größer dann die Überraschung im Wageninneren: Abwechselnd mit der elektronischen Anzeige von Datum/Uhrzeit und Zielbahnhof kam auch eine Anzeige „Zum Bistrowagen“. In dem ganzen Zug war aber weder ein Café noch ein Bistro zu finden! – Also alles nur ein Test oder ein Versuch, die Fahrgäste zu einem Spaziergang durch den Zug zu motivieren? (ah)

... in Bochum Linden, abends gegen 21 Uhr. Die Straßenbahn, um diese Uhrzeit normalerweise immer sehr pünktlich, kommt nicht. Nach 6 Minuten immer noch nichts zu sehen. Also per Mobiltelefon die BOGESTRA (0234-3030) anrufen. Tatsächlich geht auch sofort jemand dran. Aber was mit der 308 ist, weiß er nicht. Er verbindet – zum Call-Center des VRR nach Dortmund! Ob dort jemand etwas weiß, bleibt unklar, denn von dort kommt nur die Musik aus der Warteschleife, bis endlich die Straßenbahn kommt! 10 min Verspätung, die BOGESTRA wusste nichts, schickte also auch keinen Ersatz und sorgte auch nicht dafür, dass die Anschlüsse am Bochumer Hauptbahnhof noch erreicht werden konnten. (om)

## Service-Offensive S-Bahn plus

Zum Thema der Service-Offensive auf der S-Bahnlinie 2 zwischen Dortmund und Duisburg, die ja bekanntermaßen ein Pilotprojekt im Ruhrgebiet sein soll, erreichte uns das folgende Schreiben eines Mitglieds:

*Ich bin seit gut 3 Monaten bei PRO BAHN Mitglied und möchte mich mal mit dieser e-mail und einem Hinweis an Sie wenden, vielleicht auch interessant für die nächste Ruhrshiene.*

*Als ich gestern in Oberhausen auf meine S-Bahn nach Dortmund warten musste, fiel mir eine Broschüre am Service Point auf – eine ältere Broschüre über S-Bahn Plus. Vor rund 1½ Jahren wurde ganz groß versprochen, was alles auf der Linie S 2 innerhalb von 2 Jahren verändert werden soll. Kennen Sie die Broschüre auch? Ist so eine rot-weiße mit Überschrift „Freie Fahrt für neue Ideen“. Ich selbst wohne in Dortmund-Nette und benutze die S-Bahn regelmäßig ab Dortmund-Nette/Oestrich oder Dortmund-Mengede.*

*Umgesetzt wurde tatsächlich fast nichts. Da ist die Rede von Bahnstabsmeistern in Dortmund-Dorstfeld und Dortmund-Mengede. Oder die Service-Mitarbeiter in den Zügen sollen den Fahrgästen Kaffee anbieten. Eine begleitende Marktforschung sollte erfolgen. Notrufsäulen sollten errichtet werden oder auch eine Videoüberwachung eingeführt werden. Ich als regelmäßiger Nutzer der S 2 kann nichts davon finden. Tatsächlich sieht es doch so aus, dass auch nach mehr als 2 Monaten mit neuen Fahrzeiten immer noch die alten Fahrpläne an den meisten Dortmunder Haltepunkten aushängen.*

*In Dortmund-Nette/Oestrich fehlen einige der Abdeckungen für die Regenrinne in der Mitte des Bahnsteiges, kann sicherlich unangenehm enden, wenn man nicht aufpasst.*

*Was bringen die schönsten Versprechungen, wenn sie nicht umgesetzt werden?*

Karsten Hoch

# Termine

**Dienstag, 03.04.2001, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Donnerstag, 05.04.2001**  
B.U.S. Bochum

**Montag, 09.04.2001, 19.00 Uhr**  
Arbeitsgruppe Dortmund

**Dienstag, 10.04.2001, 20.00 Uhr**  
Umweltverbund Kr. Recklinghausen

**Dienstag, 17.04.2001, 19.30 Uhr**  
Regionale Fahrgastversammlung  
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

**Sonntag, 22.04.2001**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Gelsenkirchener Norden**  
**10.05 Uhr** E-Borbeck ☉ (Aufzug)  
**10.10 Uhr** E Hbf ☒ (ServicePoint)

**Dienstag, 24.04.2001, 20.00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Dienstag, 01.05.2001, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Donnerstag, 03.05.2001**  
B.U.S. Bochum

**Dienstag, 08.05.2001, 20.00 Uhr**  
Umweltverbund Kr. Recklinghausen

**Samstag, 12.05.2001**  
Bundesverbandstag in Leipzig

**Montag, 14.05.2001, 19.00 Uhr**  
Arbeitsgruppe Dortmund

**Dienstag, 15.05.2001, 19.30 Uhr**  
Regionale Fahrgastversammlung  
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

**Sonntag, 20.05.2001**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Tour de Ruhr: Mülheim – Schwer-  
te**  
**8.35 Uhr** E-Borbeck ☉ (Aufzug)  
**9.05 Uhr** E Hbf ☒ (ServicePoint)

**Dienstag, 22.05.2001, 20.00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Dienstag, 05.06.2001, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Donnerstag, 07.06.2001**  
B.U.S. Bochum

**Sonntag, 10.06.2001**  
Fahrplanwechsel

**Montag, 11.06.2001, 19.00 Uhr**  
Arbeitsgruppe Dortmund

**Dienstag, 12.06.2001, 20.00 Uhr**  
Umweltverbund Kr. Recklinghausen

**Sonntag, 17.06.2001**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Bergisches Land**  
**09.10 Uhr** E-Borbeck ☉ (Aufzug)  
**09.30 Uhr** E Hbf ☒ (ServicePoint)

**Dienstag, 19.06.2001, 19.30 Uhr**  
Regionale Fahrgastversammlung  
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

**Dienstag, 26.06.2001, 20.00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Dienstag, 03.07.2001, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Donnerstag, 05.07.2001**  
B.U.S. Bochum

**Montag, 09.07.2001, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Dortmund

**Arbeitsgruppe Essen, Bottrop, Mülheim:** Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstraße 11, Essen, ☒ Essen Hbf  
**O.Tram Oberhausen:** „Haus Wahl“, Marktstraße 38, Oberhausen, ☒ Oberhausen Hbf  
**B.U.S. Bochum:** Bitte Oliver Stieglitz kontaktieren, Missunderstraße 7, 44145 Dortmund, ☎ 02 31 / 81 56 11  
**Arbeitsgruppe Dortmund:** „Zum Zöllner“, Hainallee 2, Dortmund, ☉ ☒ DO-Stadthaus (Südausgang)  
**Umweltverbund Recklinghausen:** Naturschutzbüro, Martinistraße 36, Recklinghausen, ☒ Recklinghausen Hbf

## Na, interessiert an PRO BAHN?

Bitte hier abtrennen (oder kopieren) und einsenden an:

PRO BAHN e.V. • Schwanthalerstraße 74 • 80336 München • ☎ 0 89 / 54 45 62 - 13 • ☒ - 14

### Ja, ich bin an PRO BAHN interessiert.

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

\_\_\_\_\_  
Name, Vorname

\_\_\_\_\_  
Straße

\_\_\_\_\_  
PLZ, Wohnort

\_\_\_\_\_  
weitere Familienmitglieder

\_\_\_\_\_  
Geburtsdatum (bei Juniormitgl.)      Beruf (freiwillig)

\_\_\_\_\_  
Datum, Unterschrift

(Ruhrschiene 2001#2 • 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      58,- DM / Jahr
- Juniormitglied (≤ 27 Jahre)      36,- DM / Jahr
- Familienmitgliedschaft      70,- DM / Jahr
- Fördermitgliedschaft      ab 120,- DM / Jahr  
(Firmen, Institutionen, Kommunen)