



IGVP – Irrtum grandioser Verkehrspolitiker?

NRW. (le) Nach rund vierjähriger Bearbeitungszeit hat das Verkehrsministerium in Düsseldorf kurz vor Weihnachten 2005 die Ergebnisse der Bewertung von Neubaumaßnahmen im Verkehrsbereich nach der sogenannten „Integrierten Gesamtverkehrsplanung“ (IGVP) veröffentlicht. Noch unter Rot-Grün gesetzlich verankert, sollte mit diesem Verfahren ein übergreifendes Instrumentarium zu einer sachgerechteren Beurteilung geplanter Vorhaben nicht nur unter verkehrlichen, sondern auch gesamtgesellschaftlichen Aspekten, wie der Auswirkungen beispielsweise auf Umwelt und Kulturgüter, führen.

Dementsprechend wurde ein Zielsystem mit zehn Bereichen und 35 Teilzielen erarbeitet. Dieses ermöglicht mit Hilfe von Messgrößen und Indikatoren sowohl eine Nutzen-Kosten-Berechnung für die in Geldwerten fassbaren Größen, als auch eine Nutzwertanalyse unter Einbeziehung der nur qualitativ beschreibbaren Auswirkungen, z. B. für Eingriffe in den Naturraum, zu erarbeiten. Ein solches Verfahren ist hoch komplex, aber auch leicht durch subjektive Auswahl von Indikatoren und Bewertungsschemata beeinflussbar. Dies gilt, zumal ganz unterschiedliche Maßnahmen – Schiene wie Straße, Ausbau wie Neubau, Straßenbahn wie Regionalbahn – miteinander verglichen wurden.

Interpretationen

Dennoch gelang es Minister Wittke, das dann veröffentlichte Ergebnis für 200 Schienen- und über 450 Straßenprojekte, jeweils in zehnteiligen Projektdossiers kurz dargestellt, umgehend als weitgehende Überlegenheit der Straße, vielfach sogar aus Umweltsicht, zu interpretieren. Er legte Entwürfe für die Bedarfspläne Schiene und Straße vor, in denen bis 2015 für Eisenbahn-Nahverkehr und kommunale Schiene 29 neue Projekte für insgesamt 600 Mio. Euro berücksichtigt wur-



Die Essener Linie 109 nach Frohnhausen am hoch belasteten Straßenbahnknoten Helenenstraße. Scheitert ihre Verlegung in den Krupp-Gürtel an der Inanspruchnahme der „schutzwürdigen Böden“ einer altindustriellen Fläche? Foto: dv

In dieser Ausgabe:

- Bogestra-Fahrplanwechsel**
- meoline – Mit Schwung ins neue Jahr**
- Lippstadt sucht Anschluss**
- Dortmund: Einkaufsfreizeitreisen**
- Jahresmitgliederversammlung**

Inhalt & Adressen

Inhaltsverzeichnis

Titel	1
IGVP - Irrtum grandioser Verkehrspolitiker?	
Inhalt & Adressen	2
Fahrgastpolitik	6
Lippstadt ohne Anschluss	
Busnetz Hamm	
Unternehmen	7
meoline – Mit viel Schwung ins neue Jahr	
Nachtverkehr	8
Nachtnetz zwischen Bochum und Dorsten	
Fahrplanwechsel	9
Der „Bogestra-Fahrplanwechsel“	
Essen: Abwarten nach dem Fahrplanwechsel	
Dortmund korrigiert	
Regionales	13
Ruhrpromenade – Vier Jahre Bauarbeiten	
Kurzmeldungen	14
Einkaufsfreizeitreisen ab 2010	
Altenessen aufwärts	
Abellio-Nahverkehrsnostalgia	
Fahrgastportal barrierefrei	
Wettbewerb Mülheim Hbf	
meoline: 29 neue Busse	
RV Ruhr intern	15
Jahresmitgliederversammlung	
Termine	16

Impressum

Herausgeb.: PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr
Auflage: 550 Exemplare
Ausgaben: Januar, April, Juli und Oktober
Preis: kostenlos für PRO BAHN-Mitglieder
des RV Ruhr; Abonnement 5,- € pro Jahr
Redaktion: Dominik Vinbruck (dv) (V.i.S.d.P.), Lothar
Ebbers (le)
✉ info@ruhrschiene.de
Autoren: Thorsten Hensel (th), Axel Hercher (ah),
Holger Kohring (hk), Jochen Schönfisch
(js), Rainer Wester (rw)

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 **Ruhrschiene** 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, ☎ 0201 222555, 📠 0201 231707
Geschäftsstelle des Regionalverbandes Ruhr und des Landesverbandes Nordrhein-Westfalen
Öffnungszeiten: dienstags bis freitags 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: Dominik Vinbruck, Klönnestraße 51, 44143 Dortmund
☎ 0231 1509626, 0178 5245263, 📠 0721 151486394, ✉ vinbruck@probahn-ruhr.de

Stv. Vorsitzender: Lothar Ebbers, Neugahlener Straße 20, 46149 Oberhausen
☎ 0208 6351916, ✉ ebbers@probahn-ruhr.de

Stv. Vorsitzender: Holger Kohring, Alter Uentropener Weg 77, 59071 Hamm
☎ 02381 487317, ✉ kohring@probahn-ruhr.de

Beisitzerin: Britta Behrens, Ruhrstraße 6, 58452 Witten, ☎ 02302 279900, ✉ behrens@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Thorsten Hensel, Pollerbergstraße 24, 45145 Essen, ☎, 📠 0201 705302, ✉ hensel@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Kurt Meisen, Weilenhäuschenstraße 9, 58332 Schwelm, ☎ 02336 82958, ✉ meisen@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: Oliver Stieglitz, Kaiserstraße 191, 44143 Dortmund
☎ 0231 815611, 0160 95714101, ✉ stieglitz@probahn-nrw.de

PRO BAHN e. V. (Bundesverband), ✉ info@pro-bahn.de, Internet: <http://www.pro-bahn.de>
Geschäftsstelle: Schwannthalerstraße 74, 80336 München, ☎ 089 54456213, 📠 089 54456214

den. Landesstraßenbauprojekte wurden in Höhe von gut 1 Mrd. Euro aufgenommen. Gleichzeitig verurteilte Wittke die bisherige Schienenvorrangpolitik von Rot-Grün als ideologisch motiviert und nicht sachgerecht.

Bewertungsmethodik

Will man sich fachlich mit den Ergebnissen auseinandersetzen, so ist die detaillierte Beschäftigung mit der Bewertungsmethodik unabdingbar. Bei genauerer Betrachtung ergeben sich einige methodische Zweifel an der sachgerechten Bewertung. Nur zwei Beispiele aus der Nutzen-Kosten-Analyse:

- Während bei der Straße der laufende Unterhalt der neugebauten Straßen nach Richtwerten entsprechend dem Straßentyp und ohne Berücksichtigung der Verkehrsbelastungen angesetzt werden, werden bei der Schiene die Kosten des Streckenunterhalts als prozentuale Anteile der Investitionskosten getrennt nach Fahrweg, Ingenieurbauwerken und elektrischer Ausrüstung errechnet. Bei reinen Straßenausbauten fallen demnach keine erhöhten Unterhaltungskosten an. Bei der Schiene wird auch in Fällen von reinen Ausbaumaßnahmen wie Umrüstung einer Straßenbahnstrecke auf Stadtbahnstandard der Unterhaltungsaufwand als Prozentwert der Investitionssumme angeordnet. Dabei wird sogar versäumt, die entfallenden Kosten für die nicht mehr zu unterhaltende bisherige Trasse abzuziehen. Dadurch werden bei der Schiene insbesondere Ausbaumaßnahmen im Verhältnis zu Neubaumaßnahmen schlechter bewertet.
- Dem Autoverkehr wird für das Prognosejahr 2015 eine Senkung des Energieverbrauchs unterstellt. Für den öffentlichen Verkehr wird mangels einer entsprechenden fundierten Aussage in den Modellberechnungen des Umweltbundesamtes eine Reduzierung nicht unterstellt. Dieser Fakt wirkt sich in der Nutzen-Kosten-Analyse gleich an drei Stellen negativ für die Schiene aus: beim Energieverbrauch, dem Schadstoffausstoß (NO_x -Äquivalente) und der CO_2 -Emission.

Liebe Leser,

diese Ruhrschiene erscheint ungewohnt spät. Das liegt an den aktuellen Ereignissen zur IGVP, die Niederschlag im nebenstehenden Beitrag gefunden haben. Zudem können die Redaktionsmitglieder dem Ehrenamt bei PRO BAHN nicht immer genügend Zeit einräumen. Dafür bieten wir Ihnen vier Seiten mehr Inhalt – und bitten um Ihr Verständnis!

Ihre Ruhrschiene-Redaktion

Die Nutzwertanalyse, auf deren Ergebnisse allerdings bei der Auswahl der Maßnahmen für den Bedarfsplan noch nicht einmal hingewiesen wurde, erbringt noch zweifelhaftere Bewertungen. So werden vorhandene Bahnstrecken, auf denen zum heutigen Güterverkehr der Personenverkehr wieder aufgenommen werden soll oder die nur signaltechnisch ausgebaut werden sollen, gleich mehrfach mit negativen Nutzwertpunkten für die Durchquerung von Landschaftsräumen unterschiedlicher Qualität belastet. Die Straßenbahn über hochbelastete altindustrielle Flächen durch den Essener Krupp-Gürtel erhält Minuspunkte für die Inanspruchnahme schutzwürdiger Böden. Die Straßenbahn von Essen-Frintrop zur Neuen Mitte Oberhausen wird für die Beeinträchtigung eines Kulturdenkmals in fünfzig bis hundert Meter Entfernung abgewertet, obwohl sie durch einen Raum führt, der erst durch die Industrialisierung und damit den Bau von Straßenbahnen seine Bedeutung erlangt hat.

Unplausibel

Auch bei zahlreichen Dossiers sind nicht plausible Detailergebnisse zu finden:

- Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 112 in Mülheim vom Kaiserplatz zum Hauptbahnhof erhält eine sehr gute Bewertung von 3,08, vor allem auf Grund der Verringerung der Verkehrsbeteiligungsdauer im ÖV. Dabei wird die Auslastung des Neubauabschnitts mit gerade einmal 1 700 Fahrgästen/Tag angegeben. Rechnet man die angegebene Fahrzeitenreduzierung (251 930 Stunden/Jahr) auf die tägliche Fahr-



gastzahl um, ergibt sich ein Wert von über zwanzig Minuten Fahrzeitreduzierung je Fahrgast. Solch riesige Nutzenposten können wohl nur auf drastischen Rechenfehlern beruhen. Das gleichzeitige erhebliche Sinken der Summe der Anschluss- und Wartezeiten (umgerechnet über zehn Minuten pro Fahrgast) ist hingegen noch nachvollziehbar, da beim Übergang auf die DB der Umstieg in die Tunnelstrecke Stadtmitte-Hauptbahnhof oder den Bus Rathausmarkt-Hauptbahnhof entfiel.

- Auf der Strecke Schwerte-Warburg werden laut Beschreibung rekordverdächtige fünfzig Minuten Fahrzeit eingespart, auf dem Abschnitt Schwerte-Bestwig allerdings nur drei Minuten. Entsprechend ergeben sich rechnerisch große Nutzen aus der verringerten Verkehrsbeteiligungsdauer, aber auch negative Nutzen durch den Anstieg der Anschluss- und Wartezeiten, da die Anschlüsse dann nicht mehr passen.
- Beim Projekt S-4-Verlängerung von Dortmund-Lütgendortmund bis Essen Hbf wird in der Beschreibung unterstellt, dass dann die S 2 alle zwanzig Minuten von Gelsenkirchen über Oberhausen nach Duisburg verkehrt. Trotz dieser massiven Angebotsausweitung soll aber die Fahrgastzahl zwischen Gelsenkirchen und Oberhausen zurückgehen.
- Für den zweigleisigen Ausbau der Strecke Essen-Dellwig Ost nach Bottrop Hbf wird als Angebotsausweitung die Verlängerung eines stündlichen Fahrtenpaares der S 9 nach Gelsenkirchen-Buer Nord bzw. Recklinghausen Hbf unterstellt. Dennoch erhält dieses Projekt gleich in zwei Dossiers Minuspunkte wegen erheblicher Senkung der Häufigkeit der Bedienung der Wohnbevölkerung im ÖV.

Falsches Bedienungskonzept

- Bei einigen Projekten werden falsche Bedienungskonzepte unterstellt. So soll die Linie 105 von Essen nur bis zur Neuen Mitte Oberhausen verkehren, Planungsstand ist schon seit langem die Führung über die bestehende ÖPNV-Trasse zum Oberhausener Hauptbahnhof. Die Wiedereinrichtung einer Straßenbahn in Essen

zwischen Wasserturm und Kray soll mit einer Linie 116 vom Porscheplatz nach Kray im Zwanzig-Minuten-Takt bedient werden. Klar, dass bei diesen Vorgaben unzureichende verkehrliche Nutzen errechnet werden.

- Bei zahlreichen Dieselstrecken wird in der Nutzen-Kosten-Analyse ein erhöhter Verbrauch elektrischer Energie ausgewiesen.

Willkür in der Auswahl

Das Verfahren zur Auswahl der Strecken über den Bedarfsplan zeigt eine besonders große Willkür. Zunächst sind zahlreiche vorher als indisponibel eingestufte Strecken wieder als disponibel eingestuft, oft auch weitere Bauabschnitte bereits begonnener Maßnahmen wie die S 4 zwischen Dortmund-Lütgendortmund und Herne. Andere noch nicht begonnene Strecken bleiben hingegen indisponibel, wie die Wehrhahnlinie in Düsseldorf. Diese ist mit gut 350 Mio. Euro teurer als alle vierzehn ausgewählten Neumaßnahmen der kommunalen Schiene zusammen. Die umstrittene südliche Zufahrt zur Düsseldorfer Messe (U 80), die in der Standardisierten Bewertung der städtischen Tunnelplanung kein gesamtwirtschaftlich positives Ergebnis erzielen konnte, wird gar neu als indisponibel erklärt. So ist der Finanztopf für Neumaßnahmen in den nächsten Jahren schon stark verkleinert. Darüber hinaus verfügte das Ministerium, dass SPNV-Neumaßnahmen, die zusätzliche Bestellerentgelte erforderten, nicht aufgenommen werden sollen, hält sich aber in zahlreichen Fällen bei der Auswahl der Projekte nicht daran.

Eine regionale Ausgewogenheit kann dem Landesvorschlag, der nur eine Liste zu finanzierender Projekte enthält, auf keinen Fall unterstellt werden. So taucht nicht ein einziges Schienenprojekt aus dem Bereich des Regierungsbezirks Münster, der auch den dicht besiedelten EMSCHER-LIPPE-Raum umfasst, auf. Auf den Regierungsbezirk DETMOLD entfallen ganze zwei Projekte mit zwei Prozent der landesweiten Gesamtsumme. Die RUHRGEBIETSprojekte entfallen fast ausnahmslos auf die südlichen Stadtbezirke. So wurde in BOCHUM die Straßenbahn nach LANGENDREER, in

Mülheim die Verlängerung der Linie 112 vom Kaiserplatz zum Hauptbahnhof und die Umlegung der Linie 102 ab Heuweg über die Saarer Straße zur Saarer Kuppe ausgewählt. In Dortmund sind drei der vier Projekte Überraschungen: Weder die Strecke von Körbe über die ehemalige Hoeschbahn nach Schüren, noch die Verlängerung der U 47 nach Aplerbeck Süd oder die Verlängerung der U 49 bis Benninghofen stehen ganz oben auf der Wunschliste der Stadt. Die Essener und Oberhausener Projekte sind allesamt nicht berücksichtigt, ebensowenig die U 35-Verlängerung nach Recklinghausen. Als SPNV-Projekte im Gebiet des RV Ruhr wird neben dem Ausbau der Strecken von Siegen und Erndtebrück bis zur hessischen Landesgrenze gerade einmal der signaltechnische Ausbau von Essen Hbf nach Essen-Steele ausgewählt. Letzterer ist für sich wenig sinnvoll, da zahlreiche andere Maßnahmen, die für einen Fünfzehn-Minuten-Takt der S-Bahnen notwendig wären, nicht in der Liste sind.

Ein besonders trauriges Kapitel stellt die Johannlandbahn Siegen-Weidenau-Netphen-Deuz dar. Trotz des landesweit drittbesten Nutzen-Kosten-Quotienten (5,59) fällt sie aus dem Katalog. Die örtliche CDU-Mehrheit will das Projekt nicht und die Kreistagsfraktion hat mit ihrer Mehrheit demokratisch entschieden, dass der Bus das bessere Verkehrsmittel sei. Der Streckenbetreiber Siegener Kreisbahn wird in der Westfalenpost mit dem Satz zitiert: „Uns wird niemand zwingen können, die Strecke zu reaktivieren“. Auf Grund der guten IGVP-Bewertung wurde das laufende Entwidmungsverfahren für den östlichen Teil der Strecke vorläufig ausgesetzt und im Entwurf für den neuen Regionalplan ist der Erhalt der Strecke ausdrücklich vorgesehen. Dennoch hat der Regionalrat mehrheitlich beschlossen, dass hier „kein Bedarf“ vorliegt.

Regionalräte

Hatte das Land wohl gehofft, die Regionalräte würden die Vorschläge des Ministeriums einfach abnicken – die ersten Regionalratsvorlagen von Arnsberg und Köln sahen keine Veränderungen der Landesvorschläge vor –, so wurden die Be-

obachter ausgerechnet aus Münster eines Besseren belehrt. Der Zweckverband SPNV Münsterland, dessen Ausbauprogramm Münster-Coesfeld trotz Nutzen-Kosten-Quotient von 5,36 nicht aufgenommen wurde, beharrt darauf, dass er die zusätzlichen Bestellerentgelte auch durch Ausschreibungserfolge finanzieren könne. Die Vorlage für den Regionalrat greift die Argumentation auf und übt auch deutliche Kritik an der angewandten Bewertungsmethodik und fehlender Berücksichtigung weiterer Projekte.

Kritik am Land

Die Bezirksregierung Düsseldorf kritisiert in ihrer Vorlage das Vorgehen des Landes. Inzwischen existieren auch in Arnsberg und Köln Ergänzungsvorlagen, die die Liste des Landes erweitern und ergänzen. Überall wird – ähnlich wie bei der Straße – die Aufstellung von zwei weiteren Listen mit Reserveprojekten und Projekten für spätere Zeiträume verlangt, zumal der bisherige ÖPNV-Bedarfsplan auch die Kategorien „weiterer Bedarf“ und „möglicher späterer Bedarf“ kennt. Wie das Verfahren bei den Regionalräten ausgeht und wie dann der Bedarfsplan im Verkehrsausschuss des Landtags festgelegt wird, verfolgt PRO BAHN weiter mit großem Interesse.

Das Hauruck-Verfahren wurde eingeschlagen, um eine sonst laut EU-Recht notwendige Strategische Umweltprüfung der einzelnen Projekte zu umgehen. Damit ist der bei der Einführung der IGVP aufgestellte hohe fachliche Anspruch völlig ad absurdum geführt. Herrn Wittke und der CDU-/FDP-Mehrheit im Landtag muss man bescheinigen, dass sie die von ihnen ungeliebte IGVP kurzfristig gut für ihre Vorstellungen instrumentalisieren konnten. PRO BAHN wird die Widersprüchlichkeiten und Detailfehler – wie schon beim Metro-rapid-Projekt der Vorgängerregierung – öffentlich machen und damit die scheinbar objektiven Ergebnisse kritisch hinterfragen.

Das Land NRW informiert im Internet unter <http://www.igvp.nrw.de> detailliert über Vorgehensweise und Ergebnisse.

Lippstadt ohne Anschluss

Lippstadt. (rw) Mehr Engagement in Sachen Flughafenanbindung für Lippstadt wünscht sich PRO BAHN Hellweg/Hochstift. Ein durchgeführter Praxistest macht deutlich, wo Defizite bestehen und Ergänzungen sinnvoll sind.

Außer dem Namen im Schriftzug des Flughafens Paderborn/Lippstadt gibt es dort nicht viel mehr über Lippstadt zu entdecken – schon gar nichts von einer Nahverkehrsverbindung. Warum auch, Lippstadt ist über den Nahverkehr völlig von seinem Flughafen abgeschnitten. Die einzige Perspektive, die man Reisenden am Flughafen bietet, ist der umständliche Weg über Paderborn. Fehlende Hinweise wie Schilder und Aushänge auf ÖPNV-Erreichbarkeit zeugen nur allzu deutlich davon, dass sich in Sachen Flughafenanbindung für Kunden ohne Pkw noch etwas bewegen muss.

Interessant sind in diesem Zusammenhang die Diskussionen im Kreis Paderborn. Dort wird von verschiedenen Seiten eine Reaktivierung der Almetalbahn mit eventuellem Abzweig über den Flughafen ins Spiel gebracht. Besonders der direkte Anschluss an die Sennebahn nach Bielefeld bietet hier eine recht vorteilhafte Perspektive. Sinnvoll wäre es auch, wenn Lippstädter und Paderborner Vertreter über ihren Tellerrand hinaus blicken könnten, um etwas Gemeinsames auf die Beine zu stellen. Falls eine eigene Buslinie nach Lippstadt nicht zu Stande kommt, sollte wenigstens am Bahnhof auf den privaten Flughafenstransfer hingewiesen werden, um gestrandeten Fahrgästen eine Verbindung zu bieten.

Auch eine zusätzliche Beschilderung nach dem Vorbild Dortmunds ist ratsam. Dort wird am Bahnhof Holzwickede schon lange der Zusatz „Flughafen Dortmund“ geführt, vom ständig bereitstehenden Flughafenshuttle vor Ort ganz zu schweigen. Wer in Lippstadt aussteigt, nur weil der Flughafen den Namen der Stadt trägt, für den ist die Fahrt erst einmal zu Ende. Denn weder im offiziellen Lippstädter Fahrplanbuch noch im Internet finden sich brauchbare Hinweise darüber, wie Fahrgäste zum Flughafen kommen.

Busnetz Hamm

Hamm. (hk) Nach umfangreicher Öffentlichkeitsbeteiligung und dem Start des neuen Busnetzes am 22. August 2005 (siehe **Ruhr-schiene 2005#4**) wurden nun auf Anregung von Kunden in Teilbereichen Optimierungen und Erweiterungen vorgenommen.

Die Fahrgäste im Stadtbezirk Uentrop erlebten am 9. Januar 2006 einen erneuten kleinen Fahrplanwechsel. Die Fahrten der Linie 1/3 auf dem Alten Uentroper Weg im Bereich der Kolonie Maximilian wurden um fünfzehn Minuten verlegt. Zusammen mit der Linie 28 wird den Kunden aus diesem Bereich nun ein fast glatter Dreißig-Minuten-Takt angeboten. Geringfügige Änderungen wurden im Fahrplan der Linie 6 durchgeführt, um die Fahrplantreue zu gewährleisten.

Die Anregungen von Kunden zum Taxi-Bus wurden ebenfalls zu diesem Stichtag umgesetzt. Die Taxi-Bus-Fahrten können nun unter der kostenfreien Rufnummer 0800 2744444 bestellt werden. Nach den Änderungen im Taxi-Bus-Angebot am 17. Oktober 2005 ist dies die zweite Maßnahme um die Kundenakzeptanz im Bereich Braam-Ostwennemar zu verbessern.

Eine erfreuliche Erweiterung gibt es auch im Nachtbusverkehr. Die Nachtbuslinie N1/3 wird bei Bedarf mit dem Taxibus T33N Maximilianpark-Lippestraße-Uentrop erweitert.

Es ist erfreulich zu sehen, dass sich Stadt und Verkehrsbetrieb der Kritik der Öffentlichkeit ehrlich gestellt und Änderungen, soweit sie in der Kürze der Zeit möglich waren, umgesetzt haben. Im Gegensatz zu früheren Änderungen „in letzter Minute“ wurden die Kunden diesmal frühzeitig und umfassend über die Änderungen informiert.

Angepackt werden muss nun auch die Verknüpfung des Nachtbusangebotes mit dem Regionalverkehr aus dem Ruhrgebiet. Leider können Fahrgäste, die nach 21 Uhr aus dem Ruhrgebiet zurückkommen, den Nachtbus nicht nutzen, da er ihnen vor der Nase weggefahren ist. Dies ist angesichts des sehr guten Angebotes des RE 1 zur Abend- und Nachtzeit vollkommen unverständlich.

meoline – Mit viel Schwung ins neue Jahr

Mülheim an der Ruhr/MEO. (ah) Nach mehreren politischen Gesprächsrunden haben die Räte in Mülheim und Essen im Herbst letzten Jahres die Weichen für eine Weiterentwicklung der meoline gestellt. Das dritte Jahr der Fahrbetriebsgesellschaft beginnt mit tiefgreifenden Veränderungen: Eine Neufassung des Gesellschaftsvertrages mit der StOAG als stillem Gesellschafter, einem neuen Geschäftsführer für den Fahrbetrieb und einer Regelung zur Arbeitnehmerüberlassung zwischen MVG und meoline.

Nach dem Rückzug der StOAG und dem Wunsch der Politik, eine erste Bilanz zu ziehen (siehe **Ruhrschiene 2005#3**), sind nun Ende letzten Jahres die Weichen für die meoline neu gestellt worden. Die StOAG hat ihre bisherigen Gesellschaftsanteile (22 %) rückwirkend zum 30. Juni 2005 an die MVG (jetzt 23 %) und die Abellio Beteiligungsgesellschaft (neu 77 %) übertragen. Sie bleibt aber Stiller Gesellschafter und kann sich jederzeit wieder beteiligen. Voraussetzung dafür ist, dass sie die meoline mit Fahrdienstleistungen beauftragt, die mindestens einem Drittel des am 31. Dezember 2004 beauftragten Umfangs entsprechen. Gleichzeitig geht das Vorschlagsrecht für einen der beiden Geschäftsführer an die MVG über. Diese bestellt für die Durchführung des gemeinsamen Fahrbetriebes in Essen und Mülheim Heiko Hansen. Dazu sind die Strukturen der meoline und der MVG so angepasst worden, dass Herr Hansen zunächst für ein Jahr mit je einer halben Stelle bei der MVG als technischer Geschäftsführer verbleibt als auch bei der meoline als Geschäftsführer Fahrbetrieb tätig wird.

Fahrdienstmitarbeiter

Veränderungen gibt es auch für das Personal. Mit dem Abschluss eines Vertrages zur Arbeitnehmerüberlassung soll das Direktions- und Weisungsrecht für die im Fahrbetrieb tätigen Mitarbeiter auf die meoline übergehen. Bisher gab es einen Vertrag zur Übertragung der Betriebsleistungen bei gleichzeitiger Rückbeauftragung der Personaldienstleistungen an die MVG. Für die meoline haben sich jedoch in der betrieblichen Praxis Defizite bei der Anwendung dieses Modells ergeben, die der Realisierung der

Kooperationsziele entgegenstehen. Deshalb soll die MVG nunmehr ihre Mitarbeiter an die meoline überlassen. Hierzu muss jeder einzelne Mitarbeiter der Überlassung nach Arbeitnehmerüberlassungsgesetz zustimmen und sich bereit erklären, für Dritte tätig zu werden. Nach heftiger Kritik des MVG-Betriebsrates wurde mit diesem zum Ausgleich vereinbart, betriebsbedingte Kündigungen für die betroffenen Fahrdienstmitarbeiter der MVG auszuschließen. Zukünftig wird ausschließlich die meoline die zur Durchführung des Fahrbetriebs notwendigen Mitarbeiter einstellen.

Wettbewerb

Wie geht es nun weiter? Die Mülheimer Ratsvorlage stellt dazu fest: „Um den wettbewerblichen Anforderungen gerecht zu werden, ist eine Anpassung der Strukturen erforderlich. Es wird weiterhin eine Trennung in Betreiber-, Regie- und Aufgabenträgerfunktion (Drei-Ebenen-Modell) angestrebt, so dass den Verkehrsunternehmen ein gleitender Übergang in den Wettbewerb ermöglicht und gleichzeitig der Einfluss der Kommunen auf die Gestaltung des lokalen ÖPNV gesichert wird. Das für Mülheim und Essen gewählte Marktmodell berücksichtigt, dass Fahrbetriebsleistungen von Betreiberunternehmen erbracht werden. Die meoline ist zur Vorbereitung auf den Wettbewerb und zur Erschließung möglicher Synergien als Betriebsebene gegründet worden. In einem nächsten Schritt ist nun die Regie- und die Aufgabenträgerebene organisatorisch auszugestalten. Hierfür müssen Zuständigkeiten von Stadt und MVG festgelegt und notwendige Ressourcen in der jeweiligen Organisationseinheit zur Verfügung gestellt werden.“



Nachtnetz zwischen Bochum und Dorsten

Bochum/Gelsenkirchen/Herne/Vest. (js) In **Ruhrschiene** 2005#4 wurde über die Neustrukturierung und Verknüpfung der NachtExpress-Systeme im VRR berichtet. Nun sind auch die neuen Fahrpläne von Bogestra und Vestischen Straßenbahnen umgesetzt.

Bogestra und Vestische haben wie erwartet und vom VRR vorgeschlagen zum 29. Januar 2006 ihre NachtExpress-Abfahrtszeiten um genau eine halbe Stunde verschoben. Davon ausgenommen sind der NE 14 zwischen Datteln und Dortmund-Mengede und der NE 18 zwischen BO-Langendreer und Witten, die ihre bisherige Fahrplanlage behalten.

Während beim NE 14 so ein neuer Anschluss von und nach Recklinghausen entstanden ist, geht beim NE 18, der auf die S-Bahn abgestimmt ist, der Anschluss vom und vor allem zum Bochumer NE 3 in Langendreer am Markt verloren. Es gibt nun keine nächtliche Fahrmöglichkeit mehr von Witten nach Bochum ohne langen Aufenthalt in Langendreer oder geringfügig schnelleren Umweg über Dortmund Hbf.

Die Vestische hat wie vorgeschlagen den NE 2 optimiert: Durch Verzicht auf die zweiminütige Standzeit am Goetheplatz in Gladbeck fahren die Busse in Bottrop nun erst zur Minute :10 ab, so dass noch Anschluss vom um :09 ankommenden Essener NE 16 besteht. In Gegenrichtung kommt durch diese Beschleunigung der NE 21 bereits um :40 in Oberhausen Hbf an, so dass der zur Minute :43 abfahrende RE 3 nach Düsseldorf noch knapp erreicht wird.

Nicht verändert wurden die Abfahrtszeiten der Nachtfahrten auf den Herner Linien 311 und 362. *Hier erscheint offenbar die Schlusszeit der Kinospätvorstellung wichtiger zu sein als die Anschlüsse vom und zum NachtExpress-System der Nachbarstädte Bochum und Recklinghausen.*

Haltern wacht wieder auf

Die Vestische reagierte mitten in der Fahrplanperiode am 30. Oktober 2005 auf die Schließung der Disko „Old Daddy“ mit Streichung der Halterner NE-Linien. Seitdem kehrte der NE 8 in Dorsten-Barkenberg mit gut 41 Minuten Stand-

zeit um, die Linie NE 7 in Marl-Sickingsmühle mit einer halben Stunde Standzeit – beides an der jeweils letzten Wendemöglichkeit vor der Halterner Stadtgrenze. So konnten weder ein Fahrzeug noch ein Fahrer und damit auch praktisch keine Kosten eingespart werden.

Nun hat die Disko wieder geöffnet. Daher wurde kurzfristig entschieden, ab dem Fahrplanwechsel – also praktisch ab den frühen Morgenstunden des 4. Februars – die Linien NE 7 und NE 8 wieder auf ihrem angestammten Linienweg bis Haltern „Old Daddy“ verkehren zu lassen.

Sterne statt Kleeblätter

Wie schon in der letzten **Ruhrschiene** beschrieben, fordert PRO BAHN eine Neugestaltung des Bochumer Nachtnetzes und die Einführung eines Nachtnetzes in Herne. Durch den Ersatz der nur in einer Richtung befahrenen Schleifen durch sternförmige Netze wären für die Fahrgäste weniger Umwege nötig. Zugleich kann dann das Nachtnetz am Samstag Morgen bis gegen sechs Uhr, am Sonntag noch zwei Stunden länger, betrieben werden und in dieser Zeit die Tageslinien ersetzen. So sind bei besserem Angebot sogar Einsparungen möglich.

Abgestimmt auf die Nacht-S-Bahnen sollten die Sternfahrten in Gelsenkirchen-Buer und Herne zur Minute :45 erfolgen, in Bochum und Wanne-Eickel zur Minute :15. Am Gelsenkirchener Hbf würden die NE nach Buer etwa um :10 abfahren, die in die südlichen Stadtteile ungefähr zur Minute :20.

Überlegenswert ist, statt der zwei Züge der U 35 NE, die nach kurzer Fahrt an beiden Endhaltestellen lange Standzeiten haben, lieber vier Gelenkbusse fahren zu lassen. Damit ist bei geringerem Aufwand eine bessere Erschließung entlang der Strecke möglich. Auf dem Südast könnten zwei parallele Linien auf unterschiedli-

chen Wegen zur Uni verkehren, die Hustadt direkt erschließen und weiter nach Langendreer oder Witten geführt werden. Ein Nachtbus nach Herne könnte auch das Veranstaltungszentrum Flottmannhallen direkt anfahren und würde mit

einer knappen halben Stunde Fahrzeit den Herner Bahnhof genau passend zur Sternfahrt erreichen. Bis Riemke sollte eine weitere Linie verkehren, die auch die Stadtteile links und rechts der Herner Straße bedienen kann.

Der „Bogestra-Fahrplanwechsel“

Bochum/Gelsenkirchen/Ennepe-Ruhr/Herne. (js) Nach dem europäischen Fahrplanwechsel der Bahnen am 11. Dezember 2005 und dem Fahrplanwechsel vieler kommunaler Verkehrsunternehmen am 8. oder 9 Januar 2006 gab es am 29. Januar mit dem „Bogestra-Fahrplanwechsel“ den dritten Wechseltermin innerhalb von sieben Wochen. Grund ist die Eröffnung der beiden neuen Stadtbahntunnel in der Bochumer Innenstadt. Wegen der engen Linienverflechtung führten auch Herne-Castrop-Rauxel und die Vestische Straßenbahn ihre neuen Fahrpläne mit vergleichsweise wenig Änderungen erst zu diesem Termin ein.

Am 29. Januar um 12 Uhr eröffnete Bochums Oberbürgermeisterin die neuen Innenstadt-Tunnel für die Straßenbahnlinien 302, 306 und 310. Bereits am Freitag wurde der oberirdische Straßenbahnverkehr eingestellt, um die Schienen an den drei Tunnelrampen anzuschließen. Die letzten Straßenbahnfahrten in der Innenstadt fanden dann am Sonntag mit Oldtimerfahrzeugen statt.

Neu entstanden sind auf dem ursprünglich für die U 21 (GE-Buer Nord-BO-Laer) geplanten Tunnelstück die unterirdischen Bahnhöfe „Bochumer Verein/Jahrhunderthalle“, „Rathaus (Süd)“ und „Lohring“. Außerdem halten die Linien 302 und 310 an den Außenkanten der U 35-Bahnsteige am Bochumer Hbf. Für die Linie 306 wurde eine Haltestelle in der Rampe am Rathaus gebaut. Sie verkehrt dann unterirdisch ohne weiteren Halt zum Bochumer Hbf, wo sie auf den Tunnelgleisen der 308/318 endet. Die Linien 306 und 318 müssen sich dort eine eingleisige Wendeanlage teilen. Ob die Verlängerung der 306 ab der Haltestelle Rottmannstraße in Richtung Harpen jemals gebaut wird, steht noch in den Sternen, obwohl sie eigentlich Teil des Beschlusses über die unterirdische Führung der 306 ist.

Am Bochumer Rathaus sind nun mit der im nördlichen Tunnel haltenden U 35 und den vier Buskaps vier unabhängige Haltestellen entstanden, zwischen denen nur mit weiten Wegen und Treppen umgestiegen werden kann.

Die Haltestelle „Bongardstraße“ mitten in der City wird von den Straßenbahnen nicht mehr angefahren. Dort halten jetzt nur noch die Busse der Linien 345 und 368 – bis Mai aber wegen des Abbaus der Schienen bloß in einer Richtung.

Die Fahrpläne der Straßenbahnlinien ändern sich bis auf die kürzeren Fahrzeiten im Tunnel kaum, der neue Tunnel wird also nur von stündlich neun kleinen Straßenbahnwagen befahren. Die Linie 302 verkehrt jetzt immer bis Bochum-Laer, die Straßenbahnhaltestelle „Buddenbergplatz“ auf der Südseite des Hauptbahnhofs entfällt. Positiv zu vermelden ist, dass sich in der Schwachverkehrszeit die Linien 302 und 310 zu einem Fünfzehn-Minuten-Takt zwischen Laer und Stahlhausen ergänzen. Dadurch konnte auch auf die Sternfahrten mit den langen Standzeiten am Hauptbahnhof weitgehend verzichtet werden. So werden je zwei Fahrzeuge gespart.

Busse ignorieren den Tunnel

Im Buslinienetz gab es bis auf die Umbenennung der Haltestelle „Lohring“ keine Veränderungen anlässlich der Tunnelöffnung. Die Linien 345 und 368, die bisher die Straßenbahnlinien verdichteten, verkehren mit gleichen Fahrzeiten und Haltestellen an der Oberfläche parallel zum Tunnel weiter. Wenigstens ist es gelungen, sie bei pünktlicher Fahrt nicht von der nun sieben Minuten schnelleren Straßenbahn überholen zu las-



Fahrplanwechsel



Die neue Haltestelle „Rathaus“ der Linie 306 in der Tunnelleinfahrt im August 2005 kurz vor der Montage des Daches. Der südliche Zugang Richtung Innenstadt, zu den Bushaltestellen und zum Bahnhof der Linien 302 und 310 bietet nur eine relativ schmale feste Treppe. Einen ebenerdigen Zugang gibt es nur an der Nordseite am Ende der Tunnelrampe. Foto: Jochen Schönfisch

sen. Die beiden Linien fahren auch weiterhin den Hauptbahnhof nicht direkt an, sondern halten wenig umsteigefreundlich in der Massenbergstraße. Der Parallelverkehr der Linie 345 ist mindestens so lange notwendig, bis sie auf dem Abschnitt nach Werne wieder durch die Straßenbahn ersetzt wird. Ob wir das jemals erleben dürfen? Bis dahin wäre es sinnvoll, die Parallelführung geringfügig aufzubrechen. So könnten die Busse statt in der Nähe der Treppe zur Tunnelstation Jahrhunderthalle lieber am Bahnhof BO-West halten und so eine Verbindung zur RB 46 herstellen. Auch sollten beide Linien den Bochumer ZOB anfahren, wo sie gebrochen und in andere Richtungen verknüpft werden könnten.

Im Süden von Wanne-Eickel wurde die Linie 385 bis Hannibal Einkaufszentrum knapp hinter der Bochumer Stadtgrenze verlängert und er-

schließt damit den ÖPNV-freien Bereich um den früheren Personenzughalt Wanne-Eickel Süd.

Der Halbstundentakt der Linie 355 wurde samstags passend zur Geschäftsöffnungszeit bis zwanzig Uhr verlängert. Die Normalverkehrszeit der Linien 364/366 mit drei stündlichen Fahrten liegt samstags nun zwischen neun und neunzehn Uhr statt zwischen fünf und sechzehn Uhr.

Stündlich neue Verbindungen

In Bochum führt die Bogestra mit der Linie 344 eine neue Verbindung im Stundentakt zwischen dem Ruhrpark-Einkaufszentrum und Riemke ein. Die Linie verdichtet bis Hiltrop die Linie 366 in dieser Richtung etwa auf einen Halbstundentakt, in der Gegenrichtung wird daraus ein 16'/44'-Takt. Bis zum Tippelsberg fährt der Bus parallel zur häufig verkehrenden Linie 353.

Schön, dass Bochum sich eine neue Buslinie leisten kann. Der dichtere Takt im Bereich Rosenberg ist überfällig. Besser als eine stündliche Heckenlinie wäre aber ein Zwanzig-Minuten-Takt auf der Linie 366 zwischen Ruhrpark und Hiltrop mit Durchbindung als Linie 333 nach Herne.

Auch in Gelsenkirchen und Wanne-Eickel gibt es neue stündliche Direktverbindungen. Die Linie 342 wurde zur FH Gelsenkirchen verlängert und übernimmt den Abschnitt Erle–Wanne-Eickel der 398. Dort ist sie jetzt mit der 384 verknüpft, was ein Fahrzeug einspart und zugleich eine Verbindung in die Wanner Innenstadt schafft.

Die Linie 398 durchfährt nun – gegenläufig zur 397 – die Resser Mark und weiter durch das Gewerbegebiet Emscherstraße nach Sutum. In der Schwachverkehrszeit fahren die Linien 397 und 398 nicht, den Abschnitt Erle–Buer übernimmt die 381. Die Eichkampsiedlung wird abends, Samstag nachmittags und sonntags nun von einem Anruf-Sammel-Taxi statt vom Bus bedient.

Übersichtlicher ist das Busnetz zwischen Erle, Resser Mark und Sutum dadurch nicht geworden. Ob die Direktverbindung von der Fachhochschule durch eher dörfliche Stadtteile nach Wanne-Eickel angenommen wird, muss auch erst abgewartet werden. Ein klareres Angebot würde es ergeben, die Linie 398 im Halbstundentakt und mit ausgeweiteten Betriebszeiten den alten Weg von Buer bis Wanne-Eickel befahren zu lassen, dafür die Linie 397 einzustellen und die Eichkampsiedlung nur im Bedarfsverkehr zu bedienen – aber bitte nicht als AST sondern als Taxi-Bus zum normalen VRR-Tarif.

Leistungsminderungskonzept

Der Ennepe-Ruhr-Kreis muss kräftig sparen, Deshalb wurde auf vielen Buslinien ein „Leistungsminderungskonzept“ mit deutlicher Senkung der Fahrzeugkilometer umgesetzt. Auch in Gelsenkirchen wird am Busnetz gespart, dort heißt es aber „Busnetzoptimierung“ und es gibt auch einige Verbesserungen. In Bochum wird der Aufwand für die Linie 344 an anderen Stellen ausgeglichen.

Die größte Sparmaßnahme ist die Umstellung der Linien CE 31, 194, 320, 340, 348, 350, 375,

376, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 389 und 396 von Zwanzig- auf Dreißig-Minuten-Takte an Samstagen. Darüber hinaus werden bei etlichen Linien frühmorgens oder abends einzelne Fahrten gestrichen. Die Linie 374 wird sonntags komplett eingestellt.

Die Linie 340 wurde in Rotthausen bis zur Haltestelle Landschede verlängert und dort mit der Linie 381 durchgebunden. So kann bei besserem Angebot ein Fahrzeug eingespart werden. Der CE 56 verkehrt abends nicht mehr zwischen Gelsenkirchen Hbf und Schloss Horst. Hier wird auf die parallele Linie 383 verwiesen, die zwar das Gelsenkirchener Gebiet erschließt, mit der und dem Umstieg in Horst die Verbindung nach Gladbeck aber zwanzig Minuten länger dauert.

Vereinfacht wurde die Linie 247. Statt wie bisher direkt nach Buer Rathaus zu fahren und dann vor der Rückfahrt noch als Linie 248 die Schleife durch die Buerer Innenstadt in beiden Richtungen einmal zu durchfahren, fährt die 247 nun durch die Schleife zum Rathaus. Die Liniennummer 248 entfällt. Der Endabschnitt an der Stadtgrenze wird nördlich der Haltestelle Mentzelstraße abgesehen von einer Frühfahrt durch AST ersetzt. Insgesamt spart das einen Kurs ein.

Teures AST soll sparen helfen

Nach den angeblich so guten Erfahrungen mit den vier AST-Linien in Bochum – sie werden kaum genutzt und sparen somit viel Geld – werden nun auch die Linien 359, 363, 369, 395 und der Gelsenkirchener Abschnitt der 194 abends auf Anruf-Sammel-Taxi umgestellt. Dadurch gibt es zwar nominell einen dichteren Takt oder ein späteres Betriebsende, dafür muss die Fahrt aber vorbestellt und ein zusätzliches Ticket gelöst werden.

Für die Zukunft bleibt zu hoffen, dass nicht zu viele Fahrgäste durch die Einsparungen verloren gehen. Statt weiterer Fahrtstreichungen muss es demnächst auf jeden Fall eine echte Busnetzoptimierung geben. Insbesondere der Bochumer Osten und der Bereich Bismarck/Bulmke-Hüllen in Gelsenkirchen bieten Potenzial für klarere Linienführungen, dichtere Takte – und mehr Fahrgäste.



Essen: Abwarten nach dem Fahrplanwechsel

Essen. (th) Am 9. Januar 2006 fand bei der Essener Verkehrs-AG (EVAG) ein Fahrplanwechsel statt. Die Änderungen betrafen vor allem den Samstagsverkehr. Das Tagesnetz startet nun samstags erst gegen sieben Uhr statt um fünf Uhr. Dafür wurde die Betriebszeit des Nachtnetzes durch die stündlich verkehrenden Nachtexpress (NE) bis sieben Uhr verlängert.

PRO BAHN hat im Vorfeld des Fahrplanwechsels ein nur stündliches Angebot bis sieben Uhr als nicht der Nachfrage entsprechend kritisiert und so erreicht, dass gegen sechs Uhr eine zusätzliche NE-Fahrt durchgeführt wird. Somit wird zum Beispiel Beschäftigten des Einzelhandels am Samstagmorgen zumindest ein Halbstundentakt ab 5:30 Uhr mit NE-Linien zum Erreichen ihrer Arbeitsstätten angeboten.

Alle Fünfzehn Minuten ein Stern

Ab sieben Uhr fahren die Tageslinien bis ca. 8:30 Uhr im Dreißig-Minuten-Takt, der sich dann auf den U-Bahn- und Straßenbahnlinien auf einen Fünfzehn-Minuten-Takt bis 19 bzw. 21 Uhr verdichtet. Mit dem Einsatz der U 11 bis Altenessen ergibt sich ein 7,5-Minuten-Takt auf diesem Teil der Nordstrecke. Die meisten Buslinien verkehren tagsüber bis sechzehn Uhr alle fünfzehn und anschließend alle dreißig Minuten.

Neu ist die ganztägige Einführung von Sternfahrten am Samstag. Die EVAG begründet dies mit einheitlichen Abfahrtszeiten der Tageslinien samstags. Nachteil der Sternfahrten sind die hohen Fahrzeitverluste für Fahrgäste, die über den Hauptbahnhof hinaus fahren möchten. Neben der Standzeit führt dabei das veraltete Signalsystem im Essener Tunnel zu weiteren Verzögerungen.

Nachfragegerechter

Insgesamt schafft die EVAG ein nachfragegerechteres Samstagsnetz mit einem verbesserten und an den längeren Ladenöffnungszeiten orientieren Angebot am späten Nachmittag. Die nächsten Monate werden zeigen, wie sich die Änderungen auf die Fahrgewohnheiten der Kunden und die Fahrzeugauslastungen auswirken. Dennoch: Mit dem neuen Samstagsverkehr geht die Essener Verkehrs-AG ein großes Risiko ein.

Erstmals sind von den Angebotsveränderungen zahlreiche Kunden betroffen: Beschäftigte, Innenstadtkunden, Gelegenheitsfahrgäste. Insbesondere für Fahrgäste der U- und Straßenbahnen und des Frühverkehrs verschlechtert sich das Angebot. Es bleibt abzuwarten, ob der Fünfzehn-Minuten-Takt tagsüber auf den Hauptlinien ausreichen wird. Wenn die EVAG sich an die Ladenöffnungszeiten anlehnen möchte, darf sie die Buslinien nicht bereits ab 16 Uhr ausdünnen. Essen ist bis 20 Uhr offen!

Wer erwartet hatte, dass zu Lasten des Frühverkehrs das Angebot am frühen Abend gestärkt würde, sieht sich getäuscht. Die ganztägige Einführung der Sternfahrten am Hauptbahnhof führt zu längeren Fahrzeiten und ist betriebswirtschaftlich wenig sinnvoll. Durch den Wegfall der Sternfahrten könnten Mittel frei werden, um das Angebot bis 21 Uhr auf einen Fünfzehn-Minuten-Takt zu verdichten. Ein Blick auf Städte wie Dortmund oder Oberhausen wäre vielleicht hilfreich.

Die EVAG ist gut beraten, flexibel auf mögliche Probleme zu reagieren. Immerhin hat die EVAG angekündigt, an den ersten drei Samstagen ausgiebige Fahrgastzählungen durchzuführen und bei Bedarf das Angebot zu verdichten.

Dortmund korrigiert

Dortmund. (js) Die DSW21 in Dortmund haben zum 29. Januar vor allem zur Verbesserung von Anschlüssen kleine Korrekturen an ihrem im Oktober eingeführten Fahrplan (siehe **Ruhrschiene 2005#4**) vorgenommen. Wichtigste Änderung: Wie von PRO BAHN gefordert gibt es nun jeweils einen NachtExpress-Bus um 0:08 und 0:35 Uhr ab Hbf, so dass auch die beiden ersten NE-Sternfahrten an der Reinoldikirche von der S 1 aus erreicht werden.

Ruhrpromenade – Vier Jahre Bauarbeiten

Mülheim an der Ruhr. (ah) Die Ruhrpromenade soll als Mülheims großes städtebauliches Projekt die Innenstadt näher an den Fluss bringen. Im Februar beginnt es mit rund vierjährigen Kanal-, Straßen- und Gleisbauarbeiten. Bis es deutliche Verbesserungen für den ÖPNV gibt, müssen Einschränkungen in Kauf genommen werden.

Nach dem aktuellen Terminplan werden in diesem Jahr bereits die Hälfte der elf ÖPNV-relevanten Baumaßnahmen begonnen. Noch im ersten Quartal geht es mit Kanalbauarbeiten im Bereich der Mühlenbergkreuzung los. Ab April wird dort innerhalb eines Jahres die Haltestelle Schloss Broich für die Linien 122, 124 und 131 umgebaut. Dort wird es für beide Fahrrichtungen kombinierte Haltestellen (Seitenbahnsteige) für Bus und Bahn in der Straßenmitte geben.

Ab Juni wird die Leineweberstraße im Bereich der heutigen Haltestelle Stadtmitte in einer Bauzeit von acht Monaten so umgebaut, dass es zwei Fahrspuren für den Individualverkehr (IV) Richtung Schlossbrücke gibt und jeweils für beide Fahrrichtungen kombinierte Straßenbahn- und Bushaltestellen für die zukünftige Nothaltestelle „Berliner Platz“ (für Ein- und Ausrückfahrten vom und zum Betriebshof). Als weitere Maßnahme folgt der Umbau der Friedrich-Ebert-Straße zwischen Rheinischer Straße/Konrad-Adenauer-Brücke und Bahnstraße für den Zweirichtungsverkehr (rund sechzehn Monate). Ebenfalls mit Beginn im zweiten Quartal soll in vier Monaten die Gleisanlage an der Kreuzung Leineweberstraße/Friedrichstraße (Kreuzung Stadtmitte) umgebaut werden. Gleichzeitig wird auf der Bahnstraße zwischen Rathausmarkt und Eppinghofer Straße in einem halben Jahr der Zweirichtungsverkehr eingerichtet. Zukünftig fahren ja die Busse um die neue Haltestelle Stadtmitte zu erreichen ab Hauptbahnhof nicht mehr über die Haltestelle Kaiserplatz, sondern über Rathausmarkt.

Umbau Friedrichstraße

Im dritten Quartal startet dann der einjährige Umbau der Friedrichstraße. Die Gleise der Linie 110 werden gegenüber vom Berliner Platz in Seitenlage verlegt und schwenken erst südlich der

Einmündung Bachstraße wieder in Mittellage. Die Haltestelle Wertgasse bekommt vor dem evangelischen Krankenhaus einen Mittelbahnsteig.

Anfang 2007 wird dann der Individualverkehr zwischen Leineweberstraße und Bahnstraße aus der Friedrich-Ebert-Straße herausgenommen und provisorisch Richtung Norden über die heute vierspurige Einrichtungs-Ruhrstraße geführt. Dort werden dann wahrscheinlich auch die Busse Richtung Rathausmarkt hergeleitet. Im zweiten Quartal ist der Beginn der anderthalbjährigen Umbauarbeiten zwischen Bahnstraße und Schollenstraße vorgesehen. Dort muss es zukünftig gemeinsame Fahrspuren für IV und ÖV geben. Im vierten Quartal wird dann der restliche Teil der Friedrich-Ebert-Straße in Angriff genommen. Die Ausfahrt der Tiefgarage Schloßstraße wird geschlossen und vor dem Kaufhof die neue zentrale Haltestelle Stadtmitte mit Seitenbahnsteigen für Bus und Straßenbahn angelegt. Dies dauert rund zwanzig Monate.

2009: Neue Verkehrsführung

Spätestens Mitte 2009 kann die neue Haltestelle Stadtmitte in Betrieb genommen werden. Danach werden die Gleise in der Schollenstraße und Ruhrstraße (heutige Kaufhof-Umfahrung) innerhalb von zehn Monaten entfernt. Gleiches gilt für die Bushaltestelle dort. Nach vier Jahren sollen Anfang 2010 alle verkehrlichen Baumaßnahmen beendet sein. Bis dahin wird es immer wieder zu Einschränkungen für Fahrgäste kommen. Zeitweise wird es auch Schienenersatzverkehr geben müssen. Dennoch lohnen sich die Maßnahmen: Nicht nur die Umsteigewege zwischen Bus und Bahn werden deutlich kürzer, sondern durch die kürzeren Wege und die Vorrangschaltung werden bis zu zwei Minuten Fahrzeit pro Richtung eingespart.



Einkaufsfreizeitreisen ab 2010

Dortmund. (dv) Der Baubeginn des von vielen Dortmundern lang ersehnten Bahnhof-Projekts „3do“ („Verkehr, Einkaufen, Freizeit“) scheint in den nächsten zwölf Monaten bevor zu stehen. Die positive Entscheidung des DB-Vorstands ist nach jahrelangen Verzögerungen im Januar gefallen. Anfang Februar wurde nach der ungewöhnlich langen Bearbeitungszeit von knapp drei Jahren der Planfeststellungsbeschluss, quasi das Baurecht für den Bahn-Bereich des neuen „Multithemencenters“, durch das Eisenbahnbundesamt zugestellt. Voraussichtlich ab Ende Februar wird der Planfeststellungsbeschluss durch die Stadt Dortmund für zwei Wochen zur Einsichtnahme ausgelegt. Die Stadt Dortmund hat ebenfalls alle baurechtlichen Voraussetzungen für die Überbauung des Bahnhofs mit einem Einkaufszentrum geschaffen. Im Jahr 2010 soll der neue Bahnhof fertig gestellt sein.

Noch gibt es einige Hürden. Verträge zwischen DB, Investor und Stadt müssen unterschrieben, die Landes- und Bundesförderung muss schriftlich zugesichert werden und die DB muss mit den SPNV-Zweckverbänden Einigkeit über den Umgang mit Strafzahlungen für baustellenbedingte Verspätungen erzielen. Relativ zu den bisher aus dem Weg geräumten Problemen scheinen diese Schritte bewältigbar.

Aus Fahrgastsicht wäre der vor zwei Jahren veröffentlichte DB-Entwurf für eine „kleine“ Lösung ohne Einkaufszentrum erfreulicher gewesen – statt einer Betonplatte über den Gleisen hätte es eine verglaste, luftige Bahnsteighalle gegeben. Aber vordringlich wichtig ist, dass der Bahnhof Dortmund zeitgemäß mit genügend Platz für täglich 125 000 Fahrgäste und vor allen Dingen barrierefrei ausgebaut wird. Da schluckt PRO BAHN zur Not auch dicke Stützen auf den Bahnsteigen, wenig Tageslicht für die Passagiere und die Gefahr eines zweiten „Palast der vier Winde“ nach Kassel-Wilhelmshöhe. Dennoch wird PRO BAHN den Planfeststellungsbeschluss kritisch prüfen, damit Fahrgast- nicht hinter Einkaufs- und Freizeitbelangen zurückstehen.

Altenessen aufwärts

Essen. (dv) Der seit dem Umbau am Bahnhof Essen-Altenessen vorhandene, aber nie in Betrieb befindliche Aufzug hat Fahrt aufgenommen. Nach fünf Jahren ist es der DB gelungen, den Aufzug baulich abzunehmen und in Betrieb zu setzen.

Der DB einen herzlichen Glückwunsch zu dieser Meisterleistung. Wenn nun der VRR als Besteller eine Lösung für den barrierefreien Einstieg vom 76-cm-Bahnsteig in die 96-cm-S-Bahnen sowie die Altbaufahrzeuge des RE 3 findet, können sogar Rollstuhlfahrer den Bahnhof nutzen.

Abellio-Nahverkehrsostalgie

Essen. (dv) Zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005 ist der neue SPNV-Anbieter Abellio gestartet. Neben der RB 46 „Nokia-Bahn“, die mit neuen LINT-Dieselfahrzeugen betrieben wird, fährt Abellio auch die RB 40 „Ruhr-Lenne-Bahn“ zunächst für zwei Jahre mit einem Zug aus drei alten Nahverkehrswagen. Da bis auf den Steuerwagen keine Sanierungen der Wagen stattgefunden haben, gab es neben Lob zum Betriebsstart auch große Kritik von Pendlern.

PRO BAHN beglückwünscht Abellio zum Betriebsstart. Das nostalgische Wagenmaterial auf der RB 40 ist ein Ärgernis, das aber dem VRR als Besteller angelastet werden muss. Was bestellt ist, wird gefahren ...

Fahrgastportal barrierefrei

Östliches Ruhrgebiet/weltweites Netz. (js) Das unter der Adresse www.bus-und-bahn.de zu erreichende Internetportal der Kooperation östliches Ruhrgebiet ist seit November 2005 endlich weitgehend barrierefrei aufgebaut. Die Seiten sind nun so gestaltet, dass sie mit jedem Browser entsprechend seinen Fähigkeiten korrekt dargestellt werden. So können sich nun beispielsweise auch Blinde Informationen über den ÖPNV abrufen und sich in der Braille-Zeile ihres Spezial-Computers darstellen lassen.

Wettbewerb Mülheim Hbf

Mülheim an der Ruhr. (ah) Ein neues Kapitel der unendlichen Geschichte um die Sanierung des Mülheimer Hauptbahnhofes: Am 27. Januar hat ein achtzehnköpfiges Preisgericht (Politik, Architekten, DB AG, Wirtschaft) über die Bewertung der 21 vorgelegten Entwürfe für einen neuen Hauptbahnhof entschieden. Im Ergebnis wurden zwei Preise verteilt und vier Entwürfe angekauft.

Überraschend war die Vielfalt der verschiedenen Modelle: Teilweise wurde das historische Bahnhofsgebäude entfernt und durch Glasgebäude oder Türme ohne erkennbaren Bahnbezug ersetzt. Manche Gebäude wurden über den gesamten Bereich der Gleise und Bahnsteige gesetzt und erinnerten eher an ein Ufo.

Gewonnen hat jedoch ein Modell, das einen Erhalt des Jugendstilbauwerks ermöglicht. Die Funktion als Haupteingang entfällt jedoch. Der Vorplatz bleibt den Fußgängern vorbehalten. Zukünftig wird es eine Konzentration auf die Nord-Süd-Verbindung geben. So gibt es im Süden, im Bereich des heutigen Durchgangs zum Einkaufszentrum „Forum“, neben den Zugängen zur Stadtbahn und dem geplanten Busbahnhof, demnächst auch einen neuen Vorplatz mit Taxizufahrt. Die Trasse der Rheinischen Bahnstrecke bleibt erhalten und wird zur Ost-West-Grünachse mit großzügigen Rampen für Fußgänger und Radfahrer umgestaltet.

Meoline: 29 neue Busse

MEO. (ah) Rechtzeitig zum Jahreswechsel hat Mercedes 29 neue Citaro-Busse mit Rußpartikelfilter (Euro-3-Norm) und Klimaanlage für zwei der drei MEO-Städte ausgeliefert. Insgesamt achtzehn der gelben Gelenkbusse und sechs Standardbusse sind für Essen bestimmt, drei bzw. zwei Busse für Mülheim. Oberhausen wird in Kürze zwölf weitere Busse dieser Serie erhalten. Die Meoline hat für die 29 Busse mit Flachbildschirmen zur Fahrgastinformation rund acht Mio. Euro bezahlt. Der gemeinsame Einkauf hat immerhin 500 000 Euro eingespart.

Jahresmitgliederversammlung

Liebe PRO-BAHN-Mitglieder im Regionalverband Ruhr,

im Namen des Vorstands lade ich Sie/euch herzlich ein zur Jahresmitgliederversammlung 2006

am Dienstag, 21. März 2006 um 19:30 Uhr im Verkehrs- und Umweltzentrum (VUZ) Maxstraße 11, 45127 Essen.

Das VUZ ist fußläufig vom Hauptbahnhof Essen in fünf Minuten zu erreichen: Den Hauptbahnhof am Hauptaussgang verlassen, die Fußgängerampel überqueren, über den Willy-Brandt-Platz gehen, hinter dem Kaufhof links in die Lindenallee einbiegen, die zweite Straße links einbiegen. Dies ist die Maxstraße, nach etwa 150 m liegt auf der linken Seite das VUZ.

Es ist die folgende Tagesordnung vorgesehen:

- 1) Begrüßung und Vorstellung
- 2) Wahl des Versammlungsleiters; Wahl des Protokollführers
- 3) Abstimmung über die Tagesordnung
- 4) Bericht des Vorstandes und Aussprache
- 5) Bericht des Schatzmeisters/der Kassensprüfer und Aussprache
- 6) Entlastung des Regionalvorstandes
- 7) Wahlen zum Vorstand
- 8) Wahl der Kassensprüfer
- 9) Anträge
- 10) Perspektiven/Ausblick 2006
- 11) Verschiedenes

Besonders der Aussprache über den Bericht des Vorstandes und dem Ausblick auf die kommende Arbeit soll der Schwerpunkt der Mitgliederversammlung gewidmet sein – daher freue ich mich auf Ihr/euer zahlreiches Erscheinen!

Für den Vorstand

Dominik Vinbrück
(Dominik Vinbrück, Vorsitzender)

Termine

Sonntag, 19.02.2006

Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Zwischen Alt und Kölsch – Monheim
09:10 Uhr E-Borbeck ☎ (Aufzug)
09:40 Uhr E Hbf ☎ (ServicePoint)

Dienstag, 21.02.2006, 19:30 Uhr

Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Dienstag, 28.02.2006, 20:00 Uhr

O.Tram Oberhausen

Dienstag, 07.03.2006, 19:30 Uhr

Arbeitsgruppe Essen

Samstag, 18.03.2006, 16:30 Uhr

Fahrgastversammlung Lippstadt
Gaststätte Kussmann, Poststraße
☎ Lippstadt Bf

Sonntag, 19.03.2006

Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Überraschungstour
10:10 Uhr E-Borbeck ☎ (Aufzug)
10:30 Uhr E Hbf ☎ (ServicePoint)

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

Dienstag, 21.03.2006, 19:30 Uhr

Jahresmitgliederversammlung
RV Ruhr
VUZ, Maxstraße 11, Essen
☎ Essen Hbf
siehe Seite 15 dieser **Ruhrschiene**

Freitag, 24. bis Sonntag, 26.03.2006

PRO-BAHN-Bundesverbandstag
für Landesverbandsdelegierte
Stuttgart

Dienstag, 28.03.2006, 20:00 Uhr

O.Tram Oberhausen

Dienstag, 04.04.2006, 19:30 Uhr

Arbeitsgruppe Essen

Sonntag, 09.04.2006

Achtung, 2. Sonntag!
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Bergisches Land
10:00 Uhr E-Borbeck ☎ (Aufzug)
10:05 Uhr E Hbf ☎ (ServicePoint)

Dienstag, 18.04.2006, 19:30 Uhr

Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Samstag, 22.04.2006

Landesversammlung PROBAHN NRW
Einladung des Landesverbands folgt
10:50 Uhr Führung durch das RIM
13:30 Uhr Landesversammlung
Rh. Industriemuseum Oberhausen
☎ Oberhausen Hbf

Dienstag, 25.04.2006, 20:00 Uhr

O.Tram Oberhausen

ZRL-Systemfahrplan 2006

Wie im letzten Jahr liegt dieser Ausgabe der **Ruhrschiene** der ZRL-Systemfahrplan 2006 bei. Er verbindet Linien- und Fahrplaninformationen für Bus und Bahn in kompakter Art und Weise – und kann Inspiration für Fahrgäste aus anderen Verbundgebieten sein, lohnenswerte Ausflugsziele im Ruhr-Lippe-Raum mit Bus und Bahn zu entdecken.

PRO BAHN Ruhr dankt dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe (ZRL) für die Unterstützung seiner Arbeit.

Arbeitsgruppe Essen, Bottrop, Mülheim: Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstr. 11, Essen, ☎ ☎ Essen Hbf
O.Tram Oberhausen: „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, ☎ ☎ Oberhausen Hbf

Ortsgruppe Dortmund: Nähere Informationen bei Oliver Stieglitz, ☎ 0231 815611, ✉ stieglitz@probahn-nrw.de
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.

Bitte hier abtrennen oder kopieren und einsenden. Oder einfach online Mitglied werden unter <http://www.pro-bahn.de/beitritt>

PRO BAHN e.V. • Schwanthalerstraße 74 • 80336 München • ☎ 089 54456213 • ☎ 089 54456214

Ja, ich bin an PRO BAHN interessiert.

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

Name, Vorname

Straße

PLZ, Wohnort

weitere Familienmitglieder

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.) Beruf (freiwillig)

Datum, Unterschrift

(**Ruhrschiene 2006#1** • Regionalverband Ruhr)

Sie erleichtern uns die Arbeit mit einer

Einzugsermächtigung.

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages
per Lastschrift von meinem Konto

Kontonummer

BLZ

Kreditinstitut

bin ich – bis auf Widerruf – einverstanden.

Datum, Unterschrift

- Einzelmitglied 38,- € / Jahr
 Juniormitglied (≤ 26 Jahre) 26,- € / Jahr
 Familienmitgliedschaft 45,- € / Jahr
 Fördermitgliedschaft ab 80,- € / Jahr
(Firmen, Institutionen, Kommunen)