



25 Jahre U-Bahn DO – Rückblick und Ausblick

Dortmund. (os) „Eine Stadt fährt in die Zukunft“ war das Motto der feierlichen Eröffnung der Dortmunder U-Bahn im Jahr 1984. Bereits 1976 wurde die Hochbahnstrecke in Scharnhorst eröffnet und schon 1983 ging der Hörder Tunnelabschnitt ans Netz. Mit der Eröffnung der Ost-West-Strecke im vergangenen Jahr ist der Stadtbahnbau in Dortmund weitgehend abgeschlossen.



Drei Generationen Dortmunder Stadtbahnwagen: Links der neue Niederflurwagen, eingesetzt seit 2008 auf der U 43 und U 44, in der Mitte einer der kurz vor der Ausmusterung stehenden N-Wagen, die im ersten Stadtbahn-Jahrzehnt den Großteil der Verkehrsleistungen erbrachten, und rechts ein B-Wagen, wie er seit 1986 im Hochflur-Netz eingesetzt wird. Foto: Oliver Stieglitz

Konkret geplant ist noch ein kreuzungsfreier Abzweig der U 47 im Bereich Westfalendamm/Marsbruchstraße und neue Haltestelleninseln auf der Rheinischen Straße. Außerdem werden zahlreiche Haltestellen barrierefrei zugänglich und die U-Bahnsteige am Hauptbahnhof verbreitert sowie mit zusätzlichen Zugangstreppen ausgestattet.

Fortsetzung auf Seite 3 >>>

In dieser Ausgabe:

- Aktualisiertes RRR-Konzept**
- VRN-Nahverkehrsplan verabschiedet**
- Linienkonzept nördliches Ruhrgebiet**
- Straßenbahnplanung Essen**
- Vorstandsbrief**

Inhalt & Adressen

Inhaltsverzeichnis

Titel	1
25 Jahre U-Bahn DO – Rückblick und Ausblick	
Inhalt & Adressen	2
Rhein-Ruhr-Express	5
PRO BAHN und VCD aktualisieren RRX-Konzept	
SPNV	10
VRR-Nahverkehrsplan verabschiedet	
Konzepte	12
Linienkonzept nördliches Ruhrgebiet	
Regionales	14
Wieder Fernverkehr in Siegen	
Moderne Tram in Europa	
Neue Buslinie in Dortmund	
Hbf erhält fehlenden Aufzug	
Späterer NE-Start gefordert	
Straßenbahnplanung Essen	
RV Ruhr intern	15
Vorstandsbrief des Regionalverbandes Ruhr	
Termine	16

Impressum

Herausgeb.: PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr
Auflage: 700 Exemplare
Ausgaben: Januar, April, Juli und Oktober
Preis: kostenlos für PRO BAHN-Mitglieder des RV Ruhr; Abonnement 5,- € pro Jahr
Redaktion: Lothar Ebbers (le) (V.i.S.d.P.), Holger Kohring (hk), Jochen Schönfisch (js)
✉ info@ruhrschiene.de
Autoren: Guido Berg (gb), Markus Jilg (mj), Oliver Stieglitz (os)

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

Die Vervielfältigung der Gesamtausgabe der **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 Ruhr-schiene zu Fahrplänen und Tarifen wurden mit großer Sorgfalt recherchiert. Eine Gewähr für die Richtigkeit kann allerdings nicht übernommen werden.

Ihre Ansprechpartner bei PRO BAHN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bitte als Verwendungszweck angeben: „RV Ruhr“!

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

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

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

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

>>> Fortsetzung von Seite 1

Gemessen an den Fahrgastzahlen ist die Dortmunder U-Bahn ein Erfolgsmodell: Die Dortmunder Stadtwerke DSW21 befördern heute mit etwa 140 Mio. Personenfahrten pro Jahr gut doppelt so viele Fahrgäste wie vor 25 Jahren. Zu diesem Erfolg hat aber auch die Entwicklung des Tarifangebots beigetragen, angefangen vom Verbundtarif über das Ticket 2000 bis zum Semesterticket. Dazu kommt, dass das Dortmunder Fahrplanangebot abends sowie am Wochenende deutlich besser ist, als in anderen Ruhrgebietsstädten.

Eindrucksvolle Architektur

Der überwiegende Teil der insgesamt 26 Tunnelbahnhöfe ist von beeindruckender Architektur. Zusammen mit der Helligkeit und Sauberkeit der Stationen entsteht so eine hohe Aufenthaltsqualität. Das hat aber auch seinen Preis: Ein U-Bahnhof verursacht jährliche Betriebskosten in sechsstelliger Höhe.

Eine Besonderheit weist das Dortmunder Netz bei den Zweigbahnhöfen auf: Die zulaufenden Strecken haben in den Bahnhöfen Märkische Straße, Markgrafenstraße, Stadtgarten und Leopoldstraße getrennte Bahnsteigkanten, so dass die Fahrzeuge aus beiden Strecken gleichzeitig in den Bahnhof einfahren können. Dadurch können kleinere Verspätungen gut abgefangen werden.

Kritik

Das Dortmunder Netz fordert leider viele Umsteigezwänge. Einerseits fahren nur wenige Buslinien aus den Vororten in die City, andererseits ist der Hauptbahnhof nur an einen von drei U-Bahn-Tunneln angebunden. Auffällig ist auch der Qualitätsunterschied zwischen aufwändigen U-Bahnhöfen und unabhängigen Bahnkörpern bei der Stadtbahn gegenüber unzweckmäßigen Busbahnhöfen und staugeplagten Linienwegen im Busbereich.

Insgesamt gibt es aber sowohl im Stadtbahnbereich als auch im Busbereich zu wenig Sitz-

möglichkeiten an den Haltestellen.

Alle Jahre wieder

Die drei Citytunnel und die zwölf Zulaufstrecken wurden nach und nach in vielen Teilabschnitten eröffnet. Dabei war jede Eröffnung immer auch eine gute Werbung für den ÖPNV. Mit dem Rückbau der Straßenbahnschienen an der Oberfläche waren immer auch aufwändige städtebauliche Maßnahmen verbunden. Angelehnt an den Slogan „eine Stadt fährt in die Zukunft“ stellt sich nun die Frage, ob Dortmund jetzt in der Zukunft angekommen ist? Welche Perspektiven hat der Stadtverkehr für die kommenden Jahre?

Stadtbahnentwicklungskonzept

Im Jahre 2008 hat der Rat der Stadt ein Stadtbahnentwicklungskonzept verabschiedet. Die meisten der untersuchten Projekte werden demnach nicht weiterverfolgt. Die Studie ermittelt ein positives Nutzen/Kosten-Verhältnis für die Verlängerungen der U 41 von Hörde Clarenberg nach Benninghofen/Berghofen und die Verlängerung der U 49 nach Wellinghofen. Dennoch heißt es zu beiden Projekten, sie bedürfen einer „weiteren Qualifizierung“.

Für andere Strecken wird nur eine Trassen-sicherung beschlossen:

- Flughafenanbindung von der U 47,
- Erschließung von Phoenix West,
- Verlängerung im Bereich der Westfalenhütte,
- Stadtbahn nach Kirchlinde,
- Verlegung der U 44 von der Oestermärsch in die Weißenburger Straße.

Darüber hinaus bestehen Überlegungen zum Bau zwei neuer Bahnsteigkanten am Hauptbahnhof.

Gegenwärtig ist ein Bau neuer Stadtbahnstrecken in Dortmund nicht absehbar. Die Diskussion darüber wird mit der Neufassung des Nahverkehrsplans sicherlich neu belebt werden.

Die Zukunft beginnt jetzt

Insgesamt bieten Bus und Bahn die Chance für mehr Lebensqualität in der Stadt, nicht nur

in Gebieten, die heute unter hoher Verkehrsbelastung leiden. Der Trend zum Umsteigen auf Bus und Bahn muss durch weitere Anreize beibehalten werden. Daher muss auch in Zeiten knapper Kassen in den Dortmunder Nahverkehr investiert werden. Vorrangiges Ziel sollte sein, den heutigen und künftigen Fahrgästen die Benutzung von Bahn und Bus so einfach wie möglich zu machen, Zugangsbarrieren aller Art müssen erkannt und beseitigt werden. Schon der Weg zur Haltestelle ist wichtig, erkennbare Umwege müssen beseitigt werden. Auch an Umsteigepunkten sollten notwendige Wege so kurz wie möglich sein. Haltestellen und Wege sollen besonders auf die Bedürfnisse von Kindern, Senioren und mobilitätseingeschränkten Personen abgestimmt werden. Das gilt gerade im Umfeld von Schulen und Senioreneinrichtungen. Verwaltung und Verkehrsunternehmen müssen aber auch den subjektiven Aspekten des Wohlfühlens und Sicherheitsempfindens Rechnung tragen.

Konkrete Forderungen in Kürze

U 49 weiter bauen!

In Wellinghofen wurde im Bereich Zillestraße im großem Stil neuer Wohnraum errichtet. Hier besteht ein großes Potential für die U 49. Daher macht es Sinn, die U-Bahn in einem ersten Schritt provisorisch bis zur Zillestraße zu verlängern. Dieser Teilabschnitt ermöglicht auch Einsparungen im Busbereich und reduziert Umsteigevorgänge.

S-Bahnverlängerung zum Brüggmannplatz

Dies ist zwar kein Projekt der Stadt Dortmund, stellt aber die vielleicht wichtigste Verbesserung im Gesamtnetz dar. Am Brüggmannplatz besteht nicht nur Anschluss zu den Linien U 42 und U 46, über einen östlichen Zugang zur Haltestelle Geschwister-Scholl-Straße entstünde auch eine Verknüpfung mit der U 44. Zur mittelfristigen Realisierung dieser Maßnahme könnten Bau und Betrieb nach dem Vorbild der Regio-Bahn auch von einer Nicht-DB AG-Gesellschaft mit städtischer Beteiligung realisiert werden.

Neue Untersuchung nach Oberdorfeld

Untersucht und verworfen wurde die Gesamtmaßnahme bis Technologiepark bzw. Planetenfeldstraße. Es ist mit dem heutigen Fahrtenangebot der U 43 betriebskostenneutral möglich, die heute in Dorstfeld endenden Kurse zumindest zum S-Bahnhof zu führen. Es sollte untersucht werden, ob die Straßenbrücke über die DB-Ferngleise eine Straßenbahn aufnehmen kann und wie viele neue Fahrgäste dadurch gewonnen werden.

Erreichbarkeit der Haltestellen

Viele Inselhaltestellen haben nur einen offiziellen Zugang, z. B. Funkenburg, Am Zehnhof, Knappschaftskrankenhaus (alle U 43). Hier sind Haltestellenzugänge an beiden Bahnsteigenden erforderlich.

Bushaltestellen umbauen

Besonders die Haltestellen Kirchlinde Post, Hörde Bahnhof und Universität entsprechen nicht den Bedürfnissen der Fahrgäste und müssen grundlegend überplant werden.

Verspätungsschwerpunkte analysieren

Es gibt im Busnetz Bereiche, wo es im Berufsverkehr regelmäßig zu Problemen kommt, wie z. B. Barop Parkhaus.

Seniorenbegleitservice

In anderen Städten bieten die Verkehrsbetriebe mit ihren Kundenbetreuern jedem Fahrgast eine einmalige Begleitung von Haustür zu Haustür an, um sie mit den Abläufen bei der Benutzung von Bus und Bahn vertraut zu machen. Ziel ist es, neue Kunden zu gewinnen.

PRO BAHN hält auch das Sozialticket für eine sinnvolle Einrichtung, die in der bestehenden Form weitergeführt werden sollte.

Eine große Herausforderung für Dortmund ist der demografische Wandel. Die Bedürfnisse älterer oder mobilitätseingeschränkter Mitbürger müssen stärker berücksichtigt werden. Der wachsende Anteil von Senioren erfordert einen anderen Blickwinkel für Verkehrsplanung, die sich bisher vor allem am Berufs- und Schülerverkehrs orientiert. Dabei nützen Verbesserungen für Senioren im Ergebnis allen Fahrgästen.

PRO BAHN und VCD aktualisieren RRX-Konzept

Rhein-Ruhr. (le/js) Nachdem zuletzt zur rail#tec im Jahre 2005 das gemeinsam von PRO BAHN und VCD erarbeitete Konzept für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) überarbeitet worden war, haben die beiden Verbände jetzt zur #rail2009 eine aktualisierte Version vorgelegt. Damit wird u. a. auf die inzwischen von DB Projektbau vorgelegte Vorplanung (wir berichteten in **Ruhrschiene** 2009#1 und 2009#3) reagiert. Auch das neue RE-Konzept ab Dezember 2010 erfordert nach Ansicht der Verbände eine andere Zielplanung für das RRX-Netz als von den Gutachtern des Bundes vorgesehen. Hier geschaffene neue Verbindungen dürfen nicht im RRX-Netz wieder verschlechtert werden.

Während inzwischen von allen Seiten eine Durchbindung von RRX-Linien über die Endpunkte Köln und Dortmund/Hamm hinaus auf die heutigen RE-Achsen nach Aachen, Koblenz und Minden gewünscht wird, ist die Einbeziehung der an Zwischenpunkten in die RRX-Stammachse einfädelnden Strecken strittig.

So sieht das Gutachternetz vier stündliche Linien zwischen Dortmund und Köln vor, die einfädelnden Linien aus Richtung Oberhausen (heutige RE 3 und RE 5) werden nur bis Düsseldorf geführt.

RE-Verbesserungen vergessen

Für den jetzigen RE 2 (Münster–Essen–Duisburg–Mönchengladbach) ist gar nur eine Führung über die S-Bahn-Gleise vorgesehen, ebenso für den RE 16 (Siegen–Hagen–Bochum–Essen), die neue RE-Konzeption für RE 2 und RE 11 findet überhaupt keine Berücksichtigung. Aus unserer Sicht müssen auch die Achsen Münster–Recklinghausen–Essen und Emmerich–Oberhausen–Duisburg an den Fernverkehrsknoten Köln angeschlossen sein, zumal sie zunehmend vom Fernverkehr abgehängt wurden (Streichung ICE Münster–Frankfurt, ICE International ohne Halt zwischen Oberhausen und Arnheim).

Auch die Achse Mönchengladbach–Krefeld–Duisburg benötigt eine qualifizierte Durchbindung ins mittlere und östliche Ruhrgebiet. Deshalb sind diese Strecken in unserem RRX-Perspektivnetz mit den Linien RRX 2 (Münster–Recklinghausen–Essen–Düsseldorf–Köln), RRX 5 (wie heutiger RE 5 Emmerich–Koblenz)

und RRX 11 (wie RE 11 ab Dezember 2010 Hamm–Essen–Mönchengladbach) vertreten.

Die von den Gutachtern vorgesehene Führung einer RRX-Linie nach Köln/Bonn Flughafen über Leverkusen Mitte und Köln Messe/Deutz (tief) wird von uns abgelehnt, da hierbei der Kölner Hauptbahnhof nicht angefahren wird und die Fahrgastakzeptanz dieser Linie daher nicht ausreichend sein dürfte. Wir schlagen stattdessen vor, den RRX 6 von Minden ab Düsseldorf über Neuss, Dormagen und Köln Hbf zu führen. Zwar bedeutet dies eine Fahrzeitverlängerung für Fahrgäste zum Flughafen, dem steht aber gegenüber, dass so auch Köln Hbf einbezogen wird und von Neuss und Dormagen aus direkte Fahrmöglichkeiten ins Ruhrgebiet geschaffen werden.

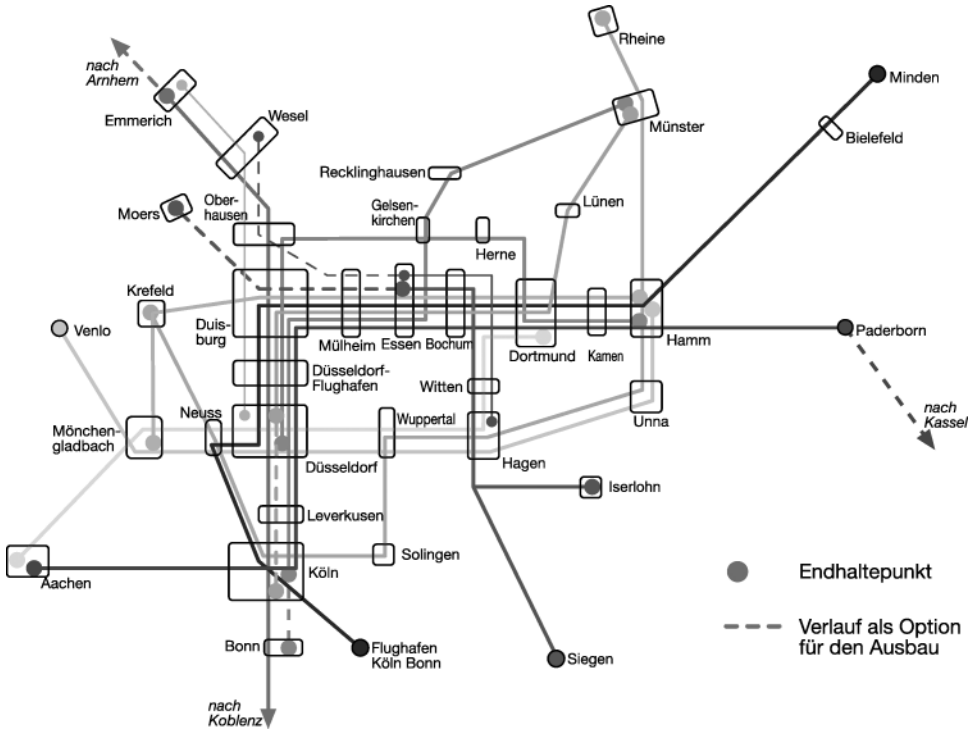
Die im Gutachternetz vorgesehene Führung des RRX 6 von Minden bis Koblenz sehen wir dagegen betrieblich wegen der auf beiden Außenästen starken Einschränkungen durch Fernverkehre als kritisch an.

Hellwegstrecke einbinden.

Die bestehenden Linien RE 1 (ab Dezember 2010 Paderborn–Aachen) und RE 3 (Hamm–Gelsenkirchen–Düsseldorf) sollen nach unseren Vorstellungen auch mit diesen Laufwegen in das RRX-Netz einbezogen werden, während die Gutachter bislang die Hellwegstrecke außen vor lassen und nur einen RE 11 zwischen Paderborn und Dortmund vorsehen.

Unser Konzept sieht zwischen Dortmund und Hamm damit weiterhin vier Linien vor, von denen die beiden in Hamm endenden alle

Rhein-Ruhr-Express



Das Liniennetz gemäß Konzept von PRO BAHN und VCD Grafik: Detlef Neuß

Zwischenhalte bedienen und mit dem gesamten Ruhrgebiet und Düsseldorf verbinden können. Das Gutachterkonzept rechnet mit nur zwei RRR-Linien auf diesem Abschnitt, die beide unterwegs nur in Kamen halten. Für die Bedienung der Zwischenhalte wäre dann eine zusätzliche Linie bis Dortmund notwendig, die im Gutachten allerdings unerwähnt bleibt.

Der neue RRR 4 von Münster–Lünen ist bei uns mit dem Laufweg bis Düsseldorf eingeplant, die Verlängerung nach Köln ist eine Option, mit der Mehrleistungen gegenüber dem Gutachternetz verbunden sind.

Für den RE 16 (Siegen–Essen) ist eine qualifizierte Führung über die Ferngleise erforderlich. Für die betrieblich schwierige Wende in Essen sehen wir als Option die Verlängerung

über Duisburg bis Moers vor, wobei er den Verstärkerzug Duisburg–Moers ersetzen würde. Hierbei fallen zwar zusätzliche Zug-Kilometer zwischen Essen und Duisburg an, es würden aber nicht mehr Fahrzeuggarnituren eingesetzt als bisher.

Auch für die RB 40 sollte eine Führung über die Ferngleise geprüft werden, um die Bedienung des Haltepunktes Essen-Kray Süd weiterhin zu sichern. Hier bietet sich eine Weiterführung Richtung Oberhausen und anstelle der RB 33 weiter nach Wesel an, wobei zwischen Essen und Oberhausen zusätzliche Zug-Kilometer anfallen, aber nicht mehr Fahrzeuge benötigt werden. So könnten neue Direktverbindungen zwischen Essen und Wesel (der neue Nahverkehrsplan des VRR sieht hierfür großen

Bedarf, siehe Bericht auf S. 11 in diesem Heft) und zwischen Bochum und Oberhausen geschaffen werden. Durch beide Maßnahmen wäre auch der Knoten Hagen endlich wieder mit dem westlichen Ruhrgebiet umsteigefrei verbunden.

Ebenfalls erwähnen wir die RB 35 (Emmerich–Duisburg/Düsseldorf), die heute in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) mit Plan- und Zusatzleistungen zwischen Duisburg und Düsseldorf Taktlücken füllt. Nach dem Gutachternetz würden in der HVZ auf diesem Abschnitt statt heute acht nur noch sechs Züge pro Stunde verkehren und für Stationen wie Oberhausen-Holten oder Voerde statt stündlich drei direkten Zügen nach Düsseldorf bestenfalls eine S-Bahn mit einer rund 15 Minuten längeren Fahrzeit in die Landeshauptstadt verkehren.

Wupperachse nicht abwerten

Für die RE-Linien auf der Wupperachse (RE 4, RE 7, RE 13) sehen wir die Aufwertung zu RRX-Linien in einer zweiten Stufe vor, wobei für den RE 7 möglichst eine andere Weiterführung ab Köln statt der verkehrlich wenig sinnvollen Durchbindung nach Krefeld zu suchen ist. Für den RE 4 im heutigen Verlauf schlagen wir die Liniennummer RE 18 vor, wenn die Liniennummer 4 für den RRX verwendet wird.

Netz statt Viertelstundentakt

Mit diesen Linienführungen sind jeweils mindestens vier stündliche Verbindungen zwischen Dortmund und Duisburg, Essen und Düsseldorf sowie Duisburg und Köln vorgesehen. Klar ist, dass hierbei nicht auf allen Abschnitten saubere Viertelstundentakte möglich sind. Hierdurch werden aber die Anforderungen an den Ausbau der Infrastruktur eher geringer gehalten, eine flexiblere Fahrplanaufstellung mit Berücksichtigung wichtiger Anschlüsse ist möglich.

Weitere Linienhalte

Die von den Gutachtern vorgeschlagene Einrichtung von Linienhalten in Wattenscheid muss nach unserer Ansicht auch für Düsseldorf-

Benrath und Köln-Mülheim verfolgt werden. Hingegen würde eine Forderung nach Systemhalten an diesen Bahnhöfen den massiven Ausbau der Infrastruktur nach sich ziehen.

Auf der Wupperachse müssen Wuppertal-Barmen, Wuppertal-Vohwinkel und Köln-Mülheim zu Systemhalten werden, wobei letztere insbesondere als Anschlussknoten von Bedeutung sind. So würde ein Halt des RE 7 durchgängig einen günstigen Anschluss mit der S 9 in der Relation Essen–Köln schaffen.

Die Halte an den Außenästen sind in Abstimmung mit den Anschlüssen und der übrigen Bedienung auf diesen Ästen festzulegen. So ist für uns unbefriedigend, dass die Gutachter für den RRX zwischen Münster und Dortmund nur einen Halt in Lünen, nicht aber in Werne einplanen.

Aus unserer Sicht sind die Verbesserungen im Netz schrittweise einführbar und müssen bei den in den nächsten Jahren stattfindenden Ausschreibungen der wichtigen RE-Linien unbedingt berücksichtigt werden.

RRX-Infrastruktur

Der Planungsentwurf von DB Projektbau im Auftrag der Bundesregierung für den Infrastruktur-Ausbau im Abschnitt Köln–Duisburg stößt bei PRO BAHN insgesamt auf Zustimmung. Hier ist ein durchgehender viergleisiger Ausbau von Köln bis D-Benrath geplant, nördlich davon soll es komplett sechsgleisig werden, so dass Fernverkehr, RRX und S-Bahn jeweils ein eigenes Gleispaar zur Verfügung haben.

In Duisburg Hbf werden beim Stellwerksumbau viele neue Fahrstraßen geschaffen, die im Störfall einen flexibleren Betrieb ermöglichen. *Als Nachteil kann sich der Wegfall der Weichen im Abzweig DU-Kaiserberg und damit der konfliktfreien Verbindung zwischen Gleis 1 und Oberhausen erweisen, da so eine fahrplanmäßige Durchbindung DU-Wedau–Oberhausen sehr erschwert wird.*

Von Duisburg bis Bochum ist im Wesentlichen ein Ausbau der S-Bahn-Gleise vorgesehen. *Der Ausbau ist sehr zu begrüßen, nicht*

aber das Ziel, dadurch den RE 16 auf die lang-sameren Gleise „abzuschieben“.

Im Bereich der Hauptbahnhöfe Essen und Mülheim sind keine Ausbauten geplant. *Wenigstens verbaut man aber hier auch nichts.* Zukünftig kann eine Erweiterung in Mülheim sinnvoll werden, derzeit steht hier für RRX und Fernverkehr nur eine Bahnsteigkante je Richtung zur Verfügung.

Integration in den Hbf Dortmund

Der Planungsentwurf von DB Projektbau für Dortmund bringt bei hohem Aufwand mehr Nach- als Vorteile. Er sieht vor, den RRX westlich des Dortmunder Hbf auszufädeln und über eine Hochbrücke ganz in den Norden des Hbf an einen eigenen Bahnsteig mit den Gleisen 26 und 31 zu führen, während die Infrastruktur für den Fernverkehr unverändert bleibt.

Im Osten schließt sich eine zweigleisige neue Strecke nach Dortmund-Eving (dort ist eine RRX-Abstellanlage vorgesehen) parallel zur bestehenden Strecke nach Lünen an, die in Dortmund-Obereving in die Güterumgebungsbahn mündet. Auf dieser gelangen die RRX-Züge von/nach Hamm bei Dortmund-Scharnhorst auf die Hauptstrecke.

Neben den hohen Kosten für die auch städtebaulich problematische Hochbrücke im Westkopf und die zwei zusätzlichen Gleise insbesondere im Bereich der Eisenbahnüberführung Burgtor bringt der Vorschlag insbesondere folgende Nachteile mit sich: lange Umsteigewege zwischen dem „Premiumprodukt RRX“ und insbesondere den Stadtbahnlinien sowie den auf den Gleisen 2–7 verkehrenden S-Bahnen, der Hellweg-Bahn und den Linien des Sauerlandnetzes, sowie zusätzliche Zwangspunkte durch die nicht vollständig niveaufrei geplante Ausfädelung im Bereich Obereving und die jeweils nur eine Bahnsteigkante je Richtung für den RRX im Hauptbahnhof.

Der Ostkopf des Hbf bliebe mit seinen heutigen Trassenkonflikten zwischen Fernverkehr und den RB-Linien Richtung Lünen erhalten. Auch bringt die Auftrennung der Trassen von

Fernverkehr und RRX zwischen Dortmund-Westkopf und Dortmund-Scharnhorst keine Vorteile, da auf dieser kurzen Teilstrecke keine planmäßige Überholung vorgesehen werden kann (der RRX macht den leicht verlängerten Weg durch kürzere Haltezeiten im Hbf wett) und die Züge auf der übrigen Strecke von Hamm bis Duisburg die selben Gleise nutzen.

Richtungs- statt Linienbetrieb

Der Vorschlag von PRO BAHN sieht dagegen vor, RRX und Fernverkehr auch im Bereich Dortmund gemeinsam zu führen. Dazu soll der Hbf (mit Ausnahme der Gleise 2–7) im Richtungsbetrieb neu geordnet werden: außen (Gleis 8/10 sowie 21/23) jeweils der Fernverkehr mit Möglichkeit des Korrespondenzanschlusses, dann die durchgehenden RRX-Linien (Gleis 11 und Gleis 20) und in der Mitte die endenden Regionalverkehrslinien insbesondere aus Richtung Lünen und Witten. Das Konzept ermöglicht ein flexibles Ausweichen auf Nachbargleise beispielsweise im Störungsfall.

Um die Kreuzung der Züge aus Hamm mit den Gleisen von/nach Lünen im Ostkopf zu vermeiden, soll der gesamte Verkehr von Hamm nach Dortmund (nur in dieser Fahrtrichtung) wie im DB-Vorschlag für den RRX vorgesehen über Dortmund-Obereving geführt werden und dort in einer niveaufreien Kreuzung auf die Nordseite der Strecke aus Lünen gelangen.

Neu gebaut werden muss so nur ein Gleis von Dortmund-Obereving (Ausfädelung auf der Nordseite der Güterumgebungsbahn) bis in den Ostkopf des Dortmunder Hbf. Nach der Grobplanung reichen die bestehenden fünf Gleise im Bereich Burgtor weiterhin aus, so dass das neue Gleis bereits im Bereich Bornstraße in das bestehende Gleis eingefädelt werden kann und dennoch eine Parallelfahrt aus Richtung Hamm und Lünen ermöglicht. Für dieses Gleis ist der Platz durch Nutzung ehemaliger Gütergleise im Bereich Eving überall vorhanden. Neu zu bauen ist je eine eingleisige Brücke über die Gronastraße sowie südlich von Obereving (dort sind noch Widerlager vorhanden) über die

Strecke von/nach Lünen. In der Unterführung der Lünener Strecke unter der Güterumgehungsbahn bei Obereving ist dagegen auf der Ostseite noch reichlich Platz für ein zusätzliches Gleis vorhanden.

Das heutige Richtungsgleis von DO-Scharnhorst bis in den Hbf wird dann nicht mehr planmäßig befahren, soll aber als Reservegleis erhalten bleiben. In Dortmund-Scharnhorst wird ein einfacher Bahnsteig im Gleis der Güterumgehungsbahn benötigt. Für diesen sind keine neuen Zugangsanlagen erforderlich, weil er direkt an den existierenden Bahnsteig des Gleis 1 angrenzt.

Mit diesen Maßnahmen kann der Ostkopf ohne jeglichen Trassenkonflikt mit der Gegenrichtung betrieben werden, das gilt selbst für die Zufahrt in den Betriebsbahnhof.

Neue Bahnsteigzuordnung

Um den Halt von 400 m langen ICE-Zügen zu ermöglichen, muss der Bahnsteig 21/23 verlängert und verbreitert werden. Die heutigen Gleise 23 und 24 werden daher zusammengelegt. Neu benötigt werden drei zusätzliche Gleisverbindungen im Westkopf und zwei im Ostkopf, um Parallel-Ein- und Ausfahrten insbesondere der Gleise 21 und 23 zu ermöglichen.

Die Linie RE 3/RRX 3 Richtung DO-Mengede würde am Gleis 26 abfahren. Falls die Züge in Dortmund enden, wäre da eine Bahnsteigwende möglich, für die Durchbindung in Richtung Hamm bietet sich Gleis 16 (mit einer Fahrstraßenkreuzung bei der Einfahrt mit der Ausfahrt Richtung Bochum) an. Die Linie RB 43 kehrt am Bahnsteig 26/31. Die heutigen Linien RE 4, RB 50 und RB 51 sollen an den Bahnsteigen 16 und 18 kehren. Diese ermöglichen bereits heute die signaltechnische Unterteilung zum gleichzeitigen Aufenthalt zweier maximal 200 m langer Züge aus unterschiedlichen Richtungen. Zusätzlich zur Bahnsteigwende besteht die Möglichkeit, von hier in die westlich gelegene Abstellanlage zu fahren.

Der PRO-BAHN-Vorschlag wird auf jeden Fall geringere Kosten als der DB-Projektbau-

Vorschlag verursachen, da die Hochbrücke im Westkopf sowie mindestens das zweite Gleis zwischen Hbf und Eving mitsamt Grunderwerbskosten entfallen. Die Bahnsteigumbauten im Hbf (Gleis 26/31 bei DB Projektbau, Gleis 23 bei PRO BAHN) dürften in ähnlicher Größenordnung liegen.

Die Umbauten der Weichenstraßen haben quantitativ etwa den gleichen Umfang, der Eingriff in die Stellwerkslogik bestehender Fahrstraßen ist beim PRO-BAHN-Vorschlag allerdings etwas höher. Diese Eingriffe sind allerdings geringer als der geplante RRX-Umbau des Düsseldorfer Hbf. Zusätzlich wird beim PRO-BAHN-Vorschlag noch ein einfacher Bahnsteig ohne eigene Zugangsanlagen am Haltepunkt Dortmund-Scharnhorst benötigt.

RRX am Scheideweg

Die Kostenexplosion für den Knotenumbau in Dortmund – statt ursprünglich 90 Mio. Euro ist jetzt von 600 Mio. Euro die Rede – zeigt, dass der Infrastrukturausbau für den RRX kein Selbstläufer ist. Jede Kostensteigerung senkt den Nutzen-Kosten-Faktor des Projektes, so dass die Gefahr droht, dass sich das Gesamtprojekt als „unwirtschaftlich“ herausstellt. Daher ist jetzt nicht die Stunde, neue teure Forderungen zum optimalen Streckenausbau zu stellen, obwohl dort vieles wünschenswert wäre.

Zu fragen ist: Was ist für ein RRX-Betriebskonzept, wie wir es uns vorstellen, notwendig?

Am sechsgleisigen Ausbau zwischen Duisburg und Düsseldorf und der Weiterleitung der Ortsgleise Richtung Leverkusen geht kein Weg vorbei. Der viergleisige Ausbau im Raum Leverkusen bietet endlich die Möglichkeit, im Störfall Fernverkehr und RRX auf die S-Bahn-Gleise zu verschieben statt über Opladen umzuleiten. Der Umbau im Nordkopf Duisburg optimiert das Ein- und Ausfädeln aus und in Richtung Oberhausen.

In Dortmund brauchen wir eine Lösung, die aus der Hauptachse ausfädelnde Züge Richtung Lünen – mit dem RRX werden das zwei pro Stunde sein – ausfahren lässt, ohne die

Strecke aus Hamm mehrere Minuten lang stillzulegen. Eine strikte Trennung von Fern- und RRR-Bahnsteigen ist eher kontraproduktiv, und die Mehrkosten, die beim Bahnhofsumbau nicht nur bei der DB, sondern auch an den Stadtbahnanlagen entstehen, sind noch gar nicht beziffert. Daher muss hier bei der Kostenbegrenzung angesetzt werden.

Wir klopfen alle Planungen danach ab, ob hiermit auch andere Betriebskonzepte fahrbar sind als das von den Gutachtern unterstellte. Dazu gehört der Erhalt der kleineren Stationen

wie Wattenscheid oder Düsseldorf-Benrath ebenso wie die Ein- und Ausfädelungen der abzweigenden Hauptstrecken. Der RRR darf nicht nur den Hauptbahnhöfen entlang der Hauptachse dienen, sondern muss das Verkehrsnetz im Gesamttraum Rhein-Ruhr nach vorne bringen. Und der Betrieb des RRR muss bezahlbar sein, ohne das Angebot an anderer Stelle zurückfahren zu müssen.

Das Konzept von PRO BAHN und VCD ist im Internet unter http://probahn-nrw.de/projekte_rrx.htm abrufbar.

VRR-Nahverkehrsplan verabschiedet

Gelsenkirchen. (le) In seiner Septembersitzung hat der Verwaltungsrat des VRR den neuen Nahverkehrsplan (NVP) verabschiedet. Dieses mit Anhang 300 Seiten starke Werk ersetzt seinen immer wieder fortgeschriebenen Vorgänger aus den 90er Jahren und stellt neue Zielperspektiven für die Weiterentwicklung des Angebots im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Erstmals ist auch der Untere Niederrhein, für den bis 2007 der Nahverkehrszweckverband Niederrhein (NVN) zuständig war, in diesem Plan berücksichtigt.

Bisheriges Planungsziel im VRR war das Zielnetz 2015, das zahlreiche neue S-Bahn-Verbindungen vorsah, während das hier geplante RegionalExpress(RE)-Netz schon längst von der Wirklichkeit überholt war. So sollten auf der Hauptachse Duisburg–Essen–Dortmund alle 10 Minuten durchgehende S-Bahnen verkehren, während nur 2 REs pro Stunde vorgesehen waren.

In einer Analyse der wichtigsten Einflussfaktoren für die zukünftige Nachfrage wird von den Planern festgehalten, dass trotz überwiegend rückläufiger Einwohnerentwicklung die Gesamtnachfrage noch leicht steigen wird, insbesondere auf längeren Strecken aber noch mit deutlichen Steigerungen zu rechnen ist, ebenso auf Relationen zwischen den peripheren Räumen und dem Ballungskern. Dementsprechend gilt es, vor allem für das RE-Netz neue Zielperspektiven zu entwickeln. So müssen auch auf wichtigen Verbindungen zwischen großen Städten, die bislang nur durch langsame Züge bedient werden, neue Schnellverbindungen angedacht werden.

Augenmerk wird auch auf Relationen gerichtet, bei denen heute große Umsteigerzahlen zu finden sind, da Direktverbindungen fehlen. Weiterhin wird mit einer ausgeprägten Nachfragespitze in der morgendlichen Hauptverkehrszeit (HVZ) gerechnet, ebenso mit einer weiteren Zunahme von Freizeitverkehren.

Zielszenario 2015

Für die Weiterentwicklung des SPNV-Angebots werden zwei Szenarien entwickelt, mit Zielhorizonten bis 2015 und bis 2030.

Bis 2015 wird davon ausgegangen, dass der finanzielle Rahmen nicht nennenswert ausgeweitet werden kann, da die NRW benachteiligende Verteilung der Regionalisierungsmittel auf die Länder bis 2014 festgeschrieben ist und die langlaufenden RE-Linien, auf denen durch Ausschreibung mit geringeren Kosten gerechnet werden kann, erst dann schrittweise in den Wettbewerb gehen.

Weiterhin begrenzen Infrastrukturdefizite die Möglichkeiten für Leistungsausweitungen, so z. B. die eingleisigen Abschnitte zwischen

Lünen und Münster sowie zwischen Bottrop und Essen-Dellwig Ost. Daher sieht das Szenario 2015 überwiegend Optimierungen durch Umschichtungen von Betriebsleistungen vor, soweit die Verkehrsverträge dies zulassen.

Hauptpunkte sind die von uns schon mehrfach beleuchteten neuen Konzepte für das S-Bahn-Netz und das RE-Netz, wobei Leistungseinsparungen im S-Bahn-Netz Leistungsausweitungen im RE-Netz gegenüberstehen und insgesamt die Kapazitäten auf den Hauptrelationen erhöht werden. Dazu gehört die Verstärkung des RE 1, RE 2 und RE 5 um je einen Dosto-Wagen als auch der Einsatz von Doppeltraktionen ET 422 auf S 1, S 6 und S 8.

RRX und RE-Konzept bis 2030

Im Szenario 2030 wird für die Kernachse die Einführung des Rhein-Ruhr-Express (RRX) angenommen, ersatzweise ist auch von einem großen RE-Konzept die Rede. Auf mehreren Strecken soll die Differenzierung zwischen schnellem Angebot (RE) und alle Halte bedienenden Grundangebot durch RB oder S-Bahn verbessert werden, so für Essen–Münster (der RE 2 hält auch an fast allen Stationen) und Essen–Wuppertal (heute nur S-Bahn). Für letzteres ist ein RE oder eine Express-S-Bahn über Langenberg angedacht, alternativ auch eine Verlängerung der RB 40 nach Wuppertal, die aber in der Relation Essen Hbf–Wuppertal Hbf keinen Zeitvorteil bietet.

Verbesserungen im Norden

Ein Schwerpunkt der angedachten Maßnahmen ist das nördliche Ruhrgebiet. Für die Relation Essen–Dorsten ist neben einem Flügelungskonzept nach Borken und Coesfeld eine Verdichtung des RE 14 zumindest in der HVZ angedacht, während die RB 44 dann auch über die Hertener Bahn nach Recklinghausen statt nach Dorsten geführt werden kann und auf der anderen Seite bis Duisburg durchgebunden werden soll. Zwischen Oberhausen und Bottrop soll auch wieder halbstündlich gefahren werden.

Zwischen Gelsenkirchen, Oberhausen und Duisburg soll eine weitere stündliche Leistung eingeführt werden. Eine direkte Verbindung von Wesel über Oberhausen nach Essen hält der VRR aufgrund der hohen Umsteigerzahlen in Oberhausen für erforderlich. Diese ist entweder als zusätzliche Verbindung zwischen Oberhausen und Essen oder als stündliche Verlängerung eines S 3-Kurses angedacht.

Auf dem Südabschnitt der Emschertalbahn zwischen Wanne-Eickel und Dortmund soll der Takt auf 30 Minuten verdichtet werden, wobei zusätzliche Fahrgastpotenziale in Zusammenarbeit mit den Kommunen aktiviert werden sollen. Für die Strecke Dortmund–Lünen ist alternativ zum RRX auch eine Durchbindung der RB 50 Richtung Essen–Düsseldorf angedacht.

Wochenendnachtverkehr

Für den wachsenden Freizeitverkehr soll auch das Netz von Wochenendnachtverbindungen erweitert werden, als Vorbild wird die RB 35 genannt, wo aufgrund einer Initiative von PRO BAHN im Dezember 2008 zwei Wochenendnachtzugpaare eingerichtet wurden. Erwähnt ist für die Einrichtung neuer Nachtverkehre die RB 40.

Alle Maßnahmen stehen unter ausdrücklichem Finanzierungsvorbehalt. Die für den RRX vorgesehenen Mehrleistungen auf der Hauptachse dürfen nach Ansicht des VRR keinesfalls durch Leistungseinschränkungen im restlichen Netz kompensiert werden.

Als Streckenreaktivierung ist in unserem Verbandsbereich nur noch die Hertener Bahn zwischen Gelsenkirchen-Buer Nord und Recklinghausen im Plan zu finden. Für zusätzliche Stationen ist ein Kriterienkatalog aufgeführt, im Anhang finden sich von den Gemeinden gemachte Vorschläge, darunter Dortmund-Kronprinzenstraße und Oberhausen-Alstadt (Rehmer). Ansonsten hat für den VRR die Modernisierung der bestehenden Stationen Vorrang vor Neubauten, hier besteht auch nach der zweiten Modernisierungsoffensive (MOF 2) noch großer Nachholbedarf.

Als wichtigste Tarifmaßnahme ist für die nächste Zeit die Integration des Tarifs der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) in den VRR-Tarif vorgesehen. Ansonsten soll das bestehende Tarifsystem mit jetzt vier Preisstufen (plus Kurzstrecke) weiterentwickelt werden, um den verschiedenen Kundengruppen optimierte Angebote machen zu können.

Für die intermodalen Wegekettensind neben Park&Ride und Bike&Ride vor allem Anschlussoptimierungen und -sicherungen insbesondere zu seltener fahrenden Anschlusslinien erwähnt.

Der Nahverkehrsplan und sein Anhang sind im Internet unter <http://www.vrr.de/de/global/presse/publikationen/> abrufbar.

Linienkonzept nördliches Ruhrgebiet

Ruhrgebiet. (le/mj) Der Nahverkehrsplan des VRR zeigt es ganz deutlich: Im nördlichen Ruhrgebiet besteht noch ein großer Optimierungsbedarf in der SPNV-Anbindung. Es ist weniger das geringe Angebot als die teilweise schlechte Vernetzung mit den Linien der Hauptachsen, die sich hier niederschlagen. Daher haben wir, Markus Jilg und Lothar Ebberts, uns zusammengesetzt, um die Ideen aus dem NVP des VRR, aber auch einige weitergehende, zu einem Gesamtkonzept zusammenzusetzen und fahrplanmäßig durchzuplanen. Maßgabe war dabei, weitgehend ohne Mehrleistungen und zusätzliche Fahrzeuge auszukommen.

Die hauptsächlichen Mängel sind:

- anfällige Betriebsführung Bottrop–Essen-Dellwig Ost,
- fehlende Direktverbindung Wesel – Essen,
- fehlende Schnellverbindung Essen–Wuppertal,
- suboptimale Anschlüsse RE 14 in Essen und RB 44 in Oberhausen,
- Fehlen einer dritten Verbindung Duisburg–Essen–Altenessen–Gelsenkirchen,
- unattraktive Fahrzeit der S 2 nach Dortmund über S-Bahn-Strecke,
- ungünstige zeitliche Verteilung der Züge Oberhausen–Duisburg und Oberhausen–Düsseldorf.

Da der Ausbau des eingleisigen Abschnitts Bottrop–Essen-Dellwig Ost in absehbarer Zeit nicht ansteht, ist hier eine störungsarme Betriebsweise notwendig. Beim 20-Minuten-Takt der S-Bahn bleiben pro Stunde noch drei Fahrplantrassen für sonstige Züge frei, die durch den RE 14 in beide Richtungen und ggf. eine Verstärkerleistung genutzt werden. Die Übergänge sind aber sehr knapp gehalten, so dass sich oft Verspätungen eines Zuges auf folgende Züge fortpflanzen.

Beim 30-Minuten-Takt der S-Bahn bleiben hingegen zwei halbstündlich versetzte Fahrplantrassen pro Richtung frei. Schlüssel für Verbesserungen auf dieser Achse ist also eine Umstellung der S 9 auf Halbstundentakt, der dadurch verträglich gestaltet werden kann, dass auf dem Nord- und auf dem Südabschnitt jeweils eine stündliche zusätzliche Schnellleistung eingerichtet wird. Die Fahrgastzahlen zeigen, dass nur an den größeren Halten Essen-Borbeck, Essen-Steele, Essen-Kupferdreh, Velbert-Langenberg, Velbert-Nevigues und Wuppertal-Vohwinkel mehr als 1000 Fahrgäste täglich ein- und aussteigen. Für die übrigen Zwischenhalte ist eine Bedienung im 30-Minuten-Takt angemessen.

Im Nordabschnitt kann so eine zweite Leistung zwischen Essen und Dorsten eingerichtet werden, die optimalerweise nach Coesfeld durchgebunden werden sollte, was ein Fahrzeug einsparen kann. Dafür müsste, um die Anschlüsse in Coesfeld beizubehalten, der RE 14 um eine halbe Stunde gedreht werden. Dies hätte den Vorteil, dass der RE 14 in Essen optimalen Anschluss mit dem RE 1 Richtung Aachen erhielte.

Um die Mehrleistungen zwischen Bottrop und Dorsten zu kompensieren, kann die RB 44 hier entfallen. Sie könnte stattdessen nach Reaktivierung der Hertener Bahn nach Recklinghausen umgeleitet werden. Auf dieser Strecke kann ebenso der zweite stündliche Kurs der S 9 verkehren.

Mehr Direktverbindungen

Im NVP des VRR wird ein Bedarf für eine Direktverbindung von Wesel nach Essen festgestellt. Hierfür bietet sich am ehesten an, die bisherige RB 33 von Wesel ab Oberhausen nach Essen umzuleiten, wo sie genau auf die RB 40 passen würde, so dass damit auch ein Durchlauf zwischen dem Niederrhein, dem westlichen Ruhrgebiet und Hagen entstünde, ebenso eine bislang fehlende Direktverbindung Oberhausen–Bochum.

Der südliche Abschnitt der RB 33 hingegen könnte in Oberhausen an die RB 44 nach Bottrop bzw. Recklinghausen gehängt werden, wodurch eine Direktverbindung Bottrop–Duisburg mit guten Anschlüssen an den Fernverkehr entsteht. Zwischen beiden neuen Durchbindungen ist in Oberhausen ein Korrespondenzanschluss möglich, so dass auch weiterhin von Wesel nach Duisburg gefahren werden kann. Alternativ ist eine Beschleunigung der RB 33 denkbar, wodurch statt bis Bottrop ohne zusätzliches Fahrzeug bis Gladbeck West gefahren werden kann.

Auf dem Südstad der S 9 ist eine beschleunigte Schnellfahrt (als RE oder Express-S-Bahn) möglich, die zwischen Essen und Wuppertal rund 10 Minuten Fahrzeit einspart. Dafür gibt es eine stündliche Fahrplantrasse, die ohne Konflikte mit S 1, S 3, S 8 und RB 47 oder in den eingleisigen Abschnitten fahrbar ist.

Fahrzeuge einsparen

Dieses Gesamtkonzept kommt im Grundfahrplan montags bis freitags tagsüber mit einer Fahrzeuggarnitur weniger aus als der heutige Betrieb, da lange unproduktive Standzeiten vor allem bei RE 14, RB 44 und S 9 entfallen.

Zusätzliche Zug-km fallen auf dem Abschnitt Oberhausen–Essen und ggf. von Bottrop nach Gladbeck West sowie bei Reaktivierung der Hertener Bahn nach Recklinghausen an.

Köln-Mindener ohne S 2

Für die Köln-Mindener Strecke gehen unsere Überlegungen von einer Umstellung von S-Bahn-Verkehr auf zwei RB-Linien nach Duisburg aus, die nach dem Flügelzug-Konzept auch die heutigen Außenäste der S 2 nach Essen und Recklinghausen bedienen. Die S 2 würde nur noch von Dortmund Hbf nach Dortmund-Mengede verkehren. Durch die direkte Führung von Dortmund-Mengede zum Dortmunder Hauptbahnhof werden zehn Minuten Fahrzeit gegenüber der S 2 eingespart, durch die Kopplungs- und Flügelungsaufhalte geht ein Teil davon wieder verloren.

Eine neue Lage des RE 3 (ohne Durchbindung nach Hamm, diese übernehme eine der neuen RB-Linien) böte für Oberhausen eine bessere Verteilung der Direktfahrten nach Düsseldorf und zwischen Duisburg und Düsseldorf eine optimale Entlastung des RE 1, da hier die bisherige Taktlage des RE 11 übernommen wird. Die beiden RB-Linien liegen in etwa in den Taktlagen des heutigen RE 3 und der S 2 nach Duisburg.

Auch die Anschlussbeziehungen in Wanne-Eickel zwischen Oberhausen und Recklinghausen sowie zwischen Dorsten und Dortmund würden gegenüber heute verbessert. Die Mehrleistungen zwischen Dortmund-Mengede und Dortmund Hbf (zwei Zugpaare pro Stunde) werden durch Minderleistungen zwischen Dortmund-Mengede und Herne (ein Zugpaar pro Stunde) ausgeglichen. Eine dritte stündliche Leistung zwischen Gelsenkirchen, Oberhausen und Duisburg gehört auch zu den Wünschen im VRR-NVP.

Wir haben unsere Ideen dem VRR präsentiert, der an einigen Punkten ähnliche Vorstellungen verfolgt. **Wir werden dieses Konzept in Kürze auf der Website <http://probahnruhr.de> unter Projekte veröffentlichen.**

Wieder Fernverkehr in Siegen

Siegen. (le) Mit dem Fahrplanwechsel am 13.12. erhält Siegen wieder eine tägliche Fernverkehrsanbindung in den Süden. Der EC 112/113 (Frankfurt–Stuttgart–München–Klagenfurt) beginnt und endet zukünftig in Siegen. Zwischen Siegen und Frankfurt ersetzt er bisherige RE-Verbindungen.

Die DB setzt zunehmend Tagesrand- und Zusatzzüge auch auf Anschlussstrecken ein. So werden zwei Zusatzzugpaare am Wochenende im Berlinverkehr von Düsseldorf über Neuss bis Mönchengladbach – ein Zug sogar weiter über Aachen nach Köln verlängert.

Späterer NE-Start gefordert

Oberhausen. (le) Die neue rot-grüne Mehrheit im Oberhausener Stadtrat hat in ihrer Koalitionsvereinbarung festgelegt, dass sie sich dafür einsetzt, dass der NE-Verkehr wieder erst um 23 Uhr beginnt. Die STOAG erklärte in einer ersten Stellungnahme, dass dies frühestens zum Sommer 2010 möglich sei und dafür andere Einsparmöglichkeiten gefunden werden müssten. Gerade für letzteres gibt es zahlreiche Vorschläge, auch von PRO BAHN. Ansonsten freuen wir uns, dass unser Einsatz für angemessene Sparmaßnahmen im ÖPNV bei der Politik Früchte getragen hat.

Neue Buslinie in Dortmund

Dortmund. (os) Seit 26. Oktober verbindet die neue Linie 445 Hörde mit dem Technologiepark. Der Bus erschließt das Entwicklungsgebiet Phoenix West und bietet eine zusätzliche Verbindung zwischen der U-Bahn-Station An der Palmweide und der Universität. Zunächst werden nur wenige Fahrten angeboten, zum Fahrplanwechsel im Januar wird der Bus dann im Tagesverkehr alle 20 Minuten fahren. Zu einem späteren Zeitpunkt soll die Linie auch denn Phoenixsee bedienen.

Hbf erhält fehlenden Aufzug

Oberhausen. (le) Nachdem der Oberhausener Hauptbahnhof Mitte der 90er Jahre im Rahmen der IBA Emscherpark modernisiert worden war, waren alle Bahnsteige barrierefrei erreichbar – bis auf Bahnsteig 6 (Gleise 13 und 14). Hier halten planmäßig die Fernzüge aus den Niederlanden. Reisende nach Süddeutschland oder in die Schweiz müssen ihre schweren Koffer die Treppen zum Gleis 13 hinaufheben. Immer wenn hier z. B. Rollstuhlfahrer angemeldet sind, werden diese Züge auf Gleis 12 umgelegt. Jetzt soll Abhilfe geschaffen werden: Im Rahmen der 2. Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe (MOF 2) soll der fehlende Aufzug im Sommer 2011 nachgerüstet werden.

Moderne Tram in Europa

Bochum. (le) Die Wanderausstellung „Moderne Tram in Europa“ der Münchener Verkehrsgesellschaft wird vom 9. bis 28. November im Foyer der Bochumer VHS (Willy-Brandt-Platz 2–6) gezeigt. Örtlicher Veranstalter ist der VCD Bochum und Gelsenkirchen. Aus dem Rahmenprogramm ist ein Vortrag von Dr. Christoph Gronneck (vielen bekannt aus dem Nachrichtenblatt) „Stadtentwicklung und Straßenbahn – Beispiele und Erfahrungen aus dem In- und Ausland“ am 26.11. um 19:30 Uhr im Clubraum der VHS hervorzuheben.

Straßenbahnplanung Essen

Essen. (gb) Anlässlich der Eröffnung des zweiten Bauabschnitts des Bertold-Beitz-Boulevards zeigte sich die Baudezernentin der Stadt Essen, Simone Raskob, sehr zuversichtlich, dass die Verlegung der Straßenbahnlinie 109 über den „BBB“ im Jahre 2012 ihren Betrieb aufnehmen könnte. Die Gespräche mit dem Verkehrsministerium zur Aufnahme des Projektes in den Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan

NRW seien „auf einem guten Weg“. Der VRR hat inzwischen die Förderfähigkeit der neuen Straßenbahntrasse bestätigt. Mit diesem Straßenbahnprojekt erhofft man sich durch die Umfahrung des Knoten Helenenstraße eine wesentlich kürzere Fahrzeit zwischen Frohnhausen und dem Stadtzentrum. Die Straßenbahntrasse im „BBB“ von der Altendorfer Straße in Richtung Norden steht noch in den

Sternen. Der Mittelstreifen wird jedoch freigehalten für die Straßenbahntrasse.

Dem Vernehmen nach soll der Ausbau der Steeler Strecke (Linie 109) vom Wasserturm bis Steele S an oberster Priorität bei den Verkehrsprojekten stehen, die die neue Rot-grüne Koalition in Essen beschlossen hat. Die Koalitionsverhandlungen liefen bei Redaktionsschluss aber noch.

Vorstandsbrief des Regionalverbands Ruhr

Liebe Mitglieder des Regionalverbandes Ruhr, liebe **Ruhrschiene**-Leser,

am 5. September 2009 fand die diesjährige Mitgliederversammlung unseres Regionalverbandes in Hamm statt. Wir wurden in der Hammer Werkstatt der Eurobahn von Herrn Bennemann und Herrn Vogel empfangen und konnten einen interessanten Einblick in Technik und Betrieb werfen. Vielen Dank an die Eurobahn, dass dies möglich war.

Nach den Berichten des Vorstandes, des Schatzmeisters und der Kassenprüfer wurden wir als Vorstand entlastet und im Amt bestätigt. Das detaillierte Protokoll kann in unserer Geschäftsstelle von Mitgliedern eingesehen werden.

Danken möchte ich an dieser Stelle Britta Behrens für ihre langjährige Arbeit als Beisitzerin.

Wir werden auch in den kommenden beiden Jahre „Kurs halten“ und kritische Begleiter des Geschehens im ÖPNV bleiben, aber auch gelungene Lösungen präsentieren. In den Zeiten der Finanzkrise und angeschlagenen öffentlichen Haushalten ist es verlockend, auch im ÖPNV zu sparen. Dabei ist gerade dieser für die Zukunftsfähigkeit unserer Region überlebenswichtig. Er sollte eine bezahlbare Mobilität für alle Bevölkerungsschichten auch zukünftig sichern, ist in hohem Maße demokratisch und sozial und in vielen Fällen ein klares Identifikationsmerkmal der Menschen mit ihrer Stadt.

Wir arbeiten zusammen mit unseren Partnern im Landesverband und den anderen Regionalverbänden ehrenamtlich und erhalten für unseren Einsatz in Gremien, Redaktions-sitzungen für die **Ruhrschiene**, Straßenständen und Messen keine Aufwandsentschädigung, dafür jedoch viel Anerkennung.

Die **Ruhrschiene**, die Sie nun in Händen halten, wird von Mitgliedern und Interessenten gelesen. Durch die Mitgliedsbeiträge ist es aber auch möglich, dass die **Ruhrschiene** ihren Weg in die Verkehrsunternehmen und auf die Schreibtische der Stadt- und Kreisräte findet. Diese fragen uns auch oft zu unserer Meinung. Die Mitglieder von PRO BAHN sind Wähler, so wie alle Kunden in Bus und Bahn.

Liebe Mitglieder, ich möchte Ihnen für Ihre Treue danken und hoffe, dass Sie auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten uns treu bleiben. Besuchen Sie unsere Veranstaltungen und kommen Sie mit uns ins Gespräch. Ein Interessenverband lebt auch vom Mitmachen.

Ich wünsche Ihnen im Namen des Vorstandes und des Ruhrschiene-Teams eine schöne Herbst- und Adventszeit,



Holger Kohring



Termine

Weihnachtessen

(le) Wie jedes Jahr treffen wir uns zur letzten Sitzung des Jahres statt im VUZ in Essen zum Weihnachtessen. Es findet dieses Jahr in Dortmund statt. Treffpunkt ist am 15.12. um 19:10 Uhr vor dem Dortmunder Hauptbahnhof am Fußgängerübergang (Ankunft RE 3, RE 4 und RE 6 wird abgewartet).

Nach einem Spaziergang über den Weihnachtsmarkt finden wir uns ab 20 Uhr im Barrock, Kreuzstraße 87, Ecke Lindemannstraße ein, für Nachzügler erreichbar mit der U 42 bis Haltestelle Kreuzstraße.

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


Montag, 09.11. bis Mittwoch, 11.11.2009


#rail2009 mit Beteiligung von PRO BAHN NRW, Halle 3 B, Stand 3046, Westfalenhallen Dortmund

Dienstag, 17.11.2009, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Dienstag, 24.11.2009, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Samstag, 28.11.2009

Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Besuch beim Nachbarn: Weihnachtsmärkte in den Grotten von Valkenburg
08:40 Uhr E Hbf , Fußgängerübergang zum Willy-Brandt-Platz

Dienstag, 15.12.2009, 19:10 Uhr
Weihnachtessen in Dortmund
Treffpunkt Dortmund Hbf  (siehe linke Spalte)

Dienstag, 22.12.2009, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen






Donnerstag, 07.01.2010, 19:30 Uhr
Ortsgruppe Dortmund

Dienstag, 19.01.2010, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen


Dienstag, 26.01.2010, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Mobil ohne Auto

(le) Auch im nächsten Jahr beginnen die Mobil-ohne-Auto-Touren erst im April. Das Programm für April bis Juni 2010 wird Ende November auf unserer Website veröffentlicht. Um die Touren weiterführen zu können, brauchen wir dringend Aktive, die bereit sind, eine oder mehrere Touren vorzubereiten und durchzuführen. Bitte Meldungen an Lothar Ebbers oder Dirk Grenz.

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

Na, interessiert an PRO BAHN?

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

Ja, ich bin an PRO BAHN interessiert.

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

Sie erleichtern uns die Arbeit mit einer
Einzugsermächtigung.

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Nachname, Vorname

weitere Namen (bei Familienmitgliedschaft)

Straße, Hausnummer

PLZ, Wohnort

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.) Beruf (freiwillig)

Datum, Unterschrift

(Ruhrschiene 2009#4 • Regionalverband Ruhr)

Kontonummer

BLZ

Kreditinstitut

bin ich – bis auf Widerruf – einverstanden.

Datum, Unterschrift

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