



PRO BAHN-Konzept für Herne

Herne. (js) PRO BAHN hat im Dezember dem für die Verkehrsplanung zuständigen Tiefbauamt in Herne ein umfangreiches Konzept zur Entwicklung des ÖPNV-Netzes in der Stadt vorgelegt. Der Herner Nahverkehrsplan (NVP), in dem die Stadt wie alle Städte oder Kreise die politisch angestrebte Entwicklung des Nahverkehrs für die nächsten Jahre festzuschreiben hat, wurde 1998 verabschiedet. Er ist mindestens alle fünf Jahre zu überprüfen. Demnach steht 2003 die Fortschreibung an.

Nach PRO BAHN-Meinung können weite Teile des 1998 verabschiedeten NVP übernommen werden. In diesem waren zunächst ein Grundnetz definiert und allgemeine Mindeststandards für die Bedienung – zum Beispiel ein Mindesttaktangebot von 20 Minuten tagsüber auf den Verbindungslinien – festgelegt worden. Wo diese noch nicht erfüllt waren, wurden konkrete Maßnahmen zur Verbesserung vorgeschlagen, die inzwischen weitgehend umgesetzt sind. Als letzte soll 2002 die Verdichtung der Linie 323 auf einen durchgehenden 20-Minuten-Takt erfolgen, dabei fahren zwei Busse je Stunde zum LAGO und einer nach Constantin, die Zwischenkurse zur Baukauer Straße entfallen.



Eine PRO BAHN-Forderung ist es auch, die Busbeschleunigungsmaßnahmen in der Herner Innenstadt endlich umzusetzen. Hier vor der Post würde dem Bus der Linie 362 eine abknickende Vorfahrt bereits wertvolle Dienste leisten.

Allgemeine Anforderungen

Im neuen NVP sollen auch die 1998 weitgehend außen vor gelassenen Erschließungslinien bearbeitet werden. Hier ist als Mindeststandard tagsüber ein Halbstundentakt anzustreben. Auch abends sollen diese Linien in den Bereichen verkehren, wo nicht eine andere Linie zumindest innerhalb 500 m Fußweg-Entfernung zu erreichen ist.

Fortsetzung auf Seite 4 >>>

In dieser Ausgabe:

- Ausblick auf den SPNV-Fahrplan 2003**
- Straßenbahntrasse im Krupp-Gürtel**
- Thermopapier-Tickets**
- ÖPNV in ... Krakau**
- Preisrätzel**

Inhaltsverzeichnis

Titel	1
PRO BAHN-Konzept für Herne	
Inhalt & Adressen	2
Aktuell	3
Erster Ausblick auf den SPNV-Fahrplan 2003	
Eisenbahn	5
Eisenbahn nach Enschede	
Regionales	6
Neue Straßenbahntrasse im Krupp-Gürtel	
Aus Fahrgastsicht	7
Manche mögen's heiß – Thermopapier-Tickets	
Neulich in Bus & Bahn ...	8
Kurznachrichten	9
ÖPNV in ...	10
Krakau: Kulturzentrum Polens	
Preisrätsel	11
Kennen Sie den VRR genau?	
Termine	12

Impressum

Herausgeb.: PRO BAHN e.V., Regionalverband Ruhr
Auflage: 550 Exemplare
Ausgaben: Anfang Januar, April, Juli und Oktober
Preis: kostenlos für PRO BAHN-Mitglieder des RV Ruhr
Abonnement 5,- € pro Jahr
Redaktion: Toni Deenen (V.i.S.d.P.), Burkhard Dedy, Jochen Schönfisch, Dominik Vinbruck
E-Mail: ruhrschiene@probahn-ruhr.de
Autoren: Guido Berg, Lothar Ebberts, 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,
E-Mail: schoenfisch@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), Konto-Nr. 260 289 922

Spendenkonto: PRO BAHN NRW, Postbank Essen (BLZ 360 010 43), Konto-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,

Erster Ausblick auf den SPNV-Fahrplan 2003

Nordrhein-Westfalen. (Ie) In den letzten Monaten sind eine Reihe von Änderungen bekanntgeworden, die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2002 vorgesehen sind. Im Folgenden eine noch unvollständige Übersicht:

RE 1: Der NRW-Express wird auf den Laufweg Hamm – Aachen beschränkt. Der Fahrplan ist auf den Einsatz von Doppelstock-Wendezügen mit der Lokomotiv-Baureihe 146 (Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h) ausgelegt.

RE 2: Die Linie soll zukünftig über Essen hinaus nach Duisburg – Krefeld – Mönchengladbach verlängert werden, wodurch der mittlere linke Niederrhein eine Direktverbindung ins mittlere Ruhrgebiet erhält. Es erfolgt eine Beschleunigung zwischen Recklinghausen und Münster durch Auslassung von Zwischenhalten.

RE 3: Im Gegenzug wird der Rhein-Emscher-Express ab Duisburg nach Düsseldorf umgelenkt, wodurch die Städte an der Köln-Mindener Bahn eine Direktverbindung in die Landeshauptstadt und zum Flughafen erhalten.

RE 4: Der Wupper-Express wird ab Hagen nach Dortmund geführt. Als Zwischenhalt ist nur Witten Hbf vorgesehen. Er verkehrt zwischen Witten und Dortmund über die Ferngleise.

RE 5: Der Rhein-Express soll nördlich von Wesel und südlich von Düsseldorf durch Weglassen von Zwischenhalten deutlich beschleunigt werden.

RE 6: Zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Köln soll die Linie alle 30 Minuten verkehren.

RE 7: Die Linie wird beschleunigt zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Köln durch Auslassung von Zwischenhalten, eine Weiterführung bis Aachen im Zusammenhang mit der Wiedereöffnung der Eschweiler Talstrecke erfolgt möglicherweise erst später.

RE 8/RE 18: Der RE 8 wird beschränkt auf den Laufweg Koblenz – Mönchengladbach, der RE 18 wird zeitweise bis Venlo geführt.

RE 11: Eventuell erfolgt eine Verlängerung über Bielefeld bis Minden, der Verkehr im Abschnitt Düsseldorf – Essen ist noch nicht finanziell abgesichert.

RE 13: Dies ist eine neue stündliche Verbindung von Venlo über Mönchengladbach, Düsseldorf, Wuppertal, Hagen und Hamm nach Bielefeld. Zwischen M'gladbach und Hagen ergeben RE 4 und RE 13 einen Halbstundentakt.

RE 16: Der Abschnitt Hagen – Essen wird auch im Spät- und Wochenendverkehr bedient.

RE 19/RB 59: Die Durchbindungen über Soest hinaus nach Paderborn/Warburg entfallen.

RE (neu): Es gibt eine neue RE-Verbindung Kassel – Paderborn – Hamm – Duisburg – Düsseldorf alle zwei Stunden in Parallellage zum Fernzug Erfurt – Düsseldorf. Dieser soll innerhalb NRWs auch zuschlagfrei nutzbar sein, so dass sich etwa ein Stundentakt ergibt. Die Halte des RE zwischen Paderborn und Düsseldorf sind die gleichen wie die des heutigen IR.

RE 31: Montags bis freitags gibt es einen Halbstundentakt zwischen Duisburg und Moers.

RB 38: Ganztägig gibt es stündlich einen Zug Horrem – Grevenbroich – Düsseldorf.

RB 42: Von Essen bis Münster wird in Ergänzung zum RE 2 im Halbstundentakt gefahren.

RB 43: Die RB erhält bei Wegfall des Anschlusses von Borken eine neue Fahrplanlage zwischen Dorsten und Wanne-Eickel mit Anschlüssen nach Essen und Dortmund. Es findet ein Durchlauf mit der RB 45 von Coesfeld statt.

RE 57: Das Konzept „Obere Ruhr“ mit Stundentakt von Dortmund über die Schwerter Kurve bis Bestwig, zweistündlich nach Winterberg, wird umgesetzt.

RB 69: Es gibt einen zweiten stündlichen Zug Münster – Hamm – Paderborn mit Bedienung aller Halte, zum Teil als Ersatz für RE 4.

S 9: Der S-Bahn-Betrieb zwischen Essen und Wuppertal wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2003 aufgenommen.

S 11: Sie fährt nach Gerresheim statt Wehrhahn, um die Pünktlichkeit zu erhöhen.

>>> Fortsetzung von Seite 1

Zu den allgemeinen Forderungen zählt auch, dass alle Linien zukünftig entweder in Herne oder in Wanne eine zentrale Haltestelle an der Fußgängerzone anfahren sollen. Bisher erfüllen von den 20 Buslinien im Stadtgebiet nur 15 diese Bedingung, weitere zwei fahren immerhin einen Bahnhof an. In den abendlichen Sternverkehr am Herner Bahnhof müssen auch die Linien der Vestischen und der Bogestra eingebunden werden.

Da laut VRR im Dezember 2004 alle S-Bahn-Linien auf einen 15-Minuten-Takt umgestellt werden, wäre es günstig, dann auch das Herner Busnetz auf einen integralen 15/30-Minuten-Grundtakt umzustellen.

Konkrete Linienänderungen

PRO BAHN hat konkrete Linienänderungen vorgeschlagen, um die allgemeinen Forderungen möglichst kostengünstig durch Umlegungen und neue Verknüpfungen von bestehenden Linienästen umzusetzen, die hier in groben Zügen vorgestellt werden sollen:

Die übermäßig stark ausgelastete Linie **311** – die ehemalige Straßenbahn und damit Grundstein der HCR – muss dringend entlastet werden. Vorschlag ist eine zusätzliche Direktlinie, die zunächst im 20-Minuten-Takt verkehrt und zwischen Kreuzkirche und Ostbachtal sowie An der Linde und Am Knie Haltestellen auslässt, um einen schnelleren Weg zu fahren. Sie könnte zwischen Holthausen und Castrop die Linie **311** ersetzen, so dass durch günstigere Umlaufzeiten nur zwei Fahrzeuge mehr als heute benötigt würden.

Das Dorf Holthausen ist mit einem Stunden-takt der Linie **321** ohne Abendbedienung und ohne Direktverbindung in die Herner Innenstadt oder zu einem Bahnhof der Köln-Mindener Eisenbahn unzureichend erschlossen. Die Bevölkerungszahl in Hernes grünster Ecke ist in den letzten 20 Jahren durch viele Neubauten merkbar angestiegen, während das ÖPNV-Angebot unverändert geblieben ist. Zur besseren Anbin-

dung schlägt PRO BAHN vor, die Linie **323** ab Gysenberg im 20-Minuten-Takt über den Linienweg der **321** bis Castrop zu verlängern. Dazu ist nur ein zusätzliches Fahrzeug nötig, das durch Wegfall der Linie **321** gewonnen wird. Der Abschnitt der **321** Sodingen bis Gerthe wird von der **333** übernommen, die somit täglich den Gysenbergpark anfahren kann.

Die Linie **333** wird am Herner Bahnhof gebrochen und mit Linienästen anderer Linien verknüpft, da sie sonst zur Ringlinie geschlossen würde. Stärkere Fahrgastbeziehungen über Herne Bf hinaus werden zwischen Linienästen in entgegengesetzte Himmelsrichtungen erwartet. Ebenso können andere Linien an den zentralen Haltestellen zur Umlaufoptimierung gebrochen und anders verknüpft werden.

In Herne-Süd sollte die große Schleifenfahrt der Linie **312** aufgegeben und durch Vertauschung oder Verknüpfung mit **367** die Erschließung verbessert werden. Sinnvoll wäre eine Verlängerung über Zillertal nach BO-Riemke.

Die Linie **390** befährt wieder den direkten Linienweg zwischen Eickel und Wattenscheid wie bis Juni 2001 und bedient damit auch das neue Industriemuseum Zeche Hannover. Zur Verbindung von Herne-Mitte und Röhlinghausen wird zusätzlich eine Linie **391** eingerichtet, die durch Überlagerung zu einem 10-Minuten-Takt zwischen Herne-Mitte und Eickel führt und die ab Röhlinghausen zur Linie **385** nach Gelsenkirchen durchgebunden werden sollte.

Neu geordnet werden sollte der Bereich Unser-Fritz, wo in den nächsten Jahren erhebliche neue Wohnbebauung und Gewerbeansiedlung geplant ist. Seitdem die Linie **218** die Dannekamp-Siedlung gut erschließt, sind die Linien **328** und **398** dort überflüssig und können auf neuen Wegen den Stadtteil Unser-Fritz befriedigend bedienen, wobei die Linie **328** dann dort enden kann und die **398** statt über die Dorstener Str. über die Unser-Fritz-Straße und die Grimberger Allee nach Gelsenkirchen fahren soll und dabei die Verbindung zwischen Unser-Fritz und Wanne-Nord übernimmt.

In Röhlinghausen bekommt die **387** einen komplett anderen Linienweg und bindet dabei den Bereich Gelsenkircher Straße im Röhlinghauser Norden an das Röhlinghauser Zentrum an, wo bisher eine ÖPNV-Verbindung völlig fehlt. Auch diese Linie sollte nach Gelsenkirchen verlängert werden. Auf der anderen Seite der Stadtgrenze bietet sich an der Konradstraße die Linie **385** zur Verknüpfung an.

Verbindungen in Nachbarstädte

Da im Kerngebiet des Ruhrgebiets die Städte dicht aneinander anschließen und die Stadtgrenzen nur durch Ortstafeln mitten in besiedelten Gebieten erkennbar sind, dürfen auch die Buslinien nicht vor diesen Verwaltungsgrenzen Halt machen. Eine enge Abstimmung der verschiedenen Verantwortlichen ist dafür dringend erforderlich.

Komplett neu geordnet werden sollte so das Busnetz am Stadtrand zu Gelsenkirchen und in den Gelsenkirchener Stadtteilen Bulmke-Hüllen und Bismarck. So kann z. B. durch Zusammenlegung der Linien **384** und **387**, die in Herne die gleichen Gebiete auf unterschiedlichen Wegen jeweils im Stundentakt bedienen

und dabei von zwei verschiedenen Unternehmen betrieben werden, eine einheitliche Linie im Halbstundentakt entstehen, die den Stadtteil Bickern besser anbindet.

In Bochum sollten vor allem im Bereich Hiltrop neue stadtübergreifende Verbindungen entstehen. Die dort endenden Linien beider Städte können so verknüpft werden, dass von Herne aus zum Beispiel die Straßenbahn **308**, Gerthe Mitte und der Ruhrpark umsteigefrei zu erreichen sind.

Umsetzung

Alle diese Vorschläge können weitgehend unabhängig voneinander umgesetzt werden. Für realistisch wird eine Umsetzung während der Laufzeit des neuen Nahverkehrsplan gehalten, also in den Jahren 2003 bis 2008. *Wir sind gespannt auf die Reaktionen und Vorschläge der anderen an der Fortschreibung des NVP beteiligten Behörden, Unternehmen und Verbände.*

Das vollständige PRO BAHN-Konzept ist im Internet abrufbar unter:
<http://www.probahn-ruhr.de/projekte>

Eisenbahn nach Enschede

Gronau. (os) Seit dem 18. November fahren wieder Züge über die deutsch-niederländische Grenze bei Gronau: Ohne Umsteigen kann man nun direkt von Dortmund und Lünen ins niederländische Enschede fahren.

In der 150.000 Einwohner zählenden Stadt besteht Anschluss an das niederländische Intercity-Netz. Allerdings bestehen keine symmetrischen Anschlüsse: Drei Minuten nach Ankunft des Dortmunder Zuges fährt der IC Richtung Amersfoort, in Gegenrichtung beträgt der Übergang 29 Minuten. Hintergrund ist, dass die eingleisige Strecke ab Gronau als Stichstreckenblock betrieben wird. Erst mit dem Einbau eines Ausweichgleises kann der Fahrplan entsprechend optimiert werden. Die Züge verkehren werktags stündlich, an Sonn- und Feiertagen dagegen nur alle zwei Stunden. Bis 2004 wird

die DB noch ältere Triebzüge einsetzen, im Rahmen der laufenden Ausschreibung soll es danach zum Einsatz neuer Fahrzeuge kommen. Bereits 1875 wurde die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn eröffnet, welche über Lünen und Coesfeld das westliche Münsterland erschließt. Die in Lünen anschließende IC-Strecke nach Münster wurde erst 1928 fertig gestellt. Der Personenverkehr im Abschnitt Gronau – Enschede (9 Kilometer) wurde 1981 eingestellt. Mit der Reaktivierung gibt es erstmals wieder Schienenpersonenverkehr zwischen Westfalen und den Niederlanden.

Neue Straßenbahntrasse im Krupp-Gürtel

Essen. (gb/td) Zum Thema „Straßenbahn in Essen“ gab es leider in der letzten Zeit eine Menge schlechter Nachrichten. Im Sommer 2000 mussten die hochfliegenden Pläne für die City-Straßenbahn erst einmal wegen des Widerstandes des Einzelhandelsverbandes und der CDU in den Schubladen der Planer verstaut werden. Die Straßenbahn in Essen hat aber wieder Perspektive.

Im September 2001 wurde die Machbarkeitsstudie für die sogenannte Bahnhofstangente vorgelegt. Sie soll ab der Haltestelle Volkshochschule über die Hollestraße am Hbf vorbei über die Hachestraße in den Krupp-Gürtel führen. An der Frohnhauser Straße wird die stillgelegte Trasse der 109 erreicht. Diese soll für die Direktverbindung nach Frohnhausen wieder reaktiviert werden. Damit ist der Hauptbahnhof in Essen erstmalig seit mehr als 30 Jahren wieder oberirdisch erreichbar.

Die Neubesiedelung der Flächen der Krupp'schen Fabriken ist vielleicht das ambitionierteste und umfangreichste Entwicklungsprojekt in NRW. Die zeitliche Perspektive für die Fläche, die doppelt so groß wie die Essener Innenstadt ist, reicht bis zum Jahre 2040. Der städtebauliche Rahmenplan sieht eine Erschließung durch einen zentralen Boulevard in Nord-Süd-Richtung vor. In dessen Mittelstreifen soll eine Straßenbahn verkehren, welche nördlich der Frohnhauser Straße an die oben skizzierte Bahnhofstangente anschließen soll. Die Straßenbahntrasse endet dann am geplanten Betriebshof der EVAG südlich der Kreuzung Bottroper Straße / Friedrich-Lange-Straße.

Planungsstand

Die Kosten für den Neubau werden in der Machbarkeitsstudie zunächst mit 23,5 Mio. € angegeben. Hinzu kommen vsl. 16 Mio. € für Straßenbau im Krupp-Gürtel. Notwendig ist eine Aufnahme dieses Projektes in den ÖPNV-Bedarfsplan und ÖPNV-Ausbauplan des Landes NRW. Dies wird vsl. in 2003 und 2004 geschehen, so dass ab 2005 schon mit einem Baubeginn gerechnet werden kann. Eine Fertigstellung bis 2010 erscheint machbar.

Das im Herbst 2001 von der EVAG vorgelegte Betriebskonzept sieht vor, dass die Straßenbahnlinie 101 an der Haltestelle Bergmühle ihren bisherigen Linienweg verlassen soll und über den Krupp-Gürtel zum Hauptbahnhof und weiter über VHS nach Steele verkehren soll. Die Linie 109 soll eine Linienführung unter Umgehung des störanfälligen Knotens Helenenstraße erhalten. Sie führt von der Frohnhauser Straße aus über die neue Trasse zur Altendorfer Straße und weiter wie bisher über den Berliner Platz nach Steele. Damit würde Frohnhausen entgegen früherer Planungen keine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof erhalten. Die 106 wird von der Helenenstraße nach Bergeborbeck Bf verlängert und die Linie 103 übernimmt statt der 101 den Linienast vom Hbf nach Bredeney.

PRO BAHN-Meinung

Mit der neuen 101 erhalten die Stadtteile Huttrop und Südostviertel eine leistungsfähige Verbindung zum Hauptbahnhof. Vorteilhaft ist auch die neue Linienführung der 109. Hier entfallen die zeitaufwändigen Fahrten über die Straßenbahnkreuzung Helenenstraße; die kurze Direktverbindung Frohnhausen – Berliner Platz, die durch den Ost-West-Tunnel zerstört wurde, kann wieder gefahren werden. Für die stark nachgefragten Haltestellen Jahnplatz und Hamborner Straße hingegen würde dieses Betriebskonzept den Verlust der Direktverbindung zur Innenstadt bedeuten, die erst 1998 eingeführt wurde. Sie ersetzt die Umwegfahrten der 106 über Frohnhausen, Holsterhausen und Rüttenscheid; die Verbindung zum Porscheplatz wurde um 16 Minuten schneller. PRO BAHN schlägt daher vor, den Boulevard bereits an der Pferdebahnstraße zu verlassen.

Manche mögen's heiß – Thermopapier-Tickets

Rhein-Ruhr. (js) Im Zuge der Euro-Umstellung erneuern viele Verkehrsunternehmen die Fahrkartenautomaten komplett. Vollerorts werden gleichzeitig auch die personalbedienten Vorverkaufsstellen mit modernen Fahrausweisdruckern ausgestattet, die die altmodischen und abrechnungsaufwändigen Abreibblöcke ablösen. Durch Verwendung von teilweise billigstem Thermopapier entstehen dabei allerdings Schwierigkeiten für den Kunden.

Thermopapier ist schon seit Jahren in Supermarktkassen u. ä. erfolgreich im Einsatz. Dabei wird dünnes Spezialpapier „von der Rolle“ durch Hitze einwirkung geschwärzt. Gegenüber Nadeldruckern ist diese Methode viel leiser und etwas schneller. Der größte Vorteil für den Betreiber ist der geringe Wartungsaufwand. Farbbandwechsel etc. fallen nicht an, man muss nur bei Bedarf eine neue Rolle einlegen. Thermopapier ist allerdings empfindlich gegen Hitze einwirkung, Verschmutzung und Feuchtigkeit. Aber auch bei sorgfältigster Aufbewahrung verblasst die Schrift innerhalb weniger Jahre – je nach Papierqualität früher oder später.

Schrift verblasst

So tragen auch die Fahrkarten aus Thermopapier auf der Rückseite einen Aufdruck, der zur sorgfältigen Behandlung mahnt. Bei manchen Verkehrsunternehmen kann man allerdings gar nicht vorsichtig genug sein. So verblasen zum Beispiel die Fahrkarten der Straßenbahn Herne-Castrop-Rauxel bereits nach wenigen Wochen Aufbewahrung im Portmonee. Dabei erfüllen Mehrfahrten-Tickets für echte Gelegenheitsfahrgäste nur dann ihren Sinn, wenn man sie täglich über Monate mit sich herumträgt. Fahrkarten in Unna (VKU) und Essen (EVAG) dagegen scheinen auf besserem Papier gedruckt zu sein; sie sehen nach einem halben Jahr noch wie neu aus.

Probleme mit Entwertern

Die Bochum-Gelsenkirchener-Straßenbahn musste kurz nach der Einführung von Thermopapier-Tickets sämtliche Entwerter umrüsten, da sich die Farbe von der glatteren Fahrausweisoberfläche auch nach Stunden

noch abwischen ließ. Bei älteren Entwertern anderer Unternehmen könnte das auch heute noch der Fall sein. Ein anderes Problem ist das teilweise sehr dünne Papier. So können HCR-4er-Tickets – nach mehrmaligem Gebrauch bereits leicht zerknittert – an den etwas unempfindlicheren Entwertern der DB am Herner Bahnhof einfach nicht mehr entwertet werden. Hier muss man dann ein zweites Ticket unterlegen, damit der Entwerter überhaupt „merkt“, dass man ein Ticket eingeführt hat.

Informationsverlust

Die alten Papiertickets signalisierten schon mit der Grundfarbe die zugehörige Preisstufe, so dass man seine Tickets auch ohne Brille auseinanderhalten konnte. Heute werden dagegen nicht nur alle Tickets, sondern in der Regel auch die Kassenquittungen auf dem Einheits-Ticketpapier gedruckt. Die selbe Papierrolle wird für alle Arten von Tickets genutzt und trägt daher auf der Rückseite zwei Entwertungsfelder, die allerdings nur für 4er-Tickets gelten sollen. Aber woran soll das der normale Fahrgast erkennen, der sich angewöhnt hat, alle vorhandenen Entwertungsfelder benutzen zu dürfen? Und Monatswertmarken aus dem Kundencenter müssen jetzt vielerorts erst noch aufs richtige Format gefaltet werden.

Insgesamt gesehen wird hier mal wieder auf Kosten der Benutzerfreundlichkeit gespart. Gutes Papier, robuste Drucktechnik und verschiedene Rohlinge für unterschiedliche Ticketformate sollten es doch mindestens sein. Nicht gelten soll diese Kritik übrigens für die beim Fahrer bereits entwertet verkauften Tickets. Hier erleichtern diese Drucker dem Fahrer den Transport und die Abrechnung ungemein.

Neulich in Bus & Bahn ...

... am Bahnhof Wattenscheid. Hier preist auf einem Plakat Minister Schwanhold die großen Vorteile des Metrorapids: „212 x täglich!“ Aber leider ohne Halt, denn zurzeit geht es von hier mit RE 1 und RE 11 direkt in die wichtigsten NRW-Städte. Bei einem Bau des Metrorapids würden diese Verbindungen wegfallen. (bd)

... auf der S-Bahn-Linie S 6. In diesen Zug hat sich ein einzelner neugestalteter „Route der Industriekultur“-Wagen verirrt, der eigentlich in einem der immer noch nicht realisierten S-Bahn-plus-Züge auf der S 2 unterwegs sein sollte, mit Fotos von Ausflugszielen an der S 2 und entsprechenden ÖPNV-Anreisehinweisen. Letztere waren aber leider überwiegend fehlerbehaftet und einige sogar völliger Blödsinn. So werden Besucher zur Siedlung Teutoburgia in Herne mit dem Bus 390 in die völlig falsche Richtung zur Haltestelle „Gartenstadt“ geschickt, ebenso falsch in Castrop-Rauxel statt zur Bergehalde Schwerin zum „Erinpark“ mit der Linie 321. In Dortmund hält die RB 43 angeblich an der Haltestelle „Industriemuseum Zollern“, in Essen soll man vom Hbf zum Colosseum die U 11 Richtung Messe nehmen, obwohl der „Berliner Platz“ in entgegengesetzter Richtung liegt, und zum Umspannwerk Recklinghausen wird man von der S 2 ab Recklinghausen Hbf mit dem Bus 205 zurück bis zur gerade auf Herner Gebiet liegenden Haltestelle „Kanalbrücke“ geschickt, die vom Herner Bahnhof in einem Viertel der Zeit erreicht wer-

den kann. *Es ist keine gute Werbung für den ÖPNV, wenn die Verkehrsunternehmen selber keine Fahrpläne lesen können.* (js)

... in Deutschland nach fast sechs Monaten in Japan, dem Land der pünktlichen Bahnen. Landung in Frankfurt Flughafen, mit einem IC bis nach Köln, dort umgestiegen in einen ICE und pünktlich in Duisburg angekommen. Um 10.12 sollte es dann mit der RB Richtung Wesel weitergehen. Der Zug steht auch ab ca. 10 Uhr am Gleis 8 bereit, aber um 10.12 passiert nichts, obwohl das Ausfahrtsignal Grün zeigt. Gut 10 Minuten später dann eine Durchsage am Bahnsteig: „Zugführer 96950 bitte nach Gleis 8!“ Damit ist unser Zug gemeint, aber es passiert weiterhin nichts. Inzwischen sind schon zwei RE nach Oberhausen abgefahren. Gegen 10.30 frage ich den Lokführer, was denn los sei. „Unser Schaffner ist nicht da“, ist die Antwort. Er spricht dann noch mal mit der Leitstelle und kurz darauf die Durchsage „Zug fällt aus, der nächste Zug nach Wesel um 10.44!“ Inzwischen wartet das Empfangskommando in Holten und wird dort mit zwei Durchsagen vertröstet: Zuerst „Zug hat 10 Minuten Verspätung“, und dann „Zug fällt wegen Lokschadens aus“.

So gut klärt die DB also ihre Kunden auf! Oder war der wirkliche Grund für den Zugausfall der DB doch etwas zu peinlich? Hat irgendjemand gedacht, dieser Zug würde mit neuen Triebwagen und damit ohne Schaffner fahren? Oder hat der Schaffner verschlafen? (om)

Hinweis für Abonnenten

(dv) Wenn Sie die Ruhrschiene im Abonnement beziehen und auch im nächsten Jahr über den öffentlichen Verkehr an der Ruhr informiert sein möchten, dann vergessen Sie bitte nicht, wie jedesmal zum Jahreswechsel Ihren Abo-Beitrag zu überweisen. Vielen Dank!

Außerdem freuen wir uns, wenn Sie uns Unstimmigkeiten bei Ihrer Adresse mitteilen, da dies durch die Post nicht immer zuverlässig geschieht!

Die Bankverbindung lautet:

PRO BAHN
Sparkasse Gelsenkirchen
BLZ 420 500 01
Kto.-Nr. 260 289 922
Betrag : 5,00 €
Verwendungszweck: „Ruhrschiene“

Wenn Sie nicht selbst der Kontoinhaber sind, geben Sie bitte auch Ihren Namen im Verwendungszweck an!

Oberhausen. (le) Der Rat der Stadt hat am 03.09.2001 drei Neubauabschnitte der Straßbahn beschlossen:

1. Von der Kreuzung Mülheimer Straße / Danziger Straße bis Mülheim-Dümpten, Auf dem Bruch,
2. vom Bahnhof Sterkrade bis zum Neumarkt,
3. von der Haltestelle Neue Mitte durch das ehemalige Gelände des Elektrostahlwerks bis nach Essen-Frintrop, Unterstraße.

Die beiden letztgenannten Abschnitte sollen als kombinierte Bus- und Bahntrassen angelegt werden. Insbesondere die Trasse nach Essen wird sehr aufwändig gestaltet (siehe **Ruhrschiene 2001#2**). Bei der Einfädung in die ÖPNV-Trasse ist ein Gleisdreieck mit einer Abbiegemöglichkeit für Busse und Bahnen in Richtung Sterkrade vorgesehen, z. B. für E-Wagen zur Sterkrader Fronleichnamskirmes. Von Essen über Oberhausen nach Mülheim-Dümpten soll die Linie 105 fahren, zum Neumarkt die Linie 112. Die Inbetriebnahme ist für die Jahre 2004 bis 2005 vorgesehen.

Duisburg/Mülheim/Oberhausen. (le) Die im September vorgestellte **Vorzugstrasse für den Metrorapid** sieht zwischen Duisburg und Mülheim wesentliche Änderungen gegenüber dem ersten Trassenvorschlag vor. Kurz hinter dem Duisburger Hauptbahnhof soll der Metrorapid in einem Tunnel verschwinden und die Hansastraße unterqueren, dabei aber oberhalb des Nordastes der U-Bahn bleiben. Nach 2,6 Kilometern würde er in Höhe des Kolkmannshofs wieder auftauchen und anschließend die Ruhr- und die Ruhr überqueren. Der weitere Verlauf auf der Stadtgrenze Oberhausen/Mülheim folgt den bestehenden S- und Fern-Bahngleisen auf der nördlichen Seite. Dadurch würde der Oberhausener Ruhrpark ebenso tangiert wie eine Wohnsiedlung an der Haldenstraße. In Mülheim wird es dann noch einmal eng: Zwischen Mülheim West und dem Tourainer Ring – der Abriss der Hochstraße ist auch im Sinne der Stadt Mülheim – müssen der Trasse einige Gebäude weichen.

Rhein-Ruhr. (js) Der VRR hat sich relativ kurzfristig Anfang Dezember entschieden, anders als in den Vorjahren die **im alten Jahr gekauften Tickets nach der Preiserhöhung nur bis zum 28. Februar anstatt bis Ende März gelten zu lassen**. Die Erstattung gegen 2,50 € Bearbeitungsgebühr ist dann auch nur bis Ende Februar möglich; Ziel ist eine Vereinfachung der Währungsumstellung. Gebührenfreie Anrechnung beim Kauf neuer Tickets ist allerdings wieder bis Dezember 2002 möglich.

Dortmund. (os) Ab 6. Januar fährt die **Stadt-bahn wieder nach Lünen-Brambauer**. Die Strecke war zwei Jahre außer Betrieb, um einen weitgehend unabhängigen Bahnkörper und Hochbahnsteige für den Einsatz von B-Wagen anzulegen. Künftig fährt die U 49 im 10-Minuten-Takt bis DO-Brechten und alle 20 Minuten weiter nach Brambauer. Zusätzlich wird die U 45 montags bis freitags von 6.30 – 8.30 Uhr und 12.30 – 18.00 Uhr über den Hbf hinaus bis Fredenbaum verkehren. Damit wird nicht nur der großen Nachfrage im Bereich Münsterstraße Rechnung getragen, sondern auch die Umsteigesituation von der am Fredenbaum endenden Buslinie 411 zur Stadtbahn verbessert.

Dortmund. (os) Die PRO-BAHN-Forderung aus 1999, dass die DSW am **24.12. auch zwischen 16 und 0.45 Uhr Nahverkehr** anbieten sollten, blieb nicht ohne Wirkung: Ein Jahr später startete der **Weihnachtsexpress** auf den Routen des Nachtexpressnetzes. Im ersten NE 2 wurden um 17.15 Uhr über 100 Fahrgäste gezählt. Dieses Jahr wird der reguläre Verkehr bis 18 Uhr angeboten, der Nachtexpress fährt dann ab Reinoldikirche 18.45, 20.15, 21.45, 23.15, 0.45, 2.00, 3.15, und 4. 30 Uhr.

PRO BAHN Ruhr. (bd) Unser stellvertretender Vorsitzender **Ulrich Steffens** hat aus beruflichen Gründen das Ruhrgebiet verlassen und steht diesem Amt damit nicht mehr zur Verfügung. Für die Mitarbeit in den vergangenen Jahren bedanken wir uns ganz herzlich.

Krakau: Kulturzentrum Polens

Krakau. (gb) Krakau ist die drittgrößte Stadt Polens mit knapp 800.000 Einwohnern. Die alte Königs- und Universitätsstadt an der Weichsel gilt als das Kulturzentrum Polens. Durch den schnellen Einmarsch der Roten Armee wurde die Stadt 1945 nicht zerstört, so dass viele historische Gebäude und Straßenzüge erhalten geblieben sind. Mit ihrer sehenswerten Altstadt und der Wawelburg ist Krakau die vielleicht schönste und malerischste Stadt unseres Nachbarlandes. Aufgrund ihrer historischen Bedeutung ist die Stadt für den sich entwickelnden innerpolnischen Tourismus von herausragender Bedeutung.

Der ÖPNV wird von der Gesellschaft MPK betreiben. Sie betreibt 23 Straßenbahnlinien und 74 Buslinien. Daneben existieren noch ein Nachtbusnetz mit speziellen Fahrausweisen und zahlreiche Buslinien in die Vororte. Das Fahrpreinsniveau ist für polnische Verhältnisse durchaus hoch. Eine Tageskarte (Bilet dzienny) kostet umgerechnet 3 €, ein Einzelfahrschein ohne Umsteigeberechtigung (Bilet jednorazowy) 0,75 €. Beliebt sind auch die Tickets mit einer Gültigkeit von 60 Minuten (Bilet czasowy na 60 minut; 0,95 €), welche zum Umsteigen berechtigen. Alle Tickets sind wie in Deutschland sofort nach Fahrtantritt im Fahrzeug zu entwerfen. Die Schwarzfahrerquote ist nach meinen Beobachtungen sehr viel höher als in Deutschland. Ein Grund mag die hohe Arbeitslosigkeit in Polen zu sein.

Straßenbahnparadies

Die Hauptlast des ÖPNV trägt die Straßenbahn mit der Altstadt als Zentrum ihres Liniennetzes. Bis auf eine Hand voll Tangentiallinien erreichen alle Straßenbahnlinien an verschiedenen Punkten die Altstadt. Fünf Linien durchqueren die Altstadt im Zuge der Ul. Franciszkanska. Der große Verkehrsknoten mit zehn Straßenbahnlinien befindet sich an der Dworzec Główny am Hauptbahnhof. Hier sind auch für Touristen Liniennetzpläne und Tarifinformationen erhältlich. Zwei große Magistralen mit vier bzw. fünf Linien verbinden Krakau mit verschiedenen Stadtteilen in Nowa Huta, der in den 1950er Jahren entstandenen Trabantenstadt von Krakau. Bemerkenswert ist,

dass der Fahrplan sehr nachfrageorientiert ist. Die Taktzeiten schwanken über den Tag hinweg auch zwischen den Linien. In der Hauptverkehrszeit besteht ein 12-Minuten-Takt. Am Wochenende ist ein 20-Minuten-Takt die Regel. Jedoch überlagern sich die Straßenbahnlinien in der Regel. Jeder Außenast des Netzes ist mit mindestens zwei Linien belegt.

Unabhängige Gleiskörper

Das Qualitätsniveau ist besonders auf der niederflurgerechten Neubaustrecke nach Kurdwanow sehr beachtlich. Das Streckennetz weist einen sehr hohen Anteil mit eigenem Gleiskörper auf. In der Innenstadt jedoch verursacht der Individualverkehr erhebliche Störungen im Straßenbahnnetz. Traditionell verkehren die typischen vierachsigen Tatra-Straßenbahnen, wie sie auch aus dem Osten Deutschlands bekannt sind. Daneben findet man gebrauchte deutsche Wagen aus Nürnberg. Auch fabrikneue Niederflurfahrzeuge aus deutscher Produktion sind vorhanden, die optisch den neuen Essener Straßenbahnen ähnlich sehen.

In Planung ist ein Stadtbahntunnel am Rande der Altstadt und eine Stadtbahnverknüpfung mit dem Umland nach Karlsruher Vorbild.

Altersschwache Busse

Der Fahrzeugpark der Busse ist leider nicht so gepflegt. Es herrschen altersschwache Ikarus-Gelenkbusse und Standardbusse von Jelcz vor. Aber auch bei den Bussen zieht das Niederflurzeitalter ein.

Kennen Sie den VRR genau?

(Ie) Alle Fragen in unserem Preisrätsel beziehen sich auf das eigentliche Gebiet des VRR (ohne die Brückenkopfte im Umland wie Unna oder Moers). Für Fahrpläne ist der Stand im Winter 2001/02 maßgeblich.

1. Welcher kommunale Verkehrsbetrieb hat den größten Anteil an Stadt- und Straßenbahnen an den Zug/Bus-Kilometern?
2. a) Welche ist die größte Stadt ohne Nachtexpress?
b) Welche ist die kleinste Gemeinde mit Nachtexpress?
3. In welchen zwei Großstädten verkehrt abends keine Linie (außer der S-Bahn) häufiger als stündlich?
4. a) Welche Linie hat das größte Fahrtenangebot?
b) Welche Buslinie hat das größte Fahrtenangebot?
5. a) An welchen zwei Haltestellen verkehren die meisten Stadt- und Straßenbahnlinien (ohne Nachtlinien)?
b) An welcher oberirdischen Haltestelle verkehren die meisten Straßenbahnlinien (ohne Nachtlinien)?
6. Auf welchen Buslinien, die die VRR-Grenzen überschreiten, kann man von der Anfangshaltestelle bis zur Endhaltestelle nicht mit einer Fahrkarte fahren?
7. Welcher SPNV-Haltestpunkt gehört zu drei Waben, die zu drei verschiedenen Tarifgebieten gehören?
8. a) Welche SPNV-Linie hat das geringste Fahrtenangebot?
b) Welche SPNV-Strecke hat das geringste Fahrtenangebot?
9. In welcher Stadt verkehren die meisten CE-Linien?
10. a) Welche ist die längste Straßenbahnlinie?
b) Welche ist die längste Stadtbahnlinie?
11. Welche sechs Buslinien (3 SB, 1 CE, 2 Stadtlinien) durchfahren die meisten Städte und Gemeinden innerhalb des VRR-Raums?
12. Welche auf ganzem Linienweg innerhalb des VRR verkehrende Buslinie wird von einem reinen Privatunternehmer (als Konzessionsinhaber) betrieben?
13. An welcher Haltestelle fahren Busse von sechs verschiedenen Verkehrsbetrieben ab (aufgrund von Gemeinschaftskonzessionen, ohne Anmietunternehmen)?
14. Zwischen welchen zwei aneinander grenzenden Großstädten gibt es nur eine Bus- oder Straßenbahnlinie (Es gibt zwei Lösungen.)?
15. Auf welchem Hauptbahnhof gibt es das geringste Angebot an Buslinien und -abfahrten?
16. Welche Stadt hat zwei Hauptbahnhöfe?

Teilnahmebedingungen

Bitte senden Sie die Antworten auf die Fragen bis zum 28.02.2002 an:

**PRO BAHN RV Ruhr
Redaktion Ruhrschiene
Maxstr. 11
45127 Essen**

oder per E-Mail:
ruhrschiene@probahn-ruhr.de

Unsere Preise für die Einsender mit den meisten richtigen Antworten (bei gleicher Anzahl entscheidet das Los):

- 1. Preis:** 1 SchönerTag-Ticket NRW
- 2. Preis:** Eintritt in das Eisenbahnmuseum BO-Dahlhausen für 2 Personen bzw. 1 Familie
- 3. Preis:** 3 VRR-Stadtfahrpläne nach Wahl

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen!

Termine

Dienstag, 01.01.2002
Kein Treffen der AG Essen!

Donnerstag, 03.01.2002, 19.30 Uhr
B.U.S. Bochum

Montag, 14.01.2002, 19.30 Uhr
Ortsgruppe Dortmund

Dienstag, 15.01.2002, 19.30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Mittwoch, 16.01.2002, 19.00 Uhr
Umweltverbändetreffen in Dortmund,
Huckarder Str. 10

Sonntag, 20.01.2002
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Überraschungstour
09.55 Uhr E-Borbeck ☉ (Kiosk)
10.05 Uhr E Hbf ☒ (ServicePoint)

Dienstag, 22.01.2002, 20.00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 05.02.2002, 19.30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Donnerstag, 07.02.2002, 19.30 Uhr
B.U.S. Bochum

Montag, 11.02.2002 19.30 Uhr
Ortsgruppe Dortmund

Sonntag, 17.02.2002
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Bochum total
09.30 Uhr E-Borbeck ☉ (Kiosk)
09.50 Uhr E Hbf ☒ (ServicePoint)

Dienstag, 19.02.2002, 19.30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Freitag, 22.02.2002, 13.30 Uhr
Landesversammlung in Hamm
Es wird gesondert eingeladen.

Dienstag, 26.02.2002, 20.00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 05.03.2002, 19.30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Donnerstag, 07.03.2002, 19.30 Uhr
B.U.S. Bochum

Montag, 11.03.2002, 19.30 Uhr
Ortsgruppe Dortmund

Sonntag, 17.03.2002
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Schwesterstädte am Rhein
09.00 Uhr E-Borbeck ☉ (Kiosk)
09.15 Uhr E Hbf ☒ (ServicePoint)

Dienstag, 19.03.2002, 19.30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Dienstag, 26.03.2002, 20.00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 02.04.2002, 19.30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Donnerstag, 04.04.2002, 19.30 Uhr
B.U.S. Bochum

Montag, 08.04.2002, 19.30 Uhr
Ortsgruppe Dortmund

Arbeitsgruppe Essen, Bottrop, Mülheim: Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstraße 11, Essen, ☒ Essen Hbf
O.Tram Oberhausen: „Haus Wahl“, Marktstraße 38, Oberhausen, ☒ Oberhausen Hbf
Bündnis umweltfreundl. Stadtverkehr Bochum: „Absinth“, Rottstr. 24, Bochum, ☒ BO-West
Ortsgruppe Dortmund: „Zum Zöllner“, Hainallee 2, Dortmund, ☉ ☒ DO-Stadthaus (Südausgang)

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

(Ruhschiene 2002#1 • 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 34,- € / Jahr
 Juniormitglied (≤ 27 Jahre) 23,- € / Jahr
 Familienmitgliedschaft 40,- € / Jahr
 Fördermitgliedschaft ab 70,- € / Jahr
(Firmen, Institutionen, Kommunen)