



Koalitionsvertrag NRW Mehr Fragen als Antworten zum Schienenverkehr

Nordrhein-Westfalen. (le) Der im Juni beschlossene Koalitionsvertrag der Regierungskoalition im Lande sieht einen weiteren Ausbau des ÖPNV vor. Dazu soll der 20-Minuten-Grundtakt der S-Bahn von einem 15-Minuten-Taktschema abgelöst werden. Grundsätzlich kann eine solche geplante Angebotsverbesserung aus Sicht des Fahrgastes nur begrüßt werden. Leider offenbart sich bei näherer Betrachtung des Vertrages (siehe Seite 6), dass die Überlegungen keineswegs ausgereift sind. Obwohl ein Koalitionsvertrag nur Eckpunkte setzen und kein fertiges Betriebskonzept enthalten soll, lohnt sich ein kritischer Blick.

Da fast alle S-Bahn-Linien auf längeren Abschnitten parallel mit anderen S-Bahnen verkehren, lässt sich ein solches Konzept nur auf einen Schlag einführen, und dieser „Quantensprung“ hätte es in sich, vor allem bezüglich der dann notwendigen Anpassung der Anschlüsse im kommunalen Verkehr.

zwischen Düsseldorf und Mülheim mehr, keine zehnminütigen Standzeiten in Dortmund-Dorstfeld, Wuppertal-Oberbarmen oder Köln-Worringen mehr, keine S 3 nach Dortmund und S 1 nach Hattingen mehr usw.

Fortsetzung auf Seite 4 >>>

Ohne Taktbruch

So müssen generell die Vor- und Nachteile eines 15-Minuten-Taktes abgewogen werden. Für ihn spricht neben dem dichteren Angebot als im 20-er die Möglichkeit, in den Schwachverkehrszeiten abends und am Wochenende durch Verdünnung auf einen 30-Minuten-Takt die gleichen Taktzeiten wie tagsüber beizubehalten, was die Merkbarkeit verbessert und insbesondere die Anschlussmöglichkeiten zu RB- und RE-Linien einfacher macht. Auch die jetzigen Brüche in der Übergangszeit vom 20- auf den 30-Minuten-Takt würden der Vergangenheit angehören, also keine 40-Minuten-Lücke der S 1



Neue Fahrzeuge der BR 423 werden auf den S-Bahn-Linien 7 und 11 bereits eingesetzt. Bald auch im 15-Minuten-Takt?

In dieser Ausgabe:

- Fahrplanwechsel
- Nachrichten aus der Region
- Systemfahrplan Ruhr-Lippe
- ÖPNV in ... London

Inhalt & Adressen

Inhaltsverzeichnis

Titel	1
Koalitionsvertrag NRW – Mehr Fragen als Antworten zum Schienenverkehr	
Inhalt & Adressen	2
Vermischtes	3
Aus der Redaktion	
Neulich in Bus und Bahn...	
Fahrplanwechsel	6
Regionales	8
Verkehrspolitik in der Region	
Neuer Systemfahrplan Ruhr-Lippe	
ÖPNV in ...	10
London – verschont von der Privatisierungswelle	
Regionales	11
Obere Ruhrtalbahn	
Schlaue Nummer	
Termine	12

Impressum

Herausgeb.: PRO BAHN e.V., Regionalverband Ruhr
Auflage: 500 Exemplare
Ausgaben: Anfang Januar, April, Juli und Oktober
Preis: kostenlos für PRO BAHN-Mitglieder des RV Ruhr
Abonnement 10,- DM (5,11 €) pro Jahr
Redaktion: Toni Deenen (V.i.S.d.P.), Burkhard Dedy, Jochen Schönfish, Dominik Vinbruck
Mitarbeiter: Guido Berg, Lothar Ebbers, Thorsten Hensel, Oliver Mayer, 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. 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

PRO BAHN e.V., Regionalverband Ruhr, Verkehrs- und Umweltzentrum Essen, Maxstraße 11, 45127 Essen, ☎ 0201 / 222 555, ☎ 231 707, *E-Mail*: probahn-ruhr@vuz-essen.de, *Internet*: <http://www.pro-bahn.de/nrw>

Öffnungszeiten des Verkehrs- und Umweltzentrums: montags bis freitags 16 bis 19 Uhr

Vorsitzender: Burkhard Dedy, Emil-Figge-Str. 3 (517), 44227 Dortmund, ☎ / ☎ 02 31 / 7 27 51 19, *E-Mail*: burkhard.dedy@planet-interkom.de

Stv. Vorsitzender: Jochen Schönfish, Kantstraße 41b, 44627 Herne, ☎ 0 23 23 / 38 00 61, *E-Mail*: jochen.schoenfish+pb@ruhr-uni-bochum.de

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

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

Redaktion (Texte): Toni Deenen, Marktstr. 4, 45355 Essen, ☎ / ☎ 02 01 / 68 80 08, *E-Mail*: toni.deenen@cityweb.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., Verkehrs- und Umweltzentrum Essen, Maxstraße 11, 45127 Essen,

☎ 0201 / 222 555, ☎ 231 707, *E-Mail*: probahn-nrw@vuz-essen.de, *Internet*: <http://www.pro-bahn.de/nrw>

Vorsitzender: Oliver Stieglitz, Missundestraße 7, 44145 Dortmund, ☎ 02 31 / 81 56 11, *E-Mail*: oli4s@friendfactory.com

Geschäftsführer: Guido Berg, Eickenscheidter Fuhr 54, 45139 Essen, ☎ 02 01 / 27 79 64, *E-Mail*: mountain@planet-interkom.de

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

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

Ruhrschiene
2000#3

2

PRO BAHN - Termine

(td) Als langjähriges PRO-BAHN-Mitglied oder Interessent werden Sie es sicherlich schon bei der ersten Ausgabe der Ruhrschiene bemerkt haben: es gibt jetzt regelmäßige Termine sowohl für monatliche regionale Fahrgastversammlungen als auch für die Arbeitsgruppen Essen und Dortmund, für O.Tram und den Umweltverbund Kreis Recklinghausen. So trifft sich

- die Arbeitsgruppe Essen jeden ersten Dienstag im Monat,
- die Arbeitsgruppe Dortmund jeden zweiten Montag im Monat,
- der Umweltverbund Kreis Recklinghausen jeden zweiten Dienstag im Monat,
- O.Tram jeden vierten Donnerstag im Monat.

Fahrgastversammlungen finden jeden dritten Montag im Monat an wechselnden Orten statt.

Ausnahmen gibt es vereinzelt; in diesem Quartal entfällt der Juli-Termin des Umweltverbundes Kreis Recklinghausen. Der Termin der AG Essen findet jedoch trotz des Tages der Deutschen Einheit am 3. Oktober statt.

Ruhrschiene-Korrespondenten

Der neue große Regionalverband Ruhr stellt die Redaktion der Ruhrschiene vor einige neue Probleme. Es gibt jetzt manche Bereiche, aus denen die Redakteure selbst keine aktuellen Neuigkeiten erfahren; dementsprechend gibt es für PRO-BAHN-Mitglieder in diesen Gegenden auch selten lokal interessante Artikel hier zu lesen.

Daher würden wir uns sehr freuen, wenn ihr/Sie uns Hinweise oder ganze Artikel zu verkehrspolitischen Geschehnissen in eurer/Ihrer Region zusenden könntet/n. Über Nachrichten würde sich unsere Redaktion sehr freuen:

Toni Deenen
Marktstraße 4
45355 Essen
☎ / 📠 02 01 / 68 80 08
E-Mail: toni.deenen@cityweb.de

Ihre Ruhrschiene-Redaktion

Neulich in Bus und Bahn ...

... (dv) morgens auf einem großen Ruhrgebiets-Bahnhof: Ein RE wird mit 15 Minuten Verspätung angekündigt. Und es wird sogar als alternative Fahrmöglichkeit die S-Bahn genannt, deren planmäßige Abfahrt sich mit der des RE deckt. Viele Fahrgäste wechseln brav zur S-Bahn. Kaum hat diese die Türen geschlossen und fährt ab, wird der kurz darauf folgende Fernzug freigegeben... *Merke: Man sollte besser nicht so dumm sein, und glauben, die DB wisse nicht, wie sie die Anzahl der Nahverkehrsreisenden in Fernzügen gering hält.*

... (dv) am Wochenende auf einem großen Ruhrgebiets-Bahnhof: Ein RE wird mit 40 Minuten Verspätung angekündigt. Zeitgleich zur ursprünglichen Abfahrt dieses RE's fährt ein 30 Minuten verspäteter ICE ein. Dieser steuert nur noch seinen Zielbahnhof an, ist also entsprechend gähnend leer. Man sollte ja nun denken, dass dieser ICE freigegeben würde. Fehlanzeige! Eine alternative Fahrmöglichkeit wird auch nicht genannt. *Aber, es ist ja Wochenende, und was sind schon 40 Minuten...*

... (th) auf dem Mülheimer Liniennetzplan fehlen die NE-Linien, allerdings nur die Mülheimer. Der NE 11 (nicht aber der NE 10) von Essen nach Oberhausen ist eingetragen und zwar als bekannte schwarze Linie. Begründung für das Fehlen des Mülheimer NachtExpresses war übrigens bisher, dass es eine Verwechslung mit der Weißen Flotte geben könnte. Diese ist als schwarze Linie auf blauem Grund (die Ruhr) dargestellt. *Wer soll da was verwechseln?*

... (js) am Herner Bahnhof. Wer sich von Norden nähert sieht schon von weitem den Schriftzug „Bahnhof“ und die Symbole DB, S, U an der Bahnhofsbrücke. Leider gelangt man dort nur zur U 35 und zur Innenstadt, auf den richtigen Eingang zum Bahnhof gibt es keinen Hinweis. *Falls dort doch noch der Bahnhofszugang gebaut werden sollte, stehen immerhin die Schilder schon.*

>>> Fortsetzung von Seite 1

Nahverkehr aus einem Guss?

Große Schwierigkeiten würde die Anpassung der kommunalen Linien an das neue Taktschema verursachen. Nach 20 Jahren VRR haben sich inzwischen die meisten großstädtischen Unternehmen an das 20-Minuten-Taktraster der S-Bahn angepasst und bedienen Hauptlinien alle 10 Minuten, und die meisten Stadtlinien alle 20 Minuten, Bottrop und Gladbeck folgen im September. 15-Minuten-Takte, teilweise durch Überlagerungen von 30-Minuten-Takten, gibt es durchgängig dann nur in vorwiegend ländlich geprägten Bereichen. Hier würde man vom 15-Minuten-Takt der S-Bahn profitieren.

Mag der 10-Minuten-Takt noch leidlich auf den Viertelstundentakt passen – es gibt dann immer einen kurzen gefolgt von einem langen Übergang – gibt es zwischen 15- und 20-Minuten-Takt nur einen günstigen Übergang in der Stunde. Wer jetzt glaubt, die kommunalen Unternehmen könnten eben mal umstellen, sollte sich an die Planungszeiten und den Aufwand der größeren Netz- und Fahrplanumstellungen z. B. in Dortmund oder Oberhausen erinnern. Und da dabei vor allem schon die meisten Reserven, die in den alten Fahrplänen steckten, aktiviert wurden, müsste diese Anpassung aufwandsneutral erfolgen. Das bedeutet aber, dass genau so viele Linienabschnitte vom 20- auf den wenig attraktiven 30-Minuten-Takt ausgedünnt werden müssten, wie andererseits auf den Viertelstundentakt verdichtet werden könnten. Bei einer Ausdünnung von Hauptlinien vom 10- auf 15-Minuten-Takt würde die Akzeptanzschwelle vieler Fahrgäste unterschritten, da das Angebot nicht mehr als jederzeit verfügbar angesehen wird, sondern Fahrplankenntnis voraussetzt, um unattraktive Wartezeiten zu vermeiden. Und bei den Betrieben, bei denen oft sowieso die Sparwut herrscht, würde diese Umstellung gerne genutzt, um das Angebot nach unten anzupassen, wodurch die Abwärts spirale zwischen Angebot und Nachfrage wieder angestoßen würde.

Sollten aber wirklich nebeneinander 15- und 20-Minuten-Takte bleiben, so ist eine optimale Anpassung der Anschlusslinien praktisch unmöglich. Vom Nahverkehr aus einem Guss könnte dann erst recht nicht mehr gesprochen werden. Es zeigt sich, dass die Koalitionspläne, die natürlich auch noch unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit stehen, nicht ganz unproblematisch sind.

Details des Koalitionsvertrags

Der Text der Koalitionsvereinbarungen lässt mehr Fragen offen, als er beantwortet. So kann bei den aufgeführten SPNV-Strecken kaum gesagt werden, was denn tatsächlich als zusätzliches Angebot geplant ist. Auf fast allen Strecken verkehren heute bereits zwei oder mehr Züge pro Stunde.

Die Liste der zu verdichtenden S-Bahn-Strecken erscheint unvollständig und widersprüchlich:

- Was ist mit der S 6? Zwischen Ratingen und Langenfeld wird heute in der Spitze schon alle 10 Minuten gefahren.
- Wie soll der 7½-Minuten-Takt zwischen Düsseldorf und Wuppertal erreicht werden, wenn die S 11 nur zwischen Bergisch-Gladbach und Düsseldorf verdichtet wird?
- Was wird aus der S 28 (Regio-Bahn)? Ein 20-Minuten-Takt passt einfach nicht zwischen einem 7½-Minuten-Takt, vor allem nicht auf einem so langen Abschnitt (Gerresheim - Neuss).
- Was wird aus den Anschlussstrecken, die heute schon im 20-Minuten-Takt bedient werden? Zwischen Oberhausen und Duisburg-Ruhrort wäre noch ein 30-Minuten-Takt vertretbar, aber von Solingen-Ohligs über Remscheid nach Wuppertal?
- Wie soll der beschriebene 7½-Minuten-Takt zwischen Gelsenkirchen und Dortmund erreicht werden, ohne auch die S 2 und die S 4 zu verdichten? Oder wurde so gerechnet: 2 x RE 3, 3 x S 2 und 3 x S 4 pro Stunde ergibt 8 Fahrten pro Stunde, was einem 7½-Minuten-Takt entspricht? Da nach allen bisherigen Planungen S 2 und S 4 untereinander Korrespondenz in Dortmund-

Dorstfeld haben sollen, kann sowieso nicht von einer Taktverdichtung zwischen den beiden Linien bis Dortmund gesprochen werden, sondern höchstens auf dem Abschnitt Gelsenkirchen – Herne.

• Und die S 5? Würde sie wohl endgültig nur zweimal pro Stunde verkehren, ebenso wie manch andere geplante S-Bahn-Strecke, z. B. Duisburg – Krefeld oder Duisburg – Wesel?

Mir persönlich gefallen die Vorschläge des VRR im Zielnetz 2015 wesentlich besser, zumal sie schrittweise eingeführt werden können. Zunächst sollte die S 1 zwischen Dortmund und Duisburg durch eine weitere Linie auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet werden. Und auf anderen Strecken müsste die Verbesserung des schnelleren SPNV Vorrang erhalten, z. B. auf der Köln-Mindener Strecke, wo die S 2 und erst recht die zukünftige S 4 keine attraktiven Fahrzeiten im Verkehr von den Emscherstädten nach Dortmund bietet. Falls man sich allerdings tatsächlich für eine Umstellung des S-Bahn-taktes entscheiden sollte, ist unbedingt auf eine ausreichende Vorlaufzeit zu achten. Zustände wie bei der Einführung des Integralen Taktfahrplans darf es nicht mehr geben.

Landesweite Tarifregelungen

Nordrhein-Westfalen. (td) Die Landesregierung koordiniert neben Bedienungsstandards auch Tarifangebote.

So kann man in NRW jetzt mit jedem Verbundticket (außer Semester- und KombiTicket) gegen Zahlung des Zuschlages in Höhe von 7,- DM auch EC/IC-Züge benutzen. Somit bleibt dieses Angebot nicht nur Ticket2000-Inhabern vorbehalten. Für die Benutzung von IR-Zügen (3,- DM Zuschlag, auch zum SemesterTicket) existiert eine ähnliche Regelung schon seit Jahren.

Außerdem sind jetzt NRWplus-Tickets jetzt für das ganze Land erhältlich. Für 2,90 DM Aufschlag kann man alle Busse und Bahnen am Zielort benutzen, auch ausserhalb der Verkehrsverbände.

Auszug aus dem Koalitionsvertrag NRW:

Bei der Weiterentwicklung des landesweiten ITF-Konzeptes sollen Taktverdichtungen vorrangig auf folgenden Nahverkehrsstrecken eingeführt werden:

S-Bahn-Strecken (15-Minuten-Takt):

Düsseldorf Hbf – Solingen Ohligs
 Düsseldorf Hbf – Essen – Dortmund
 Düsseldorf Hbf – Essen
 Düsseldorf Flughafen – Düsseldorf Hbf
 Wuppertal – Essen – Bottrop
 Berg.-Gladbach – Köln – Neuss – Düsseldorf
 Mönchengladbach – Wuppertal – Hagen
 Oberhausen – Essen – Hattingen

Mit diesen Maßnahmen erreichen wir auf den Hauptachsen an Rhein und Ruhr einen 7½-Minuten-Takt:

Gelsenkirchen – Dortmund
 Mülheim/Ruhr – Essen
 Neuss – Wuppertal
 Langenfeld – Düsseldorf/Flughafen
 Horrem – Köln
 Troisdorf – Köln

SPNV-Strecken (30-Minuten-Takt):

Köln – Bonn
 Köln – Mönchengladbach
 Köln – Wuppertal
 Mönchengladbach – Duisburg
 Düsseldorf – Wesel
 Essen – Münster
 Essen – Hagen
 Dortmund – Hamm
 Duisburg – Dortmund

Mit den Vorarbeiten hierzu soll unverzüglich begonnen werden. Ziel ist es, erste Umsetzungsschritte bereits im Laufe des Jahres 2001 zu erreichen und das Gesamtkonzept im Laufe der Legislaturperiode umzusetzen.

Fahrplanwechsel

Essen. (td) Entgegen der ursprünglich geäußerten Absicht der EVAG, geringfügig Fahrten in den frühen Morgenstunden einzusparen, wurde den Fahrgästen kurzfristig ein Fahrplan präsentiert, der eine Leistungskürzung um sage und schreibe 3 % aufweist.

So wurde wochentags der Fahrplan morgens bis gegen 6 Uhr je nach Linie auf einen 30- oder 20-Minuten-Takt ausgedünnt; das Ende des 10/20-Minuten-Taktes abends auf 19.15 Uhr um eine halbe Stunde vorverlegt.

Samstags morgens wird auf allen Linien bis 8.15 Uhr im 30-Minuten-Takt gefahren; die ersten Fahrten wurden gestrichen.

Sonn- und feiertags hingegen wird der normale Verkehr hingegen erst nach 8 Uhr aufgenommen; vielfach enden Stadtgrenzen überschreitende Linien eben dort. Als Ausgleichsmaßnahme fahren die NachtExpress-Linien in diesen Nächten bis 8 Uhr.

Mit diesem Fahrplan offenbart die EVAG mehr als deutlich ihre planerische Inkompetenz. Wie sollen denn Anschlüsse funktionieren, wenn frühmorgens manche Linien alle 20 Minuten fahren, während andere nur alle 30 Minuten verkehren?

Warum hat man denn in der Nacht von Freitag auf Samstag eine Betriebspause von fast zwei Stunden gelassen? Eine einzige weitere Runde der NachtExpress hätte einen Verkehr rund um die Uhr am Wochenende ermöglicht.

Hat man in der Planungsphase der EVAG denn nicht erkannt, dass das NE-Netz in seiner aktuellen Form das Tagesnetz völlig unzureichend abdeckt? So sind sonntags morgens Fahrten vom Krayer Zentrum in die Innenstadt mit dem NE 3 nicht möglich, weil der Bus auf der Rückfahrt in die Innenstadt dort gar nicht hält. Die U 18, die dann nur zwischen der Stadtgrenze und Mülheim pendelt, wird von keinem NE ersetzt, ebenso wenig wie die ganzen Querverbindungen, die von Rüttenscheid, Steele, Altenessen, Kupferdreh und Borbeck ausgehen. Manche Stadtteile wie Schonnebeck,

Dellwig oder Schönebeck werden vom NachtExpress nur am Rande angefahren.

P.S.: Eine weitgehende Anpassung der Abfahrtszeiten an den ITF der DB hat auch jetzt, zwei Jahre nach dessen Einführung, nicht stattgefunden, im Gegenteil: viele Anschlüsse, z. B. auf den Linien 160 und 170, wurden ohne ersichtlichen Grund zerstört.

Bochum. (js) Seit dem 1. Juni wird in Bochum an Wochenenden und vor Feiertagen die Nachtlücke vollständig geschlossen.

Die NachtExpress-Busse der Linien 1 - 6 sowie die Stadtbahn U 35 verkehren von 0.50 Uhr bis zum Betriebsbeginn des Tagesverkehrs im Stundentakt und haben dabei Anschluss von der S 1 aus Richtung Düsseldorf.

Mülheim. (th) Neben den bereits bekannten Änderungen hat der Fahrplanwechsel in Mülheim auch einige Überraschungen gebracht.

Mit der Anbindung der beiden NachtExpress-Linien NE 2 (1.04, 2.04 Uhr) und NE 4 (0.51, 1.51, 2.51 Uhr) an den Hauptbahnhof (Haltestelle Nord-eingang) wurde jetzt eine alte Forderung von PRO BAHN immerhin zur Hälfte umgesetzt. Da die Linie NE 4 vom Rhein-Ruhr-Zentrum kommend zur Stadtmitte fährt, sind damit die anderen beiden NachtExpress-Linien indirekt auch an den Hauptbahnhof angebunden. Es besteht Anschluss vom RE 1 aus Bielefeld (an 0.46 Uhr) und von der S 1 aus Dortmund (an 0.47, 1.47 Uhr) sowie an die S 1 Richtung Dortmund (ab 1.16, 2.16 Uhr).

Die Straßenbahnlinie 104 endet sonntags genauso wie die U 18 bis 8.00 Uhr an der Stadtgrenze zu Essen. Zwischen Grenze Borbeck und Abzweig Aktienstraße bleibt in dieser Zeit eine Lücke. Wer Anschluss an den Essener NE 11 haben will, kann sich für den zwei Kilometer langen Weg fast 30 Minuten Zeit lassen. Alternativ gibt es die Möglichkeit an der Lautstraße die Buslinie 186 zu erreichen, allerdings nur für Sportliche. Sonst reicht die knappe Zeit nicht. An der Wickenburg hingegen verursacht der Umstieg

von der U 18 zum NE 10 nur 15 Minuten Leerlauf (gilt auch für die Gegenrichtung), natürlich nur jeweils einmal pro Stunde. Interessant ist der Unterschied der Fahrpläne der Linie 104 in Mülheim und in Essen. Während in Mülheim für den Abschnitt Grenze Borbeck – Abzweig Aktienstraße weiterhin der 10-Minuten-Takt gilt, haben die Essener in ihrem Fahrplan nur den alten 20-Minuten Takt (entsprechend samstags 30- statt 15-Minuten-Takt) angekündigt. Gefahren wird aber offenbar nach Mülheimer Fahrplan.

Mit Eröffnung des Duisburger Stadtbahntunnels Richtung Meiderich am 24. September wird es auch Fahrplanänderungen auf der Linie 901 geben. Dieser bringt nicht nur deutliche Verbesserungen in der Schwachverkehrszeit (Sternfahrten Stadtmitte: Ankunft aus Duisburg Minute .22/.52, Abfahrt nach Duisburg Minute .05/.35), sondern auch tagsüber. So wird werktags der 10-Minuten-Takt, samstags der 15-Minuten-Takt um eine Stunde verlängert.

Castrop-Rauxel. (js) Die Busse der Linie 353 über Merklinde fahren seit dem Fahrplanwechsel durch den Stadtteil Obercastrop.

Zwischen der Haltestelle Marienstraße und dem Münsterplatz wird mit den neuen Haltestellen Im Schelten und Hedwigstraße die Siedlung erschlossen. Leider wird dieser Linienabschnitt nur im Stundentakt und am Wochenende ab Samstag Mittag gar nicht bedient.

Gevelsberg. (th) Die Linie 563 Schwelm-Linderhausen – Gevelsberg Hbf wurde ersatzlos eingestellt.

Es wurden zuletzt werktags zwei Fahrtenpaare im Berufsverkehr angeboten, die laut Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr nicht mehr in Anspruch genommen wurden.

Witten. (th) Die Linie SB 67 Wuppertal – Bochum-Uni erhält eine neue Haltestelle.

Es wurde die Haltestelle Freizeitbad Heveney am Kemnader See neu eingerichtet: Leider verkehrt der SB 67 samstags nachmittags und sonntags nicht.

Dorsten. (td) Der Verkehr Dorsten Schermbeck Raesfeld wird neu geordnet und eine Taxibuslinie zwischen Lembeck und Rhade eingesetzt.

Die Linie 299 Wesel – Dorsten wird durch den SB 21 ersetzt. Dabei wird der Umsteigezwang an der Baumbachstraße im Dorstener Stadtteil Oestrich zur Linie 276 endlich wieder aufgehoben; es fahren alle Busse wieder durchgehend bis Dorsten ZOB. Das Angebot wurde auch vertaktet. Allerdings ergibt sich ein Stundentakt nur in den Hauptverkehrszeiten zwischen Wesel und Schermbeck; ansonsten fährt dort alle zwei Stunden ein Schnellbus. Auf dem Restabschnitt Schermbeck – Dorsten über Gahlen kann man kaum noch von einem Takt sprechen: von 6 bis 9 Uhr wird im Stundentakt gefahren, die nächsten Fahrten finden zum Schulschluss statt und dann wird bis gegen 20 Uhr im Zweistundentakt gefahren. Samstags werden vier Fahrtenpaare im Vierstundentakt angeboten.

Wie in der letzten Ruhrschiene angekündigt wird die Linie 245 Dorsten – Schermbeck vom BVR übernommen. Sie wurde mit dem SB 28 Dorsten – Gelsenkirchen zu einer Linie Schermbeck – Gelsenkirchen zusammen gefügt. Das Fahrtenangebot bleibt erhalten, die Linie ist jetzt in den Dorstener Knoten ('22/'52) integriert. Dadurch haben sich dort allerdings die Umsteigebeziehungen vom RE 14 aus Essen verschlechtert.

Eine neue Linie 293 übernimmt die Schulfahrten der alten 245 auf dem Abschnitt Raesfeld – Schermbeck – Dorsten.

Zwischen Lembeck und Rhade wird vom Regionalverkehr Münsterland die neue Taxibuslinie T 209 eingesetzt. Sie verbindet den Bahnhof Lembeck (gesicherter Anschluss von/nach Dorsten mit der RB 45) mit den Ortskernen von Lembeck und Rhade und dem zwischen beiden Orten gelegenen Bahnhof Rhade. Der Taxibus entspricht dem VRR-Produkt AnrufLinienTaxi (ALT). Der normale VRR-Tarif wird angewandt im Unterschied zum AnrufSammelTaxi (AST). Die Taxibusse verkehren werktags im Stundentakt, allerdings nur nach vorheriger Anmeldung.

Neuer Systemfahrplan im Zweckverband Ruhr-Lippe

Ruhr-Lippe. (os) Auf einer Informationsveranstaltung für Interessenverbände und Initiativen In Unna erläuterte ZRL-Geschäftsführer Burkhard Bastisch die Änderungen und Werbemaßnahmen zu Fahrplanwechsel und Einführung des Bus-Schiene-Tarifs.

Der neue Systemfahrplan Bus/Schiene, der DB-Fernverkehr, Nahverkehr und ausgewählte Busverbindungen mit Abfahrts- und Ankunftszeiten darstellt, wird in einer Auflage von 800.000 Stück einer Nahverkehrszeitung beigelegt. Mit einer Postverteilung an alle Haushalte in Hamm und den Kreisen Unna, Soest, Hochsauerland sowie dem Märkischen Kreis wird das ÖPNV-Angebot einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Bedauerlicherweise werden Haushalte, welche die Zustellung von Werbesendungen ablehnen, dabei nicht erreicht. Vermutlich erhalten viele Empfänger zum ersten Mal in ihrem Leben ungefragt eine Information zu Bussen und Bahnen (abgesehen von den abschreckenden Presseberichte zu Unfällen, Verspätungen und Streiks). Auch wenn die Masse schnell ins Altpapier wandern wird, ist dies eine große Chance, gerade im ländlichen Raum den öffentlichen Verkehr ins Bewusstsein der Leute zurückzurufen, die seit ihren Tagen als Schulbusbenutzer keinen Bus mehr von innen gesehen haben.

Gleichzeitig wurde auch der neue Verbundtarif eingeführt. 20 Jahre nach Einführung des Bus-Schiene-Tarifs im VRR kommt dieser zwar fast eine Generation später, aber während es im VRR zunächst noch Regionaltickets gab, die nur in DB-Zügen galten, berechtigen im ZRL alle neun Preisstufen zur Benutzung von Bus und Bahn. Mit der Anerkennung der Bahncard gehen die fünf westfälischen Verbände sogar noch einen Schritt weiter. Zur Darstellung der neuen Tarife wurden in jeder Gemeinde eigene Prospekte verteilt.

Es wird allerdings noch einige Zeit dauern, bis alle Automaten der DB umgestellt sind. Betroffene Fahrgäste, die mit einem (eigentlich jetzt un-

zulässigen) DB-Ticket ungünstiger fahren als mit einem Verbundfahrausweis, sollten sich die Differenz von der DB erstatten lassen. Diejenigen, für die der alte Tarif günstiger ist, haben Glück. Bereits umgestellte Automaten verkaufen übrigens Fahrkarten, die vor Fahrtantritt entwertet werden müssen; bisher waren sie schon bei der Ausgabe entwertet. Jedoch gibt es an vielen Bahnhöfen noch keine Entwerter.

306 darf doch in den Tunnel

Bochum. (js) Der Kreisverband der Grünen hat sich „nach reiflicher Überlegung und sorgfältiger Abwägung aller Alternativen“ doch für die unterirdische Führung der Straßenbahn 306 in der Innenstadt entschlossen (vgl. *Ruhrschiene 2000#1*).

Die oberirdische Führung durch die Massenbergr. wird durch die in der Straßenmitte entstandene Tiefgaragenzufahrt behindert; zudem müssten die Schienen auf dem Betondeckel der unterirdischen Erschließungsstraße auf einer dicken Schotterschicht verlegt werden und würden so den geplanten Boulevard erheblich stören.

Die Tunnellösung ist deutlich billiger, da die Stadt aufgrund der GVFG-Förderung nur ein Zehntel der Kosten zu tragen hat. Nur für diese Variante gibt es bereits einen gültigen Planfeststellungsbeschluss, so dass zügig mit dem Bau begonnen werden könnte. Die oberirdische Streckenführung durch Viktoriastr./Südring wäre noch deutlich teurer. Dort würde die Straßenbahn die Leistungsfähigkeit zweier heute schon häufig überlasteter Kreuzungen weiter reduzieren. Außerdem müssten auf dem Südring fast alle Bäume gefällt werden.

Die Grünen knüpfen ihre Zustimmung zum Tunnel allerdings an die Reaktivierung der 1973 stillgelegten Strecke nach Harpen, womit zugleich die Kehranlage am Hauptbahnhof von der 306 entlastet würde. Desweiteren soll die Buslinie 345 nicht gebrochen werden, bis die Straßenbahnneubauten nach Werne und Langendreer fertig sind, und ein kostenloser Shuttle-Bus in der City erprobt werden.

VRR wird umorganisiert

Rhein-Ruhr. (gb) Die Zweckverbandversammlung des VRR beschloss auf ihrer Sitzung am 8. Juni eine Umstrukturierung des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit.

Die bislang auf Fachebene von der VRR GmbH wahrgenommene Aufgabe im Bereich der Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV soll in Zukunft unmittelbar beim Aufgabenträger, dem Zweckverband, angesiedelt werden. Außerdem soll der derzeit bei der VRR-GmbH angegliederte Bereich Stadtbahnbau in die direkte Trägerschaft der acht Stadtbahn-Städte übergeleitet werden. Der VRR befreit sich damit von gesetzlichen Aufgaben und anderen Sonderaufgaben und konzentriert sich auf seine Kernaufgaben und die aktuelle Entwicklung auf dem Sektor des kommunalen ÖPNV.

Die Abgabe von Kompetenzen im Stadtbahnbau trägt mit Sicherheit nicht zur Vereinheitlichung des Stadtbahnnetzes an Rhein und Ruhr bei. Die Kommunen müssen sich nun wieder neues Know-How aufbauen. Außerdem scheint es fraglich ob der VRR nach der Umorganisation seine Führungsrolle unter den Zweckverbänden in NRW behaupten kann.

Kurznachrichten

Essen. (td) Nachdem es in letzter Zeit ruhig geworden war um die **City-Straßenbahn 109** (die kürzere oberirdische Durchfahrung der Innenstadt durch die Linie 109) fand Ende Juni eine Bürgeranhörung statt. Es wurden die mittlerweile vier Varianten vorgestellt und diskutiert. Die Stimmung bei den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern war überwiegend positiv. Wie die Entscheidung der neuen Mehrheitsfraktion CDU aussehen wird, steht trotzdem in den Sternen. Nur eines steht fest: eine Aufnahme in den im Herbst beschlossenen Ausbauplan des Landes ist praktisch nicht mehr möglich. Damit verzögert sich die Realisierung um mindestens ein Jahr, nach derzeitiger Gesetzeslage sogar um fünf Jahre.

Mülheim. (th) Mit einem über 30 Seiten langen Gutachten wurde jetzt die „Betriebliche Konzeption einer **Ringlinie in Mülheim-Styrum**“ untersucht. Zur Erinnerung: Der Nahverkehrsplan sieht für Styrum eine Ringbuslinie vor, die den bisher unerschlossenen Bereich Moritzstraße/Schloß Styrum andienen und die einzelnen Teile von Styrum an den dortigen S-Bahnhof anbinden soll. Vorgesehen war ein Betrieb Mo – Fr von 5.30 – 20.30 Uhr und Sa von 6.30 – 18.30 Uhr. Die Fahrzeit sollte 23 Minuten betragen. Das Gutachten hat nun ergeben, daß diese Linie ein jährliches Defizit von rund 680.000,- DM einfahren würde. So empfiehlt der Gutachter, auf die Ringlinie zu verzichten und statt dessen die Linie 129 zu verändern. Einziger Vorteil für die Fahrgäste im Bereich Moritzstraße wäre dabei wohl ein besserer Fahrplan: Die Linie 129 würde nach der Änderung auch abends und sonntags verkehren.

Mülheim. (th) Der **Mülheimer Betriebshof** mit seinen rund 40 Jahren soll umgebaut werden. Notwendig wird der **Umbau** unter anderem, weil die heutigen Niederflurstraßenbahnen schon zu lang für die Werkstatt sind und Oberhausen für die Netzerweiterung Straßenbahnen von 40 m Länge erwerben will, die natürlich auch in Mülheim abgestellt werden sollen.

Schon jetzt abgestellt werden auf dem Betriebshof die BVR-Busse, die auf der Linie 132 Richtung Velbert im Einsatz sind. Damit lässt sich Zeit und Geld sparen. Kooperation zahlt sich also doch aus.

Rhein-Ruhr. (td) Wie in der letzten Zeit ja genügsam bekannt wurde, fährt der neue Vorstand der DB einen strikten Sparkurs. Nach Zeitungsberichten sollten auch die **Umbaumaßnahmen Gelsenkirchen Hbf und Mülheim Hbf** diesem Sparkonzept zum Opfer fallen. Für Gelsenkirchen trifft dies leider auch zu; der erzielbare Gewinn für die DB wird als sehr gering eingestuft. Der Bahnhofsumbau in Mülheim ist allerdings unter Dach und Fach. Somit wird wenigstens das Mülheimer Bahnhofsumfeld den Charme der siebziger Jahre endlich abstreifen können.

London - verschont von der Privatisierungswelle

(om) London, Hauptstadt des Vereinigten Königreichs, ist eine Metropole mit acht Millionen Einwohnern. Bekannt ist in London vor allem die „Tube“, das U-Bahn-System. Die erste Linie wurde 1863 eröffnet und damit gilt die U-Bahn als die älteste der Welt.

Die „Tube“

Die U-Bahn, betrieben von London Underground Limited, ist eines der größten Nahverkehrsnetze weltweit mit einer Streckenlänge von über 420 km und 12 Linien. Die Linien lassen sich grob unterteilen in die Surface-Linien (Oberflächen- oder Großprofil-Linien) und die Tube-Linien, die charakteristisch geformten Kleinprofil-Linien, die genau in die sehr kleinen Tunnelröhren passen. Entsprechend eng sind die Kleinprofil-Züge, so dass die Türen bis fast in die Mitte des Daches reichen, um einen bequemen Einstieg zu ermöglichen. Die meisten U-Bahn-Linien wurden in den ersten Jahrzehnten dieses Jahrhunderts gebaut und das Alter kann man oft bemerken. Zwar gibt es schön renovierte Bahnhöfe (z. B. Baker Street), aber teilweise noch immer hölzerne Rolltreppen, ruckige Bahnen (oft noch aus den 50er Jahren) und harte Schienenstöße zeigen, dass in den letzten Jahren nicht mehr viel investiert worden ist. Dennoch, die Tube bleibt absolut unverzichtbar, sie befördert etwa 60 % der täglich eine Million Einpendler nach London.

Docklands Light Railway

Das Schienennetz wurde in den 80er Jahren ergänzt durch die Docklands Light Railway (DLR), die im größten Sanierungsgebiet der Stadt, den östlich gelegenen Hafenanlagen, gebaut wurde. Die DLR ist ein automatisch verkehrendes Stadtbahnssystem, das z. T. auf aufgelassenen Bahnstrecken verkehrt. Dabei ist in jedem Zug jedoch ein Schaffner dabei. Als Anfang der 90er Jahre die ersten beiden Generationen der Docklands-Fahrzeuge dort wegen technischer Umstellungen nicht mehr eingesetzt werden konnten, gelangten die Wagen nach Essen, wo sie

heute nach Umbau auf der U 11 und der U 18 fahren. Zwei Netzerweiterungen der U-Bahn (Jubilee-Linie) und der DLR wurden Ende 1999 fertig. Beide sind mit erheblichen Mengen von privatem Kapital gebaut worden. Dass der private Sektor Investitionen in den ÖPNV tätigt, ist für uns eher ungewöhnlich. In London erwartet man jedoch, dass diese Strecken recht bald einen stattlichen Gewinn abwerfen. Bei Fahrpreisen von 1,50 Pfund (ca. 4,80 DM) für die Kurzstrecke ist das allerdings kaum verwunderlich.

Die Auferstehung der Tram

Ebenfalls mit einem großen Anteil privater Investitionen wurde ein Straßenbahnsystem in Croydon, südlich von London, gebaut. Im Mai wurden Linie 3 nach New Addington und Linie 2 nach Beckenham Junction / Elmers End in Betrieb genommen; in diesen Tagen sollte dann mit Linie 1 nach Wimbledon das Tramlink-System vervollständigt werden. In England muss ein neues Bahnsystem 14 Tage lang unter realistischen Bedingungen, d. h. nach genauem Fahrplan, aber ohne Fahrgäste, getestet werden, um die Zulassung zu erhalten.

Eisenbahn-Vorortverkehr

Neben diesen drei Schienensystemen gibt es natürlich noch die Eisenbahn, die vor allem südlich von London ein dichtes Netz hat. Bekannt sind die großen Sackbahnhöfe wie Waterloo, Victoria, Paddington oder King's Cross, die alle von verschiedenen Privatbahnen gebaut worden waren, und heute von der Circle-Linie der U-Bahn verbunden werden. Die Bahnen Englands wurden 1948 verstaatlicht und ab 1994 wieder privatisiert, so dass es jetzt ca. 30 Bahngesellschaften (eigentlich nur Betreibergesellschaften) gibt, die bestimmte Strecken oder Netze gepach-

tet haben. Das Ergebnis ist eine relativ große Planungsunsicherheit, da die Pachtverträge oft nur über sieben Jahre laufen und dies kaum lange genug ist, um die Entscheidung z. B. für neues Wagenmaterial zu fällen. Außerdem können sich Fahrgäste nur noch schlecht über das Zugangebot informieren, wenn eine Strecke von zwei oder mehreren Gesellschaften bedient wird. Die Vorortbahnen in London haben meist einen Grundtakt von 30 Minuten. Durch Linienüberlagerungen ergeben sich aber auf sehr vielen Strecken Takte von 15 min oder weniger, wobei sich z. T. auch schnelle und langsame Linien überlagern. Dadurch können kleinere Bahnhöfe, die nur von Nahverkehrszügen angefahren werden, von den dichten Takten nicht profitieren. Eisenbahnfahren in England ist teuer. Eine Monatskarte von einem Vorort in die Innenstadt, Entfernung ca. 80 km, kann problemlos über 800 DM kosten - in Deutschland gäbe es dafür schon fast eine DB-Netzkarte! Relativ günstig sind dagegen Rückfahrkarten, die erst nach der Hauptverkehrszeit (nach 10 h) gelten. Im Bau befindet sich eine Neubaustrecke vom Kanaltunnel bei Ashford zum Bahnhof King's Cross, die die Reisezeit zum Kontinent um eine halbe Stunde verkürzen wird.

Die berühmten roten Doppeldecker

Es bleiben noch die Busse, meist rot und Doppeldecker. Die „Routemaster“, Busse aus den 60er Jahren mit Schaffner und offener Plattform, bei denen man an jedem Ampelstopp ein- und aussteigen konnte, werden aus Sicherheitsgründen nach und nach aus dem Verkehr gezogen. Ansonsten sind auch neue Busse rot und zweistöckig, haben aber keine Schaffner mehr. Man muss beim Fahrer zahlen (1 Pfund im Innenstadtbereich, 70 Pence außerhalb, ohne Umsteigeberechtigung) und kann nur noch an den Haltestellen aus- und einsteigen. Im Gegensatz zum großen Chaos, das die Bus-Privatisierung in ganz England gebracht hat, gilt für die Busse in London weiterhin ein gewisser Standard, so dass das Netz recht gut nutzbar ist – und fahren mit dem Doppeldecker macht Spaß, auch im recht häufigen Stau!

Obere Ruhrtalbahn (KBS 435)

Ruhr-Lippe. (os) Noch für dieses Jahr ist für die Obere Ruhrtalbahn der Einsatz von Neigezügen der Baureihe 612 vorgesehen.

Mittelfristig soll mit diesen Zügen ein Flügelzugkonzept realisiert werden. Der jetzt nur zweistündig ab Schwerte verkehrende RE 57 würde stündlich von Dortmund bis Bestwig verkehren und dort nach Winterberg und Brilon-Stadt (derzeit kein Personenverkehr) geflügelt werden. Weiterhin soll eine stündliche Direktverbindung Menden – Dortmund durch eine Flügelung der Züge Dortmund – Iserlohn in Schwerte erfolgen.

Probleme gibt es mit der Streckenkapazität zwischen Dortmund Hbf und Westfalenhalle sowie mit der Anzahl der Bahnsteigkanten im südlichen Kopfbahnhof-Abschnitt des Dortmunder Hbfs. Außerdem müssen die Ergebnisse des KARO-Gutachtens (Konzept zur Anbindung der Region an das Oberzentrum Dortmund) abgewartet werden, welches u. a. eine Umstellung der Eisenbahn nach Schwerte auf Stadtbahnbetrieb mit Einfädelung zur U-Bahn im Bereich Westfalenhalle prüft.

Schlaue Nummer

Nordrhein-Westfalen. (td) Seit Ende Mai gibt es mit der 01803 / 50 40 30 in NRW (fast) eine einheitliche Telefonnummer für Fahrplanauskünfte öffentlicher Verkehrsmittel.

Unter dieser Nummer können rund um die Uhr, auch am Wochenende, Fahrplanauskünfte und Tarifinformationen abgefragt werden. Eine Einschränkung gibt es zunächst noch: tagsüber sind vom VRR Auskünfte nur unter der Servicenummer 0180 / 300 2000 zu erhalten. Die Kundenzentren der Verkehrsunternehmen erreicht man unter den bekannten Telefonnummern.

Abends ist die 01803 / 50 40 30 dann auch im VRR-Gebiet zu nutzen. Alle NRW-Anrufe laufen dann während der Nacht und teilweise auch am Wochenende zentral in Dortmund auf. Es fallen jeweils Gebühren in Höhe von 18 Pfennigen pro Minute an.

