

## InterRegio – was kommt danach?

NRW. (os) DB Reise & Touristik dünnt das InterRegio-Netz weiter aus (siehe PRO BAHN-Zeitung 3-2001). Nach dem Ende des InterRegio auf der Ruhr-Sieg-Strecke verbleiben nun noch drei IR-Verbindungen in NRW: Von der Nordsee und Münster durchs Ruhrgebiet nach Karlsruhe und an die Mosel, von Amsterdam über Rheine und Bad Oeynhausen nach Berlin sowie die Verbindung Düsseldorf – Dortmund – Kassel – Weimar.



*Ein Teil der im Dortmunder Rangierbahnhof abgestellten Fernverkehrswagen.*

Die verbleibenden IR-Züge dürften mittelfristig im IC(E)-System aufgehen. Die Bistro-Wagen wurden bereits umlackiert und ersetzen im IC-Verkehr die personalintensiven Speisewagen, während hunderte abgestellter Reisezugwagen in Dortmund einer ungewissen Zukunft entgegensehen.

Doch welche Bedienung ist für die nun oder mittelfristig InterRegio-losen Strecken sinnvoll?

*Fortsetzung auf Seite 3 >>>*

### **In dieser Ausgabe:**

- Stilllegung der Rheinischen Bahn droht**
- Bus- und Bahnfahrten mit dem Euro**
- Nahverkehrsplanung Ennepe-Ruhr**
- Kreis Recklinghausen: Neuer Fahrplan**
- ÖPNV in ... Mailand**

# Inhalt & Adressen

## Inhaltsverzeichnis

<b>Titel</b>	<b>1</b>
InterRegio – was kommt danach?	
<b>Inhalt &amp; Adressen</b>	<b>2</b>
<b>Aus Fahrgastsicht</b>	<b>4</b>
Stilllegung der Rheinischen Bahn droht	
<b>Service</b>	<b>6</b>
Bus- und Bahnfahren mit dem Euro	
<b>PRO BAHN aktiv</b>	<b>7</b>
Nahverkehrsplanung im Ennepe-Ruhr-Kreis	
<b>Regionales</b>	<b>8</b>
Alle Jahre wieder – VRR-Preiserhöhung	
<b>Nahverkehrspläne</b>	<b>9</b>
Neuer Fahrplan im Kreis Recklinghausen	
<b>ÖPNV in ...</b>	<b>10</b>
Mailand: Einziger Verkehrsverbund Italiens	
<b>Kurznachrichten</b>	<b>11</b>
<b>Termine</b>	<b>12</b>

## Impressum

Herausgeb.: PRO BAHN e.V., Regionalverband Ruhr  
Auflage: 700 Exemplare  
Ausgaben: Anfang Januar, April, Juli und Oktober  
Preis: kostenlos für PRO BAHN-Mitglieder des RV Ruhr  
Abonnement 5,- € pro Jahr (ab 2002)  
Redaktion: Toni Deenen (V.i.S.d.P.), Burkhard Dedy, Jochen Schönfisch, Dominik Vinbruck  
E-Mail: ruhrschiene@probahn-ruhr.de  
Autoren: Britta Behrens, Lothar Ebbers, 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

Geschäftsstelle des Regionalverbandes Ruhr und des Landesverbandes Nordrhein-Westfalen

Öffnungszeiten: montags bis freitags 17 bis 19 Uhr, dienstags betreut von PRO BAHN

PRO BAHN e.V., Regionalverband Ruhr, E-Mail: info@probahn-ruhr.de, Internet: http://www.probahn-ruhr.de

Vorsitzender: Burkhard Dedy, Sonnenplatz 4, 44137 Dortmund, ☎ 02 31 / 1 38 66 04, ☎ 1 38 55 04, E-Mail: dedy@probahn-ruhr.de

Stv. Vorsitzender: Jochen Schönfisch, Kantstraße 41b, 44627 Herne, ☎ 0 23 23 / 38 00 61 (nur am Wochenende), E-Mail: schoenfisch@probahn-ruhr.de

Stv. Vorsitzender: Ulrich Steffens, Lange Straße 7, 45307 Essen, derzeit nicht telefonisch erreichbar, E-Mail: steffens@probahn-ruhr.de

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

Beisitzerin: Britta Behrens, Ruhrstr. 6, 58452 Witten, ☎ 0 23 02 / 27 99 00, E-Mail: behrens@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Toni Deenen, Königsberger Straße 27, 46047 Oberhausen, ☎ 02 08 / 9 69 41 45, ☎ 9 69 41 46, E-Mail: deenen@probahn-ruhr.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: info@probahn-nrw.de, Internet: http://www.probahn-nrw.de

Vorsitzender: Oliver Stieglitz, Missundestraße 7, 44145 Dortmund, ☎ 02 31 / 81 56 11, E-Mail: stieglitz@probahn-nrw.de

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

Geschäftsstelle: Schwanthalerstraße 74, 80336 München, ☎ 0 89 / 54 45 62 13, ☎ 54 45 62 14,

>>> Fortsetzung von Seite 1

## Ruhr-Sieg-Strecke ohne IR

Dass die IR-Linie Münster – Siegen – Frankfurt das Reisendenpotenzial des Ruhrgebietes links liegen ließ, hatte aus DB-Sicht den Vorteil, dass Frankfurtreisende den teureren Weg über die Rheinstrecke wählten. Der seit Juni verkehrende RE 16 Siegen – Hagen – Essen hat erneut den Nachteil, dass keine Direktverbindung Siegen – Dortmund angeboten wird. Schon die IR-Züge mieden Dortmund, zunächst östlich über Unna – Hamm, später ging es ab Hagen direkt nach Düsseldorf. Jetzt werden die Züge in Hagen nach Essen durchgebunden. Auch Iserlohner Bahnkunden dürfen wieder umdenken: Nachdem sie zunächst mit dem RE 4 direkt nach Düsseldorf und später mit der RB 40 nach Essen fahren konnten, ist jetzt in Hagen Endstation.

Die Neuordnung auf der Ruhr-Sieg-Strecke bietet die Chance, das westliche Sauerland endlich umsteigefrei mit dem Oberzentrum Dortmund zu verbinden: Die eingesetzten Fahrzeuge (425) könnten in Doppeltraktion, etwa mit ihrem kleinen Bruder 426, bis Witten fahren und dort nach Essen und Dortmund geflügelt werden.

## Mitte-Deutschland-Bahn

Die Verbindung Ruhrgebiet – Kassel ist als Teil der Mitte-Deutschland-Bahn seit dem Fall der Mauer wieder eine interessante Ost-West-Verbindung und hat in Kassel-Wilhelmshöhe Zugang zum ICE-Verkehr nach Süddeutschland. Doch die DB schickt ihre Reisenden nach Leipzig aber lieber mit dem IC über Hannover – Magdeburg und Richtung Süden geht es im nächsten Jahr über die Neubaustrecke Köln – Frankfurt. Inzwischen hat sich eine Arbeitsgruppe der Landesregierungen von NRW, Hessen, Thüringen und Sachsen der Strecke angenommen.

Das Interesse von DB Reise & Touristik am IR nach Kassel ist eher gering. Die Strecke wurde aber für den Fernverkehr ausgebaut, dafür sogar 1993/94 zeitweise stillgelegt und kann abschnittsweise mit 200 km/h befahren werden. Sollte die Bahn den Fernverkehr einstellen, käme

DB Netz in Erklärungsnot; es könnte sogar sein, dass der Bund Fördergelder zurückfordert. Also muss die Strecke Alibifernverkehr aufweisen – mindestens ein Zugpaar an Werktagen dürfte wohl dabei rauskommen. Schemenhaft zeichnet sich die Lösung einer stündlichen IRE-Verbindung Düsseldorf – Kassel ab. Dieser Zug ergäbe im Abschnitt Dortmund – Düsseldorf zusammen mit den RE 1 und 11 einen angenäherten 20'-Takt.

Allerdings würden einzelne Zugpaare als Fernverkehrszüge gefahren. Es darf nicht soweit kommen, dass diese Züge nicht mit Verbundfahrausweisen genutzt werden dürfen. Voraussetzung einer integrierten Bedienung mit Nah- und Fernverkehr muss ein einheitlicher Tarif sein!

## Politischer Hintergrund

Hintergrund des IR-Endes ist das Interesse der Bahn, mehr Züge von den Bundesländern bzw. Aufgabenträgern finanzieren zu lassen. Die eigenwirtschaftlich betriebenen InterRegios standen außerdem in Konkurrenz zu IC und ICE. Die IR-Kunden sollen ihre Ziele im Hochgeschwindigkeitsverkehr auch über Umwege schneller erreichen als bisher und so zur besseren Auslastung des IC-Netzes beitragen. In diese Richtung zielt auch das Preiskonzept PEP, welches unter anderem im Fernverkehr Frühbucherrabatte vorsieht. Da diese Rabatte auch im Interregio gelten, bringt dessen Einstellung auch preisliche Nachteile mit sich.

Ein Vorteil der Neuordnung ist die Einbindung der Aufgabenträger in die Angebotsgestaltung. Damit es auch in Zukunft abseits der Magistralen ein attraktives, länderübergreifendes Bahnangebot gibt, sollte der nächste Schritt ein bundesweiter Schienenpersonenfernverkehrsplan sein. Dabei könnte ein Aufgabenträger auf Bundesebene den gesamten Fernverkehr vom Hochgeschwindigkeitszug bis zum überregionalen Leichttriebwagen verantworten. Es ist letztlich eine politische Frage, ob man bei der Gestaltung des Fernverkehrs privaten Unternehmen die lukrativen Linien überlässt, während Strecken, die nicht die gewünschte Rendite erwirtschaften, der öffentlichen Hand aufgebürdet werden.

# Stilllegung der Rheinischen Bahn droht Für den Metrorapid und gegen den Nahverkehr

Ruhrgebiet. (le) In letzter Zeit ist die Strecke der „Rheinischen Bahn“ von Düsseldorf über Duisburg-Wedau, Mülheim Hbf, Essen Nord und Bochum-Präsident nach Bochum-Langendreer mehrfach in den Nachrichten gewesen. Zunächst wurde die Reaktivierung der Strecke von Düsseldorf nach Duisburg-Wedau für den Personenverkehr untersucht („Ratinger Weststrecke“), was zu einem überraschend positiven Votum führte: Die Wiedereröffnung gilt jetzt als prioritäres Projekt für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und das Land Nordrhein-Westfalen. — Anschließend wurde die Reaktivierung des Abschnitts Duisburg-Wedau – Essen untersucht und hier gab es wieder erstaunliche Ergebnisse: Für einen Betrieb im 30-Minuten-Takt wurden Fahrgastpotenziale von 1815 (Variante bis Essen Nord) und 324 (Variante bis Mülheim Hbf) Fahrgästen pro Tag errechnet, während das Potenzial im Ratinger Abschnitt noch fünfstellig war. Wie kann so etwas kommen?

Zunächst wurde auch eine Variante bis Essen-Kray Nord aufgeführt. Da diese jedoch wegen Fahrplanbindungen im südlichen Abschnitt zu einer Wendezeit von 27 Minuten geführt hätte, wurde sie ganz ausgeschieden. Eine Berechnung des Potenzials bei einer Vernetzung Richtung Osten ist also nie durchgeführt worden. Jeder kluge Planer hätte bei einem solchen Ergebnis entweder eine Durchbindung z. B. bis Gelsenkirchen Hbf berechnet oder untersucht, ob durch Beschleunigungen auf der Strecke eine ausreichende Wendezeit in Essen-Kray Nord hätte erreicht werden können. Aber die Planer des Ingenieurbüros Vössing haben generell den bestehenden Zustand der Strecke mit Höchstgeschwindigkeiten zwischen 50 und 100 km/h unterstellt, ebenso den enorm aufwändigen Personaleinsatz entlang der Strecke mit veralteter Signaltechnik.

## Vergessene Verknüpfung

Bis auf Mülheim-Heißen, wo ein neuer Haltepunkt mit Verknüpfung mit den stündlichen Buslinien 129 und 136 unterstellt wurde, wurden nur die alten Bahnhöfe als Stationen vorgesehen. Eine Verlegung des Haltes in Essen-Altendorf an die Kreuzung mit den Straßenbahnlinien 103 und 105 in Höhe der Haltestelle Bockmühle wurde beispielsweise nicht angedacht. Folgerichtig konnte

die Umlegung also auch fast keine umsteigenden Fahrgäste berücksichtigen, so dass das Fahrgastpotenzial praktisch nur aus dem direkten Einzugsbereich der Stationen als Direktfahrer ermittelt wurde. Und für die Relation Mülheim Hbf – Düsseldorf Hbf ergibt der so bestimmte Fahrzeitvergleich der Rheinischen Bahn mit dem bestehenden RE (33 zu 21 – 25 Minuten) keinen Vorteil für die zu reaktivierende Strecke.

Offensichtlich wurde die Rheinische Bahn in dem im Februar 2001 veröffentlichten Gutachten nach allen Regeln der Planungskunst „totgerechnet“.

## Ausschreibung zur Stilllegung

Ende August 2001 hat die DB Netz AG die Strecke von Duisburg-Wedau bzw. -Hochfeld nach Bochum Nord anderen Betreibern zur Übernahme ausgeschrieben. Die bestehenden Gütertarifpunkte sollen durch Beibehaltung von Stichgleisen von benachbarten Bahnhöfen aus weiterbedient werden. Das ist seit der Bahnreform das notwendige Verfahren zur Stilllegung einer Strecke. Mit der für etwa Ende 2002 vorgesehene Aufgabe der Strecke werden die bislang dort verkehrenden Durchgangsgüterzüge über den Knoten Oberhausen geleitet.

Noch in dem oben erwähnten Gutachten schreibt das Ingenieurbüro Vössing – unter Be-

ratung durch DB Netz, Niederlassung West – zur Verkehrsaufgabe der Strecke:

*„Im Rahmen der Ressourcenoptimierung im Streckennetz der Deutschen Bahn AG wurden der zu untersuchenden Strecke neue Aufgaben zugewiesen.*

*Güterzüge werden über die Untersuchungsstrecke trassiert, wenn dieses aus Kapazitätsgründen über die übrigen Hauptstrecken, vorrangig die 'Köln-Mindener' Strecke (Oberhausen Hbf – Gelsenkirchen Hbf) oder die sog. 'Nordstrecke' (Osterfeld – Hamm) nicht möglich ist.*

*Während in den Nachtstunden die Trassierung der Güterzüge über die genannten Strecken möglich ist, wird in den Verkehrszeiten des 'Integralen Taktfahrplan NRW' und den daraus resultierenden Strecken- und Knotenbelegungen auf die Untersuchungsstrecke zurückgegriffen.“*

Nach Angaben der Gutachter wurden im Fahrplanjahr 1999/2000 noch bis zu 51 Züge pro Werktag über diese Strecke gefahren. Zwar ist durch die Veränderungen am Standort Dortmund (Stilllegung der Stahl- und Koksproduktion) ein Großteil der Züge weggefallen, die Strecke stellt aber weiterhin den wichtigsten Bypass für den Güterverkehr von der Rheinschiene ins östliche Ruhrgebiet dar. Dies insbesondere, da ab 2005 durch die Betuwelinie zunehmend mehr Züge aus Richtung Rotterdam ab Oberhausen ins östliche Ruhrgebiet fahren werden, denn die Planungen für einen nördlichen Bypass auf niederländischem Gebiet zum Grenzübergang Bad Bentheim werden vorläufig nicht weiter verfolgt.

### Fehlende Entlastungsstrecken

Wenn jetzt die Rheinische Bahn stillgelegt wird, werden die heute dort fahrenden Züge über Oberhausen geleitet, vor allem über den Bahnhof Oberhausen West und dann über die Köln-Mindener Bahn, die Emschertalbahn oder die Hamm-Osterfelder Bahn Richtung östliches Ruhrgebiet. Die Deutsche Bahn hat bereits zugegeben, dass zukünftig mehr Güterzüge Oberhausen durchfahren werden – und zwar in den Nachtstunden.

Außerdem werden die Entwicklungsmöglichkeiten des Schienenpersonenverkehrs

insbesondere auf den Streckenabschnitten Oberhausen Hbf – Gelsenkirchen Hbf und Bottrop Hbf – Gladbeck West eingeschränkt. So passt es ins Bild, wenn nach dem inzwischen bekannt gewordenen Planungsstand eine der beiden InterRegio-Linien, die bislang über Oberhausen Richtung Münster fahren, ab Dezember 2002 über Essen umgelenkt werden soll. Auch eine heute schon kaum mögliche Verdichtung der S 2 zwischen Oberhausen und Gelsenkirchen rückt damit in noch weitere Ferne, womit auch der Bau eines S-Bahn-Haltes in Höhe des geplanten Themenparks „Centr.O.Vision“ wenig Sinn macht. Auch zusätzliche Fahrplantrassen für die Reaktivierung der „Hertener Bahn“ für den Personenverkehr dürften kaum zu bekommen sein. Bei steigendem Güterverkehr auf der Schiene in diesen Relationen wird dann ein kostenträchtiger Ausbau der auch im SPNV genutzten Strecken in der Emscherzone erforderlich, andernfalls droht gar eine Reduzierung des schon heute nicht üppi- gen Nahverkehrszugangebotes in diesem Raum.

### „Das hat alles keinen Zusammenhang!“

Obwohl die DB es abstreitet, ist der Zusammenhang der Stilllegung mit den Metrorapid-Planungen naheliegend. An zwei Stellen soll nach dem neuesten Trassenvorschlag der Metrorapid auf der Trasse der Rheinischen Bahn fahren:

1. östlich des Mülheimer Hauptbahnhofs, hier gehören die jetzigen zwei südlichen Gleise zur Trasse der Rheinischen Bahn,
2. von Essen-Frillendorf über Essen-Kray Nord und Gelsenkirchen-Wattenscheid bis in die Nähe des Bochumer Umgehungsstraßenrings ganz auf der Trasse der Rheinischen Bahn.

Und das Büro Vöissing, das die Reaktivierung der Rheinischen Strecke zwischen Duisburg-Wedau und Essen als nicht wirtschaftlich berechnet hat, führt auch die Trassenplanung für den Metrorapid im Raum Essen/Bochum durch und war schon am ersten Trassenvorschlag für den Metrorapid vom Oktober 2000 beteiligt.

*Alles nur Zufälle?*

# Bus- und Bahnfahren mit dem Euro

**NRW. (js) Ab dem 1. Januar 2002 kann mit Euro-Bargeld bezahlt werden, spätestens Ende Februar hat die DM ausgedient. Alle Tickets tragen ab spätestens Anfang 2002 den Euro- und den DM-Preis. Dabei sind grundsätzlich Rundungen notwendig, da Fahrkartenautomaten keine Münzen unter 10 Pfennig oder 5 Cent annehmen.**

Nichts besonderes sind die alljährlichen Fahrpreiserhöhungen des VRR zum 1.1. (Siehe Seite 8). Die Verkehrsgemeinschaften Ruhr-Lippe und Münsterland haben dagegen die Fahrpreise erst zum 01.08.01 um bis zu 4,5 % angehoben. Anfang 2002 wird es nochmals geringfügig teurer, da hier bei der Euro-Einführung in der Regel „aufgerundet“ wird.

Bei der DB müssen alle Normalpreisfahrkarten durch 20 Cent teilbar sein, damit Kinder mit BahnCard um 75 % ermäßigte Fahrkarten an Automaten kaufen können. Das Unternehmen hat entschieden, alle Preise geringfügig anzuheben und dann abzurunden, da eine kaufmännische Rundung zu Tarifungerechtigkeiten geführt hätte. Die Mehreinnahmen sollen gemeinnützigen Zwecken zugeführt werden.

Das 20-Cent-Stück selber wird übrigens Probleme bereiten: Viele alte Automaten werden es nicht annehmen können, da es aufgrund von Einkerbungen steilere Münzfürhungen erfordert.

## Probleme im Januar und Februar

Weitere Schwierigkeiten tauchen in der zwei-monatigen Übergangsphase auf, in der auch noch DM-Bargeld im Umlauf ist. Der Handel und die örtlichen Verkaufsstellen werden bis Ende Februar noch die DM akzeptieren, Wechselgeld aber nur in Euro herausgeben. Das Fahrpersonal in Bussen und Straßenbahnen wird aufgrund der beengten Platzverhältnisse nur eine Kasse haben. Vermutlich wird dort die DM nicht mehr akzeptiert werden können.

Bei den Automaten werden bis Ende Februar einige Geräte DM und andere € akzeptieren und selbstverständlich auch das Wechselgeld in der entsprechenden Währung herausgeben. Wo zwei Geräte nebeneinander stehen, soll einer bereits Ende Dezember, der andere erst Ende

Februar umgestellt werden, so dass der Kunde die Wahl hat. Pfennigfuchser können durch Wahl der im Einzelfall nach Rundung günstigeren Währung bis zu 5 Pf pro Ticket sparen.

Problematisch wird es an Haltestellen mit nur einem Automaten. Dort werden die Fahrgäste in den ersten Januartagen keinen Automaten vorfinden können, der ihnen Tickets gegen das gesetzliche Zahlungsmittel (Das ist dann nur der Euro!) verkauft. So wird man leicht unfreiwillig zum Schwarzfahrer! *Ob insbesondere die privaten Fahrausweiserprüfer in DB-Zügen da auf ein erhöhtes Beförderungsentgelt von 30 € verzichtet werden ist zweifelhaft. Bei Automatenstörungen zeigten sich diese Leute bisher vielfach unbeeindruckt.*

Viele Verkehrsunternehmen nutzen die ohnehin notwendigen Umstellungsarbeiten zur Anschaffung moderner Geräte. So werden die Kassen beim Fahrer vielfach durch Fahrscheindrucker ersetzt, die dem Personal die Abrechnung erheblich erleichtern und so Kosten sparen. Auch wird immer häufiger die Geldkarte akzeptiert.

## Umstellung bei PRO BAHN

Zum Schluss erwähnt werden sollen auch die Änderungen bei PRO BAHN: Die Mitgliedsbeiträge steigen zum 01.01.2002 an. Dies ist keine Aufrundung bei der Euro-Umstellung, sondern eine leider ohnehin notwendig gewordene Erhöhung, um auch in Zukunft die Verbandsarbeit finanzieren zu können. Die Jahresbeiträge steigen für Einzelmitglieder von 58 DM (29,65 €) auf 34 € (66,50 DM), für Juniormitglieder von 36 DM (18,41 €) auf 23 € (44,98 DM) und für Familien von 70 DM (35,79 €) auf 40 € (78,23 DM).

Es gibt aber auch eine gute Nachricht: Der Preis für die **Ruhrschiene** sinkt von 10 DM (5,11 €) auf 5 € (9,78 DM) im Jahr.

# Nahverkehrsplanung im Ennepe-Ruhr-Kreis

**Schwelm. (bb)** Im Ennepe-Ruhr-Kreis steht zurzeit die Fortschreibung des 1997 in Kraft getretenen Nahverkehrsplanes an, der die politisch angestrebte Entwicklung des Nahverkehrs für die nächsten Jahre festschreibt. Wie in allen Städten und Kreisen ist dieser mindestens alle fünf Jahre zu überarbeiten. Im Juni wurde dazu in Schwelm eine erste Anhörung mit Vertretern des Kreises, der betroffenen Städte und Verkehrsunternehmen sowie des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr und PRO BAHN veranstaltet.

Schwerpunkte waren dabei die Bestandsaufnahme, Mängelanalyse und Erfolgskontrolle; weitere Themen waren der Freizeitverkehr, die Busbeschleunigung, die Umsteigezeiten an den Verknüpfungspunkten und eine Ausweitung bedarfsorientierter Bedienungsformen (Anrufsammeltaxi, Taxibus). Dazu sollen Maßnahmen vorgeschlagen werden.

## Freizeitverkehr

Eine große Rolle spielt jetzt der Freizeitverkehr, der 1997 nur am Rande erwähnt wurde. So soll die Anbindung der Glörtalsperre im Ennepe-Ruhr-Kreis gerade für Spaziergänger verbessert werden; möglicherweise kann eine neue Buslinie dabei Breckerfeld an den Bahnhof Schalksmühle anbinden. Ebenfalls dazu gehört die schon 1997 geforderte Neuordnung der Linien 331/634 zur Erschließung des Ausflugsgebietes Elfringhauser Schweiz, wozu PRO BAHN konkrete Vorschläge gemacht hat.

In Herdecke soll im Zusammenhang mit der Lokalen Agenda 21 der Bahnhof aufgewertet werden. Dazu wünscht sich die Stadt eine Ausweitung des Zugangebotes der Volmetalbahn (RB 52) auf einen 20-Minuten-Takt. Laut VRR wird die Volmetalbahn gemeinsam mit dem Zweckverband Ruhr-Lippe ausgeschreiben. Es werden dabei keine Potenziale für eine Verdichtung des Stundentaktes gesehen. Die Städte Herdecke und Hagen bemängeln diese Haltung des VRR auch im Hinblick auf die Fußballweltmeisterschaft und die Olympischen Spiele. Von PRO BAHN wurde auf die teilweise schlechte Anschluss-situation der Linie 374 hingewiesen und in einer schriftlichen Stellungnahme ein neuer Linienweg vorgeschlagen.

Die Stadt Herdecke bemängelte die unterschiedliche Tarifregelung für Kurzstrecken im Verbundraum. Es sei für die Stadt bzw. die Fahrgäste oft nicht ersichtlich, wann und wieviele Haltestellen er fahren darf, wenn er städteübergreifend Fahrzeuge unterschiedlicher Verkehrsunternehmen benutzt. So darf man in Hagen in der Regel vier Stationen weit fahren, in Herdecke nur drei. Es fehlt hier eine Übergangslösung.

In der Diskussionsrunde wurden noch einige weitere Punkte erwähnt, wie die teilweise schlechte Vertaktung in Hattingen, Wetter und Gevelsberg zwischen Bus und S-Bahn, wo einige Buslinien im 30-Minuten- und die S-Bahnen im 20-Minuten-Takt fahren. Desweiteren wurde die Taktverdichtung des SB 37 zwischen Bochum Hbf und Ennepetal Busbahnhof aufgrund der starken Nachfrage in der Normalverkehrszeit auf einen 30-Minuten-Takt vorgeschlagen.

## Nachtexpress

Auf Vorschlag von PRO BAHN planen der Ennepe-Ruhr-Kreis und die Bogestra derzeit einen Nachtexpress für Witten in den Wochenend-Nächten und vor Feiertagen. Dabei wird auf jeden Fall in Langendreer der Anschluss von und zur S 1 sichergestellt; wenden würden die Busse dann direkt vor dem Kulturbahnhof Langendreer, dessen abendliche Besucher laut IVV-Studie zu 47 % aus dem nördlichen Ennepe-Ruhr-Kreis kommen. Ein erster Entwurf der Bogestra sieht eine Ringlinie von Langendreer durch die wichtigsten Wittener Stadtteile vor; von anderer Seite wird ein Expressbus im Halbstundentakt zwischen Langendreer und Witten Rathaus ange-regt, wo dann Sammeltaxis die Weiterverteilung übernehmen würden.

## Alle Jahre wieder – VRR-Preiserhöhung

**Rhein-Ruhr. (js) Nach einem Grundsatzbeschluss der Zweckverbandsversammlung, so die steigenden Kosten aufzufangen, erhöht der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr seit 1994 jedes Jahr zum 1. Januar die Fahrpreise. Das ist auch 2002 nicht anders.**

Da diesmal die Euro-Umstellung gleich mit erledigt wird und so der Arbeitsaufwand erheblich ist, gibt es in diesem Jahr keine sonstige Änderung der Tarifbestimmungen. Auch die Preiserhöhung fiel vorsichtig aus, die Euro-Umrechnung „durch die Öffentlichkeit außergewöhnlich kritisch verfolgt“ wird.

Die Erhöhungen liegen zwischen 3 und 4 %, bei Wochen- und Monatskarten bei etwa 2,5 %. 2001 dagegen waren es bei einzelnen Tickets über 9 %! Billiger werden die Firmentickets mit Staffelerabatt, da deren Bezugsgröße nun das Ticket1000 und nicht mehr das Ticket2000 ist, sowie die Einzeltickets der Kurzstrecke, die auf neue Signalpreise von 1 € bzw. 0,80 € für Kinder abgerundet werden. ZusatzTickets und Mehrfahrtenkarten der Kurzstrecke werden nur auf den nächsthöheren glatten Preis aufgerundet.

Da bis zum 28. Februar noch DM-Bargeld in Umlauf sein wird, wird für alle Tickets neben dem Euro-Preis auch der DM-Preis angegeben. Bei Einzel-, 4er-, Tages- und ZusatzTickets ist dieser auf volle 10 Pfennig kaufmännisch gerundet, da diese Tickets auch von Fahrkartenautomaten

verkauft werden, die keine kleineren Münzen akzeptieren. Lesen Sie dazu auch den Artikel zur Euro-Umstellung auf Seite 6.

Wie in jedem Jahr gilt für alte Tickets des Bar tariffs: Bis Ende Dezember gekaufte Tickets bleiben bis März 2002 gültig und können bis Ende Dezember 2002 beim Ticketkauf ohne Berechnung einer Bearbeitungsgebühr in Zahlung gegeben werden.

*Spartipp: Decken Sie sich vor Weihnachten mit so vielen Tickets ein, wie sie in drei Monaten üblicherweise verbrauchen! Damit können Sie auch alle Währungsprobleme am Jahresbeginn elegant umschiffen.*

Ab 1. Februar ist das bisher nur im Pilotversuch in drei Städten angebotene SchokoTicket verbundweit erhältlich. Es ist nur im Abonnement zu bekommen und bietet Schülern allgemeinbildender Schulen Gültigkeit im gesamten VRR auch für Freizeitfahrten für nur 19,95 € im Monat bzw. 7,70 € für die Schüler, die Anspruch auf ein Ticket vom Schulträger für den Schulweg haben. Die bisherigen nur zwischen Wohnung und Schule gültigen SchoolTickets entfallen damit.

### VRR-Preise ab 01.01.2002 in Auswahl

	A		B		C	
	Erw.	Ki.	Erw.	Ki.	Erw.	Ki.
EinzelTicket	1,75 €	1,10 €	3,30 €	1,80 €	7,10 €	1,80 €
4erTicket	5,60 €	3,55 €	10,60 €	5,75 €	22,70 €	5,75 €
TagesTicket	6,35 €		9,30 €		17,50 €	
7-Tage-Ticket	14,70 €		24,70 €		29,90 €	
Ticket 1000	44,70 €		66,50 €		92,00 €	
Ticket 2000neu	49,30 €		71,00 €		96,40 €	
Ticket 2000neu 9 Uhr	35,40 €		52,20 €		70,10 €	

Alle Angaben ohne Gewähr.



## Neuer Fahrplan im Kreis Recklinghausen

**Recklinghausen. (td) Nach der Umsetzung des Nahverkehrsplanes des Kreises in Haltern und Gladbeck findet am 30. September die Umsetzung des nächsten Abschnitts statt. Das betrifft Dorsten, Marl, Herten und den westlichen Teil Recklinghausens.**

Im Wesentlichen wurde der städteverbindende Verkehr neu strukturiert. Die Schnellbusse verbinden jetzt ganztägig und am Wochenende die Städte; sie halten öfter, da sie zwischen den Städten vielfach die alten Buslinien ersetzen. Ebenfalls wird die Taktfrequenz tagsüber auf einen 30-Minuten-Abstand verdichtet; abends und am Wochenende wird im Stundentakt gefahren.

Gleichzeitig wird ab dem Fahrplanwechsel auf jeder Linie bis Mitternacht gefahren; ab 21 Uhr sowie sonntags vormittags allerdings überwiegend nur noch im Stundentakt.

Der Fahrplan wurde komplett neu gestaltet, wobei sich neue Zeiten für die Umsteigeknoten ergeben haben.

### Dorsten

Die neuen Abfahrtszeiten zu den Minuten 05 und 35 am Bahnhof Dorsten bieten günstige Übergänge vom **RE 14** aus Essen zu den Bussen. Umgekehrt funktioniert das aufgrund der ungünstigen Lage des DB-Knotens nicht, so dass morgens zwischen 6 und 9 Uhr Zubringerfahrten aus Hervest (Linie **274**) und Holsterhausen (Linie **278**) ergänzt werden müssen. Abends fahren ab 22 Uhr Taxibusse auf den Stadtlinien. Innerstädtische Linienbusse verkehren dann nur noch nach Holsterhausen (**SB 25**), Wulfen (**208**) und Hervest (**274**).

### Herten

Abends und sonntags morgens bis gegen 11 Uhr fahren alle Linien außer dem **249er** nur im Stundentakt. Nach Westerholt entsteht trotzdem ein Halbstundentakt durch die Linien **211** und **243** (ehemalige **219**) über Langenbochum.

### Marl

Dadurch, dass jetzt alle Busse zu den Minuten 00 und 30 am Marler Stern abfahren, erge-

ben sich gute Anschlüsse von und zur **S 9** nach Essen. Abends fahren auf vielen innerstädtischen Relationen Taxibusse. Innerörtliche Linienbusse fahren dann nur noch nach Polsum und Hüls – Sinsen (**222**) und Sickingmühle (**242**).

### Recklinghausen

In der Stadt Recklinghausen wird der Nahverkehrsplan in zwei Abschnitten umgesetzt. Alle Linien, die vom Hauptbahnhof aus in Richtung Westen fahren, erhalten jetzt schon einen neuen Fahrplan während die Linien nach Castrop-Rauxel, Waltrop, Datteln und Oer-Erkenschwick erst im nächsten Jahr bearbeitet werden.

Abends fahren die Linien **205** nach Herne und **249** nach Herten und GE-Buer weiterhin im Halbstundentakt. Die Anschlüsse von und zum **RE 2** bzw. zur **RB 42** werden bei den meisten Linien verbessert. Problematisch bleibt die Linie **249**, die durch den Hertener Knoten fixiert ist.

*Die Anpassung an das veränderte Freizeitverhalten der Bürger durch Fahrplanausdünnungen am frühen Morgen und im Gegenzug späterem Betriebsende kann als gelungen bezeichnet werden. Dabei wurden durch die Einführung von Zwischentakten in der Nebenverkehrszeit vor allem wochentags 19 Uhr bis 20 Uhr und samstags nachmittags harte Taktbrüche vermieden, wie sie in Bottrop und Gladbeck beim Übergang vom 20-Minuten-Takt auf den Stundentakt auftreten.*

*Umsteigeverbindungen zur DB sind deutlich verbessert worden, sogar in Dorsten hat man bei ungünstiger Lage des DB-Knotens eine akzeptable Lösung gefunden. Durch die Entflechtung von innerstädtischem und überörtlichen Verkehrswegen bilden jetzt die Schnellbusse zusammen mit den DB-Strecken wirklich das Rückgrat des ÖPNV.*

# Mailand: Einziger Verkehrsverbund Italiens

(td) **Mailand ist unbestritten das wirtschaftliche Zentrum Italiens. 50 % aller italienischen Großfirmen haben ihren Hauptsitz in Mailand bzw. der Umgebung. Das Pro-Kopf-Einkommen ist mit Abstand das Höchste im Land. Die politische Macht hingegen ist in der Hauptstadt der Lombardei beschränkt. Das drückt sich wohl deutlich genug aus in der landläufigen Meinung, dass in Mailand das Geld verdient wird, welches in Rom ausgegeben wird.**

Die Kontraste zwischen Nord- und Süditalien spiegeln sich auch im ÖPNV wider. Während man sich in den Städten des Südens fast gänzlich ohne Information über Liniennetz, Abfahrtszeiten und Tarife fortbewegen muss (siehe auch **Ruhrschiene 2000#1**), fällt einem der Zugang zu Italiens einzigem Verkehrsverbund, dem SITAM, sehr leicht. In allen Metrostationen sind Liniennetzpläne und Tarifinformationen erhältlich; alle Haltestellen sind mit Abfahrtstafeln und überdimensionierten Linienbändern am Haltestellenmast ausgestattet. Die Haltestellen sind immer mit dem Namen der durchfahrenen Straße sowie einem Zusatz (Seitenstraße oder bekannte Einrichtung) gekennzeichnet.

## Organisation des SITAM

Der SITAM umfasst die Stadt Mailand sowie 83 Umlandkommunen. Den kommunalen ÖPNV in der Stadt betreibt die Azienda Trasporti Milanesi (ATM) mit drei Metrolinien, 17 Straßenbahnen, vier Obuslinien und weiteren 50 Buslinien. Die 1997 fertig gestellte unterirdische S-Bahn-Stammstrecke der Nordmailänder Eisenbahn (FNM) Porta Garibaldi – Porta Venezia ergänzt das innerstädtische Liniennetz. Es verkehren S-Bahnen nach Certosa durchgehend im 30-Minuten-Takt und nach Bovisa im Viertelstundentakt. Von überörtlicher Bedeutung ist neben dem Nordbahnhof (Regionalzüge der FNM und Expresszüge zum neuen Flughafen Malpensa) natürlich der Hauptbahnhof Milano Centrale am Rande der Innenstadt. Beide Bahnhöfe werden von jeweils zwei Metrolinien angefahren. Sie bilden zusammen mit der Station „Duomo“ ein Dreieck von Umsteigeknoten im Metronetz. Die drei Metrolinien fahren teilweise im 3-Minutentakt, mindestens jedoch alle 15 Minuten.



## Straßenbahnen im Zentrum

Die zentrale Metrostation „Duomo“ liegt unter dem Vorplatz des Mailänder Doms. Durch die westlich angrenzende Via Orefici fahren fast alle Straßenbahnen. Aus Kapazitätsgründen gibt es dort leider keine gemeinsame Haltestelle; die Stationen befinden sich in den abzweigenden Straßenzügen. Zwischen Mitternacht und 1 Uhr haben aber alle Bahnen fünf Minuten Standzeit, um das Umsteigen untereinander zu ermöglichen. Man kann hier ebenfalls zu den Linien 15 und 19 umsteigen, die ihre Endstellen in jeweils einer Blockumfahrung haben. Zum Einsatz kommen überwiegend alte FIAT-Bahnen; die ersten Eurotram-Niederflurbahnen sind jedoch schon im Einsatz. Den Verkehr zwischen den Vororten bzw. den Zubringerverkehr zur Metro erledigen neben den beiden Tram-Ringlinien 29/30 und den Obussen viele der 50 Innenstadtbushlinien. Feste Taktzeiten lassen sich weder bei Bus noch Tram erkennen. Zwischen dem 7- und dem 20-Minutentakt wird kaum eine Taktfrequenz ausgelassen; selbst so exotische Abstände wie 13 oder 19 Minuten sind im Repertoire.

Alle Verkehrsmittel der Stadt verkehren von morgens 6 Uhr bis kurz vor 1 Uhr nachts; die Obusse der äußeren Ringlinien 90/91 bis gegen 2.30 Uhr. Auf den drei Metrolinien wird vor bzw. nach Betriebsbeginn eine Stunde lang ein Schienenersatzverkehr mit Bussen gefahren.

Ein interessantes Verkehrsmittel verbindet im Osten der Stadt die Metrostation Cascina Gobba mit dem Krankenhaus San Raffaele. Es handelt sich um eine führerlose Klein-Stadtbahn. Sie hat eine aufgeständerte 700 m lange Fahrbahn; es verkehren zehn Meter lange Fahrzeuge, die 34 Personen befördern können.

Außerhalb der Stadt bilden S-Bahnen und Regionalverkehrszüge der FS (Ferrovie dello Stato) und der FNM (Ferrovie Nord Milano) das Rückgrat des ÖPNV. 48 Buslinien und zwei Überlandstraßenbahnen der ATM erschließen das „Hinterland“. Die Straßenbahnen T1 und T2 fahren ab der Metrostation Zara der M3 in Richtung Norden; sie werden im 45-Minuten-Takt bedient.

## Günstige Tagestickets

Für den Innenstadtbereich existieren Einzeltickets zu 1.500 Lire (1,52 DM; 0,77 €) sowie Viererkarten zu 6.000 Lire und ermäßigte Zehnerblöcke zu 14.000 Lire. Für den Touristen interessant sind natürlich eher die 24- oder 48-Stundentickets; die Preise liegen mit 5.000 bzw. 9.000 Lire sehr niedrig. Wie in Italien üblich sind Fahrscheine nur in Tabakläden oder Vorverkaufstellen erhältlich, nicht in Bussen und Bahnen. Der Tarif des SITAM ist ein Zeittarif; innerhalb der Geltungsdauer der Einzelfahrkarte von 75 Minuten kann man beliebig oft Bus und Tram fahren. Lediglich bei der Metro und der S-Bahn sind Rückfahrten nicht erlaubt.

Ein Tipp für alle diejenigen, die eine Stadtrundfahrt in Mailand machen möchten: Die Linie 20 startet als „Tram turistico“ an der Piazza Castello zu einem zweistündigen Rundkurs durch die Stadt.

**Essen.** (dv) Der PRO BAHN-Landesverband NRW hat sein **Internet-Angebot** im August komplett überarbeitet und ist nun unter der neuen Adresse <http://www.probahn-nrw.de> zu finden. Auch die Homepage des Regionalverband Ruhr ist Ende September inhaltlich und gestalterisch überarbeitet unter <http://www.probahn-ruhr.de> online gegangen. Über einen Besuch auf den Seiten und Hinweise sowie Kritik zur neuen Seitengestaltung freuen wir uns!

**Hagen.** (bd) Güterzüge können den Hagener Hbf bald nicht mehr umfahren, da DB Netz die nötigen **Gleise stilllegen** möchte.

**Münsterland.** (bd) Wegen Verzögerungen bei den Bauarbeiten auf niederländischer Seite konnte der **Eröffnungstermin** der reaktivierten Strecke **Gronau – Enschede** am 23.09.01 nicht eingehalten werden. Anfang November sollen nun die ersten planmäßigen Züge rollen, auch wenn man schon die ersten Talente mit Ziel „Enschede“ gesehen hat.

**Herne.** (js) Im Frühjahr 2002 sollen die **Bahnhöfe Herne und Wanne-Eickel** endlich die von PRO BAHN schon lange geforderten **Aufzüge** direkt von den Tunneln auf die Bahnsteige bekommen. Voraussetzung ist eine Beteiligung der Stadt an den Instandhaltungskosten. Bisher waren die Bahnhöfe für Behinderte praktisch unbenutzbar.

**Oberhausen.** (le) Jetzt hat sich die STOAG dem Vorbild fast aller anderen Betriebe angeschlossen und fordert ihre Fahrgäste auf, ab 20 Uhr nur noch beim Fahrer einzusteigen und das **Ticket vorzuzeigen**.

**Dortmund.** (os) Vom Montag, 19. bis Mittwoch, 21. November findet in den Dortmunder Westfalenhallen der **Internationale Bahnpfif rail#tec 2001** statt. Neben Vertretern von Herstellern, Verkehrsunternehmen und Politik wird auch PRO BAHN mit einem Stand (Nr. 4010) vertreten sein. Wer dort für ein paar Stunden mitarbeiten möchte, meldet sich bitte bei Oliver Stiegilitz (Adresse siehe Seite 2).

