



Bus im Ruhrgebiet – bald nur noch vorne rein?

Ruhrgebiet. (dv/js) Schon seit April 2000 kennen es die Fahrgäste der NIAG am unteren Niederrhein, ein halbes Jahr später zog die Duisburger DVG nach, es folgten die Vestischen und der BVR: In den Bus geht es nur noch vorne rein – inklusive Sichtkontrolle der Fahrkarten. Ab kommenden April möchten die Dortmunder Stadtwerke nachziehen. Die Verkehrsunternehmen erhoffen sich weniger Schwarzfahrer und mehr soziale Sicherheit in den Bussen, die Fahrgäste befürchten Verspätungen und fühlen sich „geängelt“.

Zum Start des „Einstieg vorne“ hatte sich die NIAG noch viel Ärger eingehandelt: Als Motiv wurde ein „besserer Fahrgastfluss“ genannt, damit die Fahrzeiten besser eingehalten werden könnten. Zudem wurden die Fahrer angehalten, die Regelung in jedem Fall zu praktizieren. Das führte zu viel Ärger zwischen Fahrgästen und Fahrern, da die Kunden meist nicht auf die Sichtkontrolle ihrer Fahrkarten eingestellt waren und die Fahrer – oft unfreundlich – die Regelung ohne Fingerspitzengefühl anwandten. Nicht selten wurden in der Anfangsphase Fahrgäste per Durchsage zum Fahrer „bestellt“, wenn sie aus Unkenntnis an der hinteren Türe eingestiegen waren. Auch handelten sich die Busse an stärker frequentierten Haltestellen Verspätungen ein, wenn zu viele Fahrgäste auf einmal zusteigen wollten.

Die Berichte von der Handhabung der Regelung wurden mit der Zeit jedoch besser, nicht nur bei der NIAG, sondern auch bei den Betrieben, die das Modell in der Folgezeit übernahmen. Aus Unternehmenssicht scheint sich die Regelung auch zu lohnen: Es wird von stark gestiegenen Einnahmen im Ticketverkauf beim Fahrer gesprochen, die Schwarzfahrerquoten sinken, Vandalismus und Verschmutzung gehen zurück. Der Einnahmeanstieg relativiert sich, wenn man betrachtet, dass bei einem großstädtischen Verkehrsunternehmen der Barverkauf ohnehin nur

rund vier Prozent des Ticketumsatzes ausmacht. Das Problem mit uninformierten Fahrgästen wurde bei der DVG und den Vestischen mit einer umfangreichen Informationskampagne angegangen. Bei den Vestischen gibt es an stark frequentierten Haltestellen die Freiheit für den Fahrer, selbst zu entscheiden, ob der Zustieg an allen Türen zugelassen wird.



Es gibt Probleme

Einige Probleme des „Einstiegs vorn“ erscheinen aber noch ungelöst. So ist durch den Fahrer bei Zeitkarten allenfalls eine „Sichtkontrolle“ durchzuführen, bei den ab Januar im VRR ausgegebenen Chip-Zeitkarten lässt sich selbst im Zweifelsfall die Gültigkeit nur mit einem Lesegerät feststellen. 4er-Tickets können erst nach der

Fortsetzung auf Seite 3 >>>

In dieser Ausgabe:

- Fahrplanwechsel**
- Neue und alte Bahngesellschaften**
- Stadtgrenze, Endstation! Dortmund**
- Regionale Meldungen**
- ÖPNV in ... St. Etienne**

Inhalt & Adressen

Inhaltsverzeichnis

Titel	1
Bus im Ruhrgebiet – bald nur noch vorne rein?	
Inhalt & Adressen	2
Fahrplanwechsel	4
Änderungen bei der STOAG	
Neues Nachtnetz Essen	
Neues Busnetz in Hagen	
Kommentar: Vieles anders – wenigens besser	
Eisenbahn	7
Neue und alte Bahngesellschaften an der Ruhr	
Aus Fahrgastsicht	8
Stadtgrenze ,Endstation! Dortmund	
Regionales	10
ÖPNV in ...	11
St. Etienne: 120 Jahre Straßenbahn-Geschichte	
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: Burkhard Dedy (V.i.S.d.P.),
Jochen Schönfisch, Dominik Vinbruck
E-Mail: info@ruhrschiene.de
Autoren: Guido Berg, Lothar Ebbers, Axel Hercher

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 – di. und do. 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,
☎ 0 69 / 1 33 04 81 09 08, *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

Stv. Vorsitzender: Dominik Vinbruck, Bissenkamp 17, 44135 Dortmund, ☎ 02 31 / 7 95 03 59,
☎ 07 21 / 1 51 48 63 94, *E-Mail*: vinbruck@probahn-ruhr.de

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

Beisitzer: Thorsten Hensel, Pollerbergstr. 24, 45145 Essen, ☎ & ☎ 02 01 / 70 53 02
E-Mail: hensel@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., *E-Mail*: info@probahn-nrw.de, *Internet*: http://www.probahn-nrw.de

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

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

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

>>> Fortsetzung von Seite 1

Sichtkontrolle entwertet werden. So werden durch den Einstieg vorne sicherlich Schwarzfahrer abgesehen – aber wer sich „anstrengt“, kommt problemlos an der Einstiegskontrolle vorbei. Also müssen auch weiterhin in Bussen Fahrscheinkontrollen durch Kontrolleure stattfinden, um Schwarzfahrern nicht das Gefühl zu geben, dass sie nach der Einstiegskontrolle „sicher“ sind.

Ein zweites Problem sind gehbehinderte Fahrgäste. Diese konnten bisher an der vorderen Tür einsteigen, sofort einen der Sitzplätze beim Fahrer einnehmen und beim Ausstieg den „kurzen Weg“ durch die vordere Tür nach draußen nehmen. Dies ist beim „Einstieg vorne“ nicht mehr möglich, da die einstiegswilligen Fahrgäste diesen Weg versperren. An dieser Stelle sollte durch die Verkehrsunternehmen durch eine Verlegung der Schwerbehinderten-Plätze in den Bereich der hinteren Tür und ausreichende Informationen für gehbehinderte Fahrgäste dafür gesorgt werden, dass Konflikte im vorderen Einstiegsbereich vermieden werden.

Auch für schwer bepäckte Fahrgäste ist die neue Regelung ein Problem. Wie soll man im Feierabendverkehr, wenn man Einkaufstüten oder Kisten mit sich führt, dem Fahrer auch noch sein Ticket vorweisen können? Hier sind die Fahrer gefragt, in solchen Fällen auf die Fahrscheinkontrolle zu verzichten. Hilfreich wäre es auch, wenn die Verkehrsunternehmen diesen Fall in ihren Informationskampagnen zur Einführung der Regelung direkt berücksichtigen würden und Fahrgäste mit viel Gepäck direkt an die hinteren Türen verweisen.

Uninformierte Fahrgäste stellen ebenfalls ein Problem für das System dar. Woher soll der Besucher einer Stadt wissen, wie er sich beim Einstieg verhalten soll?

Anpassungen notwendig

Die Ausstattung vieler Busse – insbesondere der neuen NRW-Busse – ist auch nicht für das „Einstieg vorn“-Prinzip geeignet. Der Bereich zwischen erster und zweiter Tür ist viel zu eng

gestaltet, ein vernünftiger Fahrgastfluss nicht gewährleistet. Bei der Bogestra sind im Rahmen eines Haltestellenkonzeptes sogar fast alle Haltestellen auf den Einstieg an der zweiten und dritten Tür optimiert worden. Auch die Unsitte, die Außenknöpfe zur Öffnung der Türen insbesondere bei Gelenkbussen zu entfernen, stellt die Betriebe z. B. bei Schienenersatz- oder Veranstaltungsverkehr vor große Probleme, da sich die Türen nur noch von innen öffnen lassen – aber nicht vom Fahrerplatz aus. Das Chaos ist bei 150 Fahrgästen, die durch eine Tür einsteigen müssen, vorprogrammiert. Es wurde sogar schon Servicepersonal gesichtet, das diese Türen von innen öffnen musste.

In Großstädten undenkbar?

Die in eher ländlichen Bereichen und bei der im Fahrgastzuspruch nicht sehr erfolgreichen DVG gemachten Erfahrungen lassen sich schlecht auf echten großstädtischen Verkehr übertragen. Linien wie beispielsweise die Bochumer Gelenkbuslinien 345 und 368 und die Oberhausener CityExpresse auf der Nahverkehrsstrasse scheiden völlig aus, weil hier zweistellige Einsteigerzahlen an vielen Haltestellen zu verzeichnen sind. Die Vestischen haben auf der Linie CE 91 in Oberhausen den „Einstieg vorn“ praktisch bereits aufgegeben. Eine VRR-einheitliche Lösung mit Einstieg beim Fahrer ist ausgeschlossen.

Wichtigste Forderung ist die flexible Handhabung bei (drohender) Verspätung und einem zu starken Fahrgastwechsel. Denn egal, was die Verkehrsunternehmen behaupten – schneller geht der Fahrgastwechsel beim „Einstieg vorne“ nicht vonstatten. Hier kommt es einerseits auf die Dienstanweisungen und andererseits auf die Fahrer an, ob sowohl auf den ausschließlichen Einstieg vorne als auch auf die Fahrkartenkontrolle verzichtet wird. Denn die Pünktlichkeit des Busses sollte immer noch höhere Priorität haben als die Einnahmensicherung des Verkehrsunternehmens. Bei häufig verpassten Anschlüssen droht die Abwanderung von Dauerkunden.

Änderungen bei der STOAG

Oberhausen. (le) Zum Fahrplanwechsel am 7. 1. 2003 gibt es im Rahmen der kommunalen Haushaltskonsolidierung Einsparungen im Leistungsangebot der STOAG.

So werden im Netz einige strukturelle Überbedienungen abgebaut, wobei die Linien **952** und **965** entfallen und die Linie **955** sowie ein Teilschnitt der ansonsten ebenfalls eingestellten Linie **976** durch die neue Linie **953** ersetzt werden.

Im Spätverkehr wird das Angebot um 22.30 Uhr auf NE-Bedienung umgestellt, zunächst halbstündlich, nach der Sternfahrt um 23.30 Uhr nur noch stündlich. Die Bedienung am Wochenende rund um die Uhr bleibt erhalten. Das innerstädtische NE-Netz wird weiter verdichtet und ist jetzt fast flächendeckend. Zukünftig fahren zehn innerstädtische Linien (**NE 1** bis **NE 10**), davon drei Durchmesserlinien, die von Alstaden über die gesamte ÖPNV-Trasse bis in den Sterkrader Norden verkehren. Die übrigen sieben Linien schließen als Halbmesserlinien am Treffpunkt Sterkrade Bahnhof an, so dass hier zur Sternfahrt 13 Busse verkehren. Die NE-Linien in die Nachbarstädte Essen und Bottrop blei-

ben erhalten, wobei der **NE 11** zukünftig zwischen Oberhausen Hbf und Essen Hbf unterwegs ist. NE-Verbindungen in die anderen Nachbarstädte konnten wegen fehlenden Interesses in Duisburg und abweichender Vorstellungen in Mülheim bislang nicht realisiert werden.

Neues Nachtnetz Essen

Essen. (gb) Ab 7. Januar 2003 gibt es in Essen das neue Nachtnetz. Dann sorgen 16 Nachtexpress-Linien ab dem Hauptbahnhof täglich für eine neue Qualität im Nachtverkehr.

Die Abfahrten sind täglich um 23.30, 0.00, 0.30 und 1.30 Uhr. In der Nacht zum Samstag und Sonntag wird erheblich länger gefahren. Die 16 NE-Linien werden ergänzt durch vorläufig 6 TaxiBus-Linien in den Stadtteilen Frohnhausen, Haarzopf, Bredenezy, Stadtwald, Heisingen und Rellinghausen. Weitere Ergänzungen durch Taxibusse hängen von Verhandlungen zwischen der EVAG und dem örtlichen Taxigewerbe ab. Das Nachtexpressnetz in Essen bietet auch Verbindungen in die Nachbarstädte Velbert, Gelsenkirchen, Bottrop und Oberhausen an.

Neues Busnetz bei der Hagener Straßenbahn

Hagen (le) Zum Fahrplanwechsel am 7. 1. 2003 wird in Hagen das geplante neue Busnetz eingeführt. Bei der Umstellung werden fast alle Linien verändert und einige neue Linienwege eingeführt.

Statt bisher drei CE-Linien gibt es zukünftig zwei SB-Linien (**SB 71**: Wetter Bf–Vorhalle–Hbf–Rathaus–Eilpe–Hohenlimburg Bf, **SB 72**: Gevelsberg Hbf–Haspe–Hbf–Rathaus–Stadion–Boele–Kabel). Diese Linien fahren tagsüber alle 15 Minuten und zukünftig auch abends und am Wochenende. Bei den Stadtlinien wird ein einheitliches Taktraster (alle 15/30/60 Minuten) eingeführt, wobei aber auch Dreifach-Überlagerungen zum ungefähren 10-Minuten-Takt vorkommen (Innenstadt–Haspe über Hestert). In der Schwachverkehrszeit werden die bisherigen Sternfahrten aufgegeben, wodurch vor allem die

Innenstadtabschnitte wesentlich häufiger bedient werden. Zur Reduzierung der Umsteigezwänge werden neue Tangentialverbindungen eingerichtet, so u. a. von Vorhalle nach Haspe und nach Kabel. Den deutlichsten Angebotszuwachs erhält Hohenlimburg, von wo zukünftig zwölf Busse pro Stunde zur Innenstadt fahren (bislang neun) und außerdem eine neue Tangentiallinie halbstündlich über Emsterfeld und Hilfe nach Kabel verkehrt. Andererseits wird z. B. in der Relation Kuhlerkamp–Innenstadt das Angebot in der Hauptverkehrszeit vom 15-Minuten-Takt auf einen 30-Minuten-Takt reduziert, vor 6.30 Uhr gar

auf einen Stundentakt, Geweke wird bis 7.30 Uhr nur stündlich angefahren.

Wenig systematisch ist auch das Taktangebot auf einigen Linien. Während z. B. Kuhlerkamp bis zum späten Abend alle 30 Minuten bedient wird, wird auf dem **SB 71** das Angebot am frühen Abend vom 15-Minuten-Takt sofort auf Stundentakt heruntergefahren, auch am Wochenende gilt Stundentakt, Halbstundentakt wird nur werktags frühmorgens angeboten.

Im Spätverkehr bleibt das bisherige NE-Netz fast unverändert (Berchum wird nicht mehr angefahren), statt drei Fahrten am Wochenende gibt es zukünftig nur noch zwei (00.30 Uhr und 01.45 Uhr ab Rathaus) und somit einen Betriebs-

schluss eine Stunde früher als bisher. Die NE-Fahrten in der Woche entfallen, stattdessen wird auf 13 Linien eine letzte Abfahrt um 00.30 Uhr ab Rathaus angeboten. So ergibt sich die kuriose Situation, dass einzelne Bereiche nur in der Woche bedient werden (z. B. Bathey), andere (z. B. Eilperfeld) nur am Wochenende.

Die Vertaktung auf parallelen Linienabschnitten ist vielfach verbesserungsbedürftig. So fahren auf der Hauptroute Westerbauer–Haspe–Innenstadt die Linien **513** und **515** im Abstand 2/28 Minuten (der parallele **SB 72** bedient die meisten Haltestellen nicht), in der Verbindung Boelerheide–Altenhagen–Innenstadt fahren die Linien **524** und **528** alle 3/27 Minuten.

Kommentar: Vieles anders – weniges besser

(le) Der diesjährige Fahrplanwechsel, verteilt auf zwei Termine in zwei Kalenderjahren, was nicht gerade der Klarheit für die Fahrgäste dienlich war, bietet so viele Änderungen wie selten zuvor, sowohl bei der Bahn als auch im Bereich der kommunalen Verkehrsbetriebe. Aber wie sieht die Bilanz für den Fahrgast aus?

Zunächst zur Bahn. Mit der Einführung der ersten Stufe des ITF 2 – über die meisten Änderungen hatten wir in früheren Ausgaben der **Ruhr-schiene** bereits berichtet – steigt das Angebot auf der Schiene NRW-weit um fast 14 %, im VRR immerhin noch um 9 %. Müsste das nicht Grund zum Jubel für PRO BAHN als Fahrgastverband sein? Die Antwort lautet eindeutig: Ja!

Nicht alles passt

Natürlich ist jede Mehrleistung erfreulich. Aber die Mängel der früheren ITF-Stufen sind auch jetzt wieder deutlich. Zum Teil miserable Anschlüsse in den Knoten, insbesondere mit den S-Bahnen, schlechte Koordination der Parallel-Angebote auf Hauptstrecken und Ausfall zahlreicher Verbindungen am Abend sind immer häufiger zu finden.

Ein paar Beispiele: Nun fahren fünf Regionalzüge in einer Stunde zwischen Duisburg und Düsseldorf, vier davon allerdings innerhalb von nur 14 Minuten. In der übrigen Zeit verkehrt nur der RE 1 und wird allein dadurch wieder besonders

stark ausgelastet. Auch zwischen Essen und Duisburg ein ähnliches Bild, drei Züge innerhalb von 15 Minuten, in der großen Lücke nur der RE 1. Die zwei Direktverbindungen von Oberhausen nach Düsseldorf fahren im Abstand von nur sieben Minuten. Und wenn der RE 6 abends in Dortmund endet, weil das Kilometerkontingent nicht für eine ganztägige Bedienung bis Düsseldorf reicht, ist gerade der RE 3 eine Minute vorher und die S 1 zur gleichen Minute abgefahren, also warten auf die nächste Verbindung Richtung Düsseldorf: Der RE 1 fährt 41 Minuten später.

Auch andere Mehrleistungen sind schlecht koordiniert. Jetzt gibt es am Wochenende drei Nachtleistungen auf der Köln-Mindener Strecke durch das Ruhrgebiet: RE 3 von Düsseldorf, S 2 von Duisburg und S 2 von Essen nach Dortmund, aber keine Linie fährt rund um die Uhr. Für geringeres Geld wäre ein befriedigenderes Angebot möglich gewesen.

Einen besonders unangenehmen Beigeschmack erhält der ITF 2 aber durch den Preis. Die Mehrleistungen bei der DB wurden zum glei-

Fahrplanwechsel

chen Durchschnittspreis bestellt wie die bisherigen Züge: 7,90 € pro km. Und das Geld dafür wird vom Land aus dem Topf der Regionalisierungsmittel genommen, ebenso der Landesanteil für den Vertrag für die Mitte-Deutschland-Verbindung als Belohnung für die DB, dass eine IR-Leistung zukünftig als IC bzw. ICE angeboten wird und mit Fahrkarten des Regionalverkehrs nicht mehr benutzt werden kann.

Mittelkürzungen

Die Kehrseite der Medaille ist das Zusammenstreichen der Mittel für Investitionen im SPNV und ÖPNV zugunsten der Bestellerentgelte. Während diese von 702 Mio. € im Jahre 2003 bis 2006 auf 848 Mio. € (incl. Metrorapid) steigen sollen, sollen die Mittel für bauliche Investitionen nach der Haushaltsvorschau des Landes von 412 Mio. € (2003) auf 296 Mio. € (2006) sinken, 2002 waren es gar noch 487 Mio. €. Und von diesen Mittelkürzungen sind große und kleine Maßnahmen betroffen, egal ob Stadtbahneubaustrecken, Eisenbahnreaktivierungen, Bahnsteigaufhöhungen oder B+R-Anlagen: Neue Maßnahmen werden kaum noch in die Programme aufgenommen, ein Stillstand droht. Und die Mittel für Fahrzeugförderung bei den kommunalen Betrieben wurden auch reduziert.

Und die Verhältnisse bei der Fahrplanumstellung im Vorweihnachtsverkehr waren wie befürchtet: Hohe Fahrzeugausfälle führten zu unzureichendem Fahrzeugeinsatz auf vielen Linien. So fuhr der RE 3 meist nur als einfacher ET 425 und war als IR-Ersatz im Berufsverkehr hoffnungslos überfüllt, auf der RB 35 waren 6-Wagenzüge mit BR 141 statt ET 425 im Einsatz, so dass die knappen Anschlüsse in Oberhausen und Duisburg kaum gehalten werden konnten.

Kommunale Änderungen: Es darf gespart werden

Die Fahrplanänderungen bei den kommunalen Betrieben bieten ein sehr durchwachsendes Bild. Bei der großen Netzumstellung in Hagen

wurde gleichzeitig auf die SpARBremse getreten. Sieht das Netz noch ganz brauchbar aus, so sind im Fahrplan Nachbesserungen dringend erforderlich.

Bei den Sparmaßnahmen in Oberhausen wurden zum Teil die richtigen Aspekte verfolgt: Netzoptimierung statt pauschaler Fahrplanverschlechterung. Und das Bekenntnis zum Erfolgsmodell NachtExpress ist auch überaus eindeutig. Ob allerdings nachts um 3.30 Uhr gleich drei Busse den Hirschkamp ansteuern müssen?

Das Essener Modell der Spätbedienung geht gleich mit einem großen Mangel an den Start: der TaxiBus kann nicht flächendeckend verkehren, da in einigen Gebieten kein Unternehmen bereit war, zu den geforderten Konditionen der EVAG zu fahren. So bleiben ausgerechnet in den sozial schwachen Stadtteilen im nördlichen und östlichen Stadtgebiet große Bedienungslücken. Ganze Stadtteile wie Bedingrade und Schönebeck werden nach 23 Uhr abgehängt, andere wie Schonnebeck nur von einer Tangentiallinie bedient, die schlechte Anschlüsse von und zur Innenstadt aufweist. Und die Koordination der stadtgrenzüberschreitenden Verbindungen nach Mülheim ist in der Schwachverkehrszeit die befürchtete Katastrophe.

Nicht rechtzeitig fertig

In Mülheim wurde man beim lange geplanten SVZ-Netz wie erwartet nicht mit den Hausaufgaben fertig. Offenbar um handlungsfähig zu erscheinen, werden einige Straßenbahnabschnitte sonntags zwischen 5 und 7 Uhr auf Stundentakt reduziert.

Sparen in den Rückschritt

Etwas unauffällig erscheint ein Hinweis im Fahrplan der Bogestra: Auf zahlreichen Buslinien wird das Fahrplanangebot in der SVZ insbesondere durch Streichung von Früh- und Spätfahrten reduziert. Das sieht dann vielfach so aus, dass die letzten Fahrten nur an Sonn- und Feiertagen entfallen. So wird die letzte Fahrt der Linie 336 Richtung Grumme–Lütgendortmund von 23.54 Uhr auf 22.54 Uhr vorgezogen. Eigentlich hatten wir ge-

dacht, dass solche Konzepte aus den siebziger und achtziger Jahren inzwischen überholt seien, denn der Flurschaden beim Fahrgast steht in keinem Verhältnis zum Spareffekt. Wenn die Bogestra wirklich sparen will, ein Hinweis: Muss

die U 35 wirklich bereits ab 4.30 Uhr alle 10 Minuten fahren, muss an Schultagen der 5-Minuten-Takt von Riemke zur Innenstadt bereits um 5.25 Uhr beginnen? Hier kann an fünf Tagen pro Woche gespart werden, nicht nur an einem!

Neue und alte Bahngesellschaften an der Ruhr

Oberhausen. (Ie) Seit dem 15. Dezember fährt ein neuer Anbieter im Ruhrgebiet. Die Prignitzer Eisenbahn (PEG) aus Brandenburg bedient zukünftig die Strecken Oberhausen–Duisburg-Ruhrort (RB 36) und Oberhausen–Dorsten (RB 44).

Wie leider schon üblich, waren die bestellten Neufahrzeuge zum Start nicht verfügbar, die zwei- und dreiteiligen Triebwagen vom Typ Talent sollen bis März ausgeliefert werden und stehen nach der Umrüstung auf Betrieb mit Rapsöl – eine firmeneigene Innovation der Prignitzer, wodurch dank der Mineralölsteuerbefreiung die Betriebskosten gegenüber Diesel und auch gegenüber Bio-Diesel gesenkt werden können – voraussichtlich zum Ende des Frühjahrs vollzählig zur Verfügung.

Zum Betriebsstart waren zwei Fahrzeuge ausgeliefert, hinzu kam ein Talent-Prototyp und ein RegioShuttle. Die Ruhrort-Bahn sollte mit den Doppelstock-Triebwagen (VT 670) der PEG befahren werden, jedoch konnte DB Netz nicht rechtzeitig Fahrplantrassen für die Überführung der Fahrzeuge von Brandenburg ins Ruhrgebiet bereitstellen – als Leichte Nahverkehrstriebwagen (LNT) unterliegen sie Einschränkungen und dürfen daher nicht alle Strecken befahren. So kamen in der ersten Woche als „Reserve der Reserve“ Uerdinger Schienenbusse (VT 798) auf der Ruhrort-Bahn zum Einsatz, was viele Eisenbahnfreunde zusätzlich an die Strecke lockte. Immerhin war die große Verfügbarkeit von Ersatzfahrzeugen bei der PEG einer der entscheidenden Punkte bei der Vergabe der Strecke durch den VRR an das Unternehmen gewesen. Außerdem war die PEG bereit, eine Pünktlichkeitsvereinbarung mit einer Quote von 97 % mit dem VRR zu unterzeichnen.

Die PEG unterhält im Hauptbahnhof Oberhausen ein Regionalbüro. Der Vertrieb von Fahr-

karten wird entsprechend den Ausschreibungsanforderungen des VRR nicht durch die Prignitzer Eisenbahn durchgeführt, die DB betreibt weiterhin die Automaten auf den Stationen.

Aktuelle Ausschreibungen

Bei der Vergabe von weiteren Strecken durch die zuständigen Zweckverbände erhielt die Prignitzer Eisenbahn den Zuschlag für die Strecke Dortmund–Enschede (RB 51) inklusive der Pendelzüge Dortmund–Lünen. Der Vertrag hat eine Laufzeit von Ende 2004 bis Ende 2011.

Alle anderen in unserem Regionalbereich ausgeschriebenen Streckenpakete gingen an die DB Regio. Es handelt sich dabei um die Haard-Achse mit dem RE 2 (Münster–Essen–Mönchengladbach) und der RB 42 (Münster–Essen) und das Siegerland-Netz mit der RB 95 (Au (Sieg)–Siegen–Dillenburg), der RB 93 (Siegen–Erndtebrück), der RB 92 (Finnentrop–Olpe) und einzelnen Leistungen auf der Strecke Siegen–Finnentrop (Vertragslaufzeit für diese beiden Ende 2004 bis Ende 2014), sowie das Sauerland-Netz (Vertrag von Dezember 2004 bis Dezember 2016) mit der RB 52 (Dortmund–Lüdenscheid), RB 53 (Dortmund–Iserlohn), RB 54 (Unna–Neuenrade) und RE 57 (Dortmund–Winterberg). Damit verschwindet mit der Dortmund-Märkischen-Eisenbahn ein neues Unternehmen nach fünf Jahren wieder von den Gleisen.

Bei der RB 42 hat die DB im Rahmen der Ausschreibung zugesagt, den ET 425 mit verbesserten Sitzen einzusetzen. Auf dem RE 2 sollen neue Doppelstockwagen verkehren.

Stadtgrenze, Endstation! Dortmund

Dortmund. (bd) In loser Folge soll in der **Ruhrschiene** die Verbindung zwischen Nachbarstädten mit Bus und Bahn analysiert werden. An zahlreichen Stellen im Ruhrgebiet enden Bus und Bahnlinien an der Stadtgrenze, zur Weiterfahrt muss meist umgestiegen werden, sofern es überhaupt eine Anschlussverbindung gibt. Eine Ausnahme stellen in vielen Fällen Jahrzehnte alte Gemeinschaftskonzessionen dar, die zum Teil noch von schon lange nicht mehr existierenden Straßenbahnlinien stammen. S-Bahnen und andere Nahverkehrszüge sollen bei dieser Betrachtung bewusst nicht berücksichtigt werden, da sie durch in vielen Fällen abseits gelegenen Bahnhöfe insbesondere im direkten Nachbarortsverkehr keine Alternative darstellen, da der Zu- und/oder Abweg meist länger ist als die Fahrzeit.

In dieser Ausgabe sollen die Verbindungen der Stadt Dortmund mit Ihren Nachbarstädten vorgestellt werden. Die einzelnen Nachbarstädte werden nun im Uhrzeigersinn betrachtet:

Lünen

Ein passable Verbindung aus Dortmund in den Stadtteil Lünen-Brambauer stellt die Linie **U 49** der Dortmunder Stadtwerke (DSW) dar. Gleichzeitig fällt aber auch auf, dass diese Linie die einzige Stadtbahnlinie ist, die nicht auf dem gesamten Weg im 10- bzw. 15-Minutentakt unterwegs ist. Die Stadtgrenze wird nur alle 20 bzw. 30 Minuten überquert, die Linie vermittelt am Endpunkt Brambauer Verkehrshof aber gute Anschlüsse an die Linie **C1** der VKU. Ganz im Gegensatz dazu steht der Anschluss der Linie **284** nach Waltrop, der als einzige Linie im 30-Minuten-Takt den Bereich Brambauer anfährt.

Auch nicht wirklich gut sehen die Anschlüsse der VKU-Buslinien an die Stadtbahnlinie **U 42** im Dortmunder Nordosten aus. Während die Buslinie **115** noch recht passabel Lünen Süd direkt an die Stadtbahnstation Schulte Rödding anbindet, endet die Linie **114** aus Lünen-Horstmar nicht einmal zwei Kilometer von der U 42-Endstelle Grevel entfernt in Dortmund-Lanstrup. Hier muss in die Linie **423** der DSW umgestiegen werden, die den ganzen Tag nur zwischen Grevel und Lanstrup hin- und herfährt. Eine Durchbindung mit der Linie **114** muss zwingend erfolgen, zumal durch unterschiedliche Taktzeiten (20- und 30-Minuten-Grundtakt) zum Teil erhebliche Wartezeiten in Lanstrup entstehen.

Kamen

Eigentlich nicht zu glauben, dass es eine Stadtgrenze zwischen Kamen und Dortmund gibt. Bis auf eine Taxibuslinie im 2-Studentakt (!) gibt es keine Buslinien, die die Stadtgrenze überqueren. Fahrgäste zwischen den benachbarten Orten Dortmund-Husen und Kamen-Methler müssen hier mit großen Zu- und Abwegen die Bahn (**RE 1**, **RE 3**) nutzen, während die Buslinie **439** an der Endstelle Husen kurz vor der Stadtgrenze zu Kamen auch ihre Endstelle hat.

Unna

Die Buslinie **R51** stellt in Wickede im Stundentakt Anschluss von der Straßenbahn aus Dortmund her. Ansonsten ist der Kunde auf die **S 4** angewiesen.

Holzwickede

Flughafen Dortmund als neuer Verknüpfungspunkt im ÖPNV? Drei Buslinien in drei Städte, drei Takte. Nach Unna geht es im Stundentakt mit der **C43**, nach Holzwickede im 15er-Takt mit dem Flughafen-Pendelbus und nach Dortmund-Aplerbeck, Hörde, etc. alle 30 Minuten mit der **440**. Während der Wartezeiten am Flughafen hat man aber wenigstens das größte und bequemste Buswartehäuschen in Dortmund zur Verfügung – das Flughafengebäude... In Sichtweite, aber ohne Halt, fährt auch die **R51** am Dortmunder Flughafen vorbei, die einen guten Anschluss vom Flughafen an die **S 4** herstellen könnte. Aber Betreiber der **R51** ist die VKU, Verkehrs-

beziehungen innerhalb von Dortmund liegen nicht im Interessenbereich des Kreises Unna. In Söfde enden wiederum Buslinien kurz vor der Stadtgrenze oder aber an der Landskrone kurz dahinter. Natürlich ohne Anschluss in die Nachbarstadt.

Schwerte

Etwas besser sieht es auf den Verbindungen zu dieser Nachbarstadt aus. Die Buslinie **430** verbindet ganztägig im Stundentakt Dortmund-Hörde und Schwerte Mitte miteinander. Am Bahnhof Schwerte bestehen gute Umsteigemöglichkeiten. Ganz anders sieht es leider auf der anderen regelmäßigen Verbindung zwischen den Städten aus. Die Linie **31** der MVG fährt von Dortmund-Holzen zweimal in der Stunde nach Schwerte. In Holzen endet auch ein Linienast der Linie **441** der DSW. Vernünftige Umsteigemöglichkeiten findet man hier aber nicht. Eine Durchbindung der **441** über Holzen hinaus nach Schwerte würde für die Dortmunder Stadtteile Benninghofen und Holzen eine Anbindung an den RE-Bahnhof Schwerte herstellen.

Hagen

Nur zu den Öffnungszeiten des Casinos in Hohensyburg gibt es mit der Linie **544** eine Buslinie im Stundentakt zwischen den beiden Großstädten. Aufgrund der nur sehr kurzen Stadtgrenze und der Struktur in diesem Bereich ist das aber eigentlich auch angemessen. Trotzdem ist eine Durchbindung mit der Dortmunder Casinobuslinie **444** wünschenswert. So könnte man von den nördlichen Hagener Stadtteilen schnell und direkt den Dortmunder Hbf erreichen.

Herdecke

Gab es bisher zumindest zwei Verbindungen je Stunde mit der Kombilinie **450/518** zwischen Dortmund Westfalenhalle (Anschluss **U 45/U 46**), Dortmund Kirchhörde und Herdecke, muss der gemeine Kunde ab sofort wieder an der Haltestelle Schanze umsteigen. Die meisten Fahrten der **450** enden weiterhin an der Haltestelle Spissenagelstraße kurz vor der Stadtgrenze und der Herdecker Umsteigehaltestelle Schanze mit

den Umsteigemöglichkeiten zu den Linie **518** und **374**. Eine Durchbindung der Linien **518** und **450** (unter Umständen auch mit einer Standzeit von ein paar Minuten zum Verspätungsausgleich) sollte möglichst schnell wieder erfolgen.

Witten

An der Haltestelle in Witten-Rüdinghausen „Auf dem Wellerskamp“, direkt an der Grenze zum Dortmunder Stadtteil Kruckel steht der Haltestellenmast nur wenige Meter vom Ortseingangsschild. Hier enden die Linien **320** aus Witten (alle 20 Minuten) und **448** aus Dortmund-Hombruch (alle 30 Minuten). Das Umsteigen ist durch die unterschiedlichen Taktzeiten schwierig. Die Linie **320** sollte hier bis zum Baroper Parkhaus durchgebunden werden und so einen Anschluss an das Dortmunder Stadtbahnnetz herstellen. Mehrmaliges Umsteigen macht den ÖPNV nicht gerade attraktiver...

Die Linie **371** aus Witten-Stockum endet in Dortmund-Oespel direkt an der **S 1**. Eine Weiterführung zur Uni und zum Technologiepark wäre zwar eine große Verbesserung, aber immerhin findet hier die Verknüpfung an einem S-Bahnhof statt und nicht irgendwo auf weiter Flur.

Keine Verbindung gibt es hingegen zwischen Witten-Annen und Dortmund-Salingen über die Baroper Straße. Eine Verlängerung der Linie **449** ab Salingen muss erfolgen.

Bochum, Castrop-Rauxel

Hier gibt es eigentlich nicht viel zu kritisieren. Alle Buslinien, die die Stadtgrenze überqueren, binden auf beiden Seiten jeweils den nächsten S-Bahnhof oder die nächsten größeren Ortsteil an.

Waltrop

Sehr erfreulich hat sich in den letzten Jahren die Verbindung zur Nachbarstadt Waltrop entwickelt. Zwar nur alle 30 Minuten aber mit guten Bedienungszeiten verbindet der Schnellbus Dortmund-Mengede mit Waltrop.

Insgesamt bleibt anzumerken, dass insbesondere die Verbindungen in den benachbarten Kreis Unna stark verbesserungswürdig sind. Nachdem

Regionales

in den letzten Jahren alle tariflichen Hindernisse gefallen sind, sollte nun als nächstes auch eine gute Verknüpfung der Busnetze umgesetzt

werden. Eine gemeinsame Planung der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen fehlt hier zurzeit offensichtlich ganz.

Umbau Essen Hauptbahnhof

Essen. (gb) Schon seit mehr als zehn Jahren gibt es Pläne, den Hauptbahnhof in Essen endlich zu einer modernen Verkehrsstation auszubauen. Nun werden mit Zielrichtung Fußball-WM 2006 die Planungen konkreter. Bei einer Ideenwerkstatt am 28.9. 2002 wurden von interessierten Bürgern zusammen mit Planern der Stadt Essen die städtischen Rahmenbedingungen für den Bahnhofsausbau definiert. Vorgesehen ist, dass an der Nordseite des Bahnhofs die geplante Straßenbahntangente berücksichtigt wird. Die Busverknüpfung wird weiterhin in der Unterführung erfolgen. Der Busbahnhof wird aber nach dem Beispiel Oberhausens oder Bochums an einer Mittelinsel angelegt. Eine deutliche Verkürzung der Umsteigewege zu den Bahnsteigen der Eisenbahn und Stadtbahn ist möglich. Die DB denkt an eine Erweiterung der Bahnsteigkapazitäten in Essen durch den Anbau je eines Bahnsteiges an der Nord- und der Südseite des Hauptbahnhofes. Nun soll ein Architektenwettbewerb ausgelobt werden, dessen Ergebnisse im Frühjahr 2003 vorliegen werden. Deutlich ist geworden, dass die DB nicht einen neuen Konsumtempel mit Bahnanschluss denkt, sondern den Charakter der Verkehrsstation betonen will.

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!

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

ÖPNV-Gesetz verabschiedet

Düsseldorf. (le) Der NRW-Landtag hat kurz vor Weihnachten das neue ÖPNV-Gesetz verabschiedet (Siehe **Ruhrschiene** 2002#4), so dass es am 1. 1. 2003 in Kraft treten konnte. Dabei gab es noch zwei wesentliche Änderungen, auf die neben anderen Verbänden auch PRO BAHN NRW gedrängt hatte. Zum einen wurde als gesichertes Bezugsangebot im SPNV doch das Angebot des ITF 2 im Fahrplanjahr 2003 eingeführt (ursprünglich war das Fahrplanjahr 2000 vorgesehen), zum anderen wurde die Formulierung zur Finanzierung der Betriebskosten für den Metrorapid klargestellt. Für den Metrorapid wird pro Leistungseinheit kein höherer Finanzbedarf angesetzt als für den SPNV im Landesdurchschnitt. *Hoffentlich gibt es keinen Streit um den Begriff Leistungseinheit (Zug-km, Platz-km, Sitzplatz-km, Stehplatz-km, Tonnen-km, ...)!*

Neuer Tagungsort für O.Tram

Oberhausen (le) Aufgrund geänderter Öffnungszeiten des bisherigen Tagungsorts trifft sich die Initiative „O.Tram – Bürger für die Straßenbahn in Oberhausen“ zukünftig im Restaurant Gdanska, Altmarkt 4, 46045 Oberhausen. Das Lokal liegt rund 100 Meter vom bisherigen Tagungsort entfernt und ist von den Haltestellen am Hauptbahnhof in rund 7 Minuten erreichbar.

Pendlernetz NRW

Ruhrgebiet. (gb) Unter der Internet-Adresse <http://www.nrw.pendlernetz.de> ist eine Datenbank zur Bildung von Fahrgemeinschaften im Berufsverkehr in NRW zu finden. Unter anderem sind Gelsenkirchen, Essen und der Kreis Recklinghausen Mitglied im Netzwerk Pendlernetz. Weitere Städte und Kreise sind herzlich willkommen.

St. Etienne: 120 Jahre Straßenbahn-Geschichte

(ah) St. Etienne, eine Industriestadt (Waffen und Fahrräder) mit 180.000 Einwohnern (inkl. Vororte 350.000), 60 km südwestlich von Lyon gelegen, hat eine 120-jährige Straßenbahngeschichte. Von dem ehemals umfangreichen Streckennetz ist jedoch seit 50 Jahren nur eine Linie geblieben. Doch der Fortschritt hat schon Anfang der 1990er Jahre mit dem Einsatz von Niederflurfahrzeugen begonnen. Und das Netz wird erweitert.

Das Bedienungsgebiet der Verkehrsbetriebe STAS umfasst die Stadt St. Etienne und 14 Vororte. Die derzeit einzige Straßenbahnlinie 4 (Tram) kommt aus einem nördlichen Vorort und durchquert die Stadt von Nord nach Süd (ca. 8,9 km). Die Verbindungen innerhalb der Stadt sowie in die Vororte werden von sieben Trolleybuslinien (O-Busse), 25 Autobuslinien und drei Taxibuslinien wahrgenommen. Zentraler Umsteigepunkt im Zentrum ist der Place Dorian am Rathaus (Haltestelle Tram), der von insgesamt 13 Buslinien angefahren wird. Der Hauptbahnhof am Rande der Innenstadt wird bisher nur von drei Buslinien bedient.

Die Tram als wichtigstes Verkehrsmittel fährt werktags tagsüber alle zwei bis drei Minuten, samstags alle drei und selbst Sonntag morgens noch alle zehn Minuten. Bei den Bussen gibt es sehr unregelmäßige Takte, je nach Tag und Zeit zwischen 10 und 65 Minuten. Abends zwischen 20.30 und 22.30 Uhr verkehren neben der Tram noch fünf Busse. Sonntags verkehren einige Linien gar nicht oder nur morgens (Bedienung von Kirchen und Friedhöfen).

Die Straßenbahnlinie 4 ist das Überbleibsel von ehemals elf Linien. Die erste 5,7 km lange Strecke (Bellevue–Terrasse, Verbindung zweier Bahnhöfe mit dem Zentrum) wurde bereits 1881 eröffnet. Ein Jahr später folgten drei Linien in verschiedene Vororte (u. a. nach Firminy). 1897 wurden drei Linien im Stadtgebiet (u. a. zum Hbf) eröffnet und 1906 folgte eine Linie vom Hbf zum Rathaus. Vor 95 Jahren wurde die Strecke Bellevue–Terrasse elektrifiziert und zeitgleich vier Linien in Vororte verlängert. Nach dem Krieg kam 1952 die große Wende. Bis auf die Stammstrecke Bellevue–Terrasse wurden alle Linien in Trolleybuslinien umgewandelt.

Daran hat sich bis heute auch nichts geändert. 1991 wurden die ersten Niederflurfahrzeuge angeschafft und 1998 folgte die zweite Generation (jeweils Türen einseitig). Beide Modelle sind im Einsatz, aber längst nicht alle Haltestellen entsprechend umgebaut. Zwischen 2003 und 2005 soll eine neue Strecke vom Stadtzentrum zum Hbf (ca. 1,3 km) gebaut und dort eine moderne Umsteiganlage errichtet werden.

Die interessante Geschichte der Straßenbahn in St. Etienne kann donnerstags im Straßenbahnmuseum am Betriebshof im Vorort St. Priest-en-Jarez (Linie 4 bis „Clinique du Parc“) live erlebt werden. Ein Muss für alle Straßenbahnfans!

Auch der SPNV spielt in St. Etienne eine gewisse Rolle. Es gibt neben dem Hauptbahnhof („Châteaucreux“) noch vier andere kleinere Bahnhöfe, von denen inzwischen drei von der Tram angefahren werden. Von St. Etienne aus führen vier Strecken in alle Richtungen: über Montbrison nach Clermont-Ferrand, nach Roanne, über Firminy nach Le Puy und nach Lyon. Die Linie nach Lyon ist die Einzige mit Taktverkehr (werktags alle dreißig Minuten/sonntags stündlich). Alle anderen Strecken werden unregelmäßig bedient.

Die Fahrpreise im ÖPNV bewegen sich im üblichen Rahmen. Es gibt Einzelfahrkarten (gültig eine Stunde mit Umsteigemöglichkeit) und Tageskarten, die sich bereits bei mehr als drei Einzelfahrten bezahlt machen. Daneben gibt es Wochen- und Monatskarte und im Abo auch kombinierte Fahrkarten für ÖPNV und SPNV. Lästig ist nur, dass alle Fahrgäste (auch Abonnenten!) bei jedem Fahrtantritt ihre Karte abstempeln müssen.

Weitere Informationen gibt es im Internet unter <http://www.stas.tm.fr>.

