



Bahnhof Geseke: Beitrag zur Stadtentwicklung

Geseke. (rw) Positiv beeindruckt zeigten sich die Besucher der Regionalgruppe Hellweg/Hochstift vom neugestalteten Geseker Bahnhof samt Umfeld, den sie im Vorfeld einer in der Stadt anberaumten Fahrgastversammlung besichtigten. Wer lange nicht in Geseke war, staunte über den erheblichen Bedeutungsgewinn der letzten Jahre.



Noch vor zwanzig Jahren konnten in Geseke ankommende Reisende bereits vom Zug aus einen Schrottplatz sowie eine leerstehende, später sogar ausgebrannte Güterhalle bewundern. Dieses Ensemble wich in den Folgejahren einem modernem Busbahnhof mit direktem Zugang zum Bahnsteig. Offen, einladend und vor allem sauber präsentiert sich die Fläche, um die sich ein lebendiges Stadt- und Geschäftsviertel entwickelt hat. Auch das Bahnhofsgebäude zeigt sich mittlerweile von seiner besten Seite und lädt zum Verweilen ge-

Fortsetzung auf Seite 3 >>>

Bahnsteigansicht des neugestalteten Bahnhofs Geseke.

Foto: Rainer Wester

In dieser Ausgabe:

- Überraschung bei VRR-Tarifreform**
- SPNV und SPFV**
- rhein ruhr partner-Verkehr**
- Hamm: Das (fast) perfekte Busnetz**
- Jahresmitgliederversammlung**

Inhalt & Adressen

Inhaltsverzeichnis

Titel	1
Bahnhof Geseke: Beitrag zur Stadtentwicklung	
Inhalt & Adressen	2
Tarife	4
Überraschung bei VRR-Tarifstrukturreform	
SPNV	6
SPNV im VRR: Streichen oder nachbestellen?	
SPFV	7
Gute Nacht, Essen und Bochum	
Regionales	8
Von KOMED zu rhein ruhr partner-Verkehr Hamm: Das (fast) perfekte Busnetz	
Kurzmeldungen	10
Zweimal Stille Nacht in Hagen Jetzt 3 + 9 Zweckverbände Witten für Erhalt der Linie 310	
RV Ruhr intern	11
Jahresmitgliederversammlung	
Termine	12

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
Lothar Ebbers (le) (V.i.S.d.P.), Holger
Kohring (hk), Jochen Schönfisch (js)
✉ info@ruhrschiene.de
Autoren: Torsten Eckert (te), Dirk Grenz (dg),
Axel Hercher (ah), Oliver Stieglitz (os),
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 Druck 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 (außer in Schulfreien) 17 bis 19 Uhr – dienstags betreut von PRO BAHN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bitte als Verwendungszweck angeben: „RV Ruhr“!

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

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

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

Geschäftsstelle: Friedrichstraße 95, 10117 Berlin, ☎ 030 20181742, ☎ 030 20962586

>>> Fortsetzung von Seite 1

radezu ein. Selbst die mit ihrem lautstarken Surren vertrauten Leuchtstoffröhren in der Bahnhofshalle haben die Renaissance nicht überlebt und sind mittlerweile verschwunden.

Besetzter Fahrkartenschalter

Die Geseker können froh sein, noch einen der letzten besetzten Fahrkartenschalter der Region zu haben. Einen Service, den mittlerweile auch die Bürger der umliegenden Städte und Gemeinden gerne nutzen. Wer aus Salzkotten kommend seine Fahrkarten in Geseke kauft, wird sich nicht selten auch gleich vor Ort mit Waren des täglichen Bedarfs eindecken. Somit unterstützt ein Bahnhof heute auch die Gewerbetreibenden, allen voran die Lebensmittelmärkte in Bahnhofsnähe. Gerade am Wochenende trägt ein geöffneter Schalter, so wie er in Geseke zu finden ist, zum positiven Sicherheitsgefühl der Reisenden bei.

Leider gibt es auch in Geseke Menschen, die fremdes Eigentum sowie Engagement am Bahnhof nicht zu schätzen wissen. Davon zeugten drei kurz zuvor zerstörte Glasfronten im Bereich des Busbahnhofs. Da es nicht der erste Vorfall dieser Art ist, bittet der Fahrgastverband die Bevölkerung, verstärkt auf Sachbeschädigungen zu achten und Beobachtungen unbedingt der Polizei mitzuteilen.

Radstation noch zu leer

Um Fahrräder vor Demontage wesentlicher Einzelteile oder auch Diebstahl zu schützen, eröffnete die Stadt Geseke im Februar 2007 eine Radstation im Bahnhofsgebäude. Bisher blieb die Auslastung der 118 bewirtschafteten Stellplätze aber deutlich hinter den Erwartungen zurück, nur vereinzelt entdeckt der Bahnkunde Räder zwischen den stählernen Ständerreihen. Die gespenstische Leere nahm die Regionalgruppe Hellweg/Hochstift zum Anlass, sich Gedanken um eine bessere Auslastung zu machen und die Station damit doch noch auf die Erfolgsspur zu bringen.

Die gesammelten Ergebnisse sind der Stadt Geseke bereits mitgeteilt worden. PRO BAHN ist der Meinung, dass der Anlage angesichts der kühlen Außenatmosphäre schlicht und ergreifend ein wenig mehr Pep fehle, um Neukunden für diesen Service zu begeistern. *Diejenigen, die bisher mit dem Auto zum Bahnhof fahren, überzeugt niemand mit einer zweiseitigen, schief angeklebten Benutzerordnung an der Außentür. Schließlich klebt auch kein Kaufmann Textwüsten an seine Ladentür.* Es reicht eine erste schön gestaltete Kurzfinfo über die wesentlichsten Merkmale der Station.

Name gesucht

Auch auf der Internetseite der Stadt Geseke wird die Radstation bisher eher stiefmütterlich behandelt. Dabei bietet gerade dieses Medium Raum für mögliche Erstkontakte ohne personalintensive Beratungen. Besonders schade ist, dass Geseke keinen Wert auf einen individuellen Namen für die Unterstellanlage legt. Hier könnte ein Ideenwettbewerb zur Namensfindung sicherlich dazu beitragen, dass sich die Geseker ein Stück weit mehr mit der Einrichtung identifizieren.

Da sich noch jede Menge ungenutzter Raum zwischen den Ständern breit macht, ist eine Ansprache neuer Zielgruppen dringend erforderlich, z. B. durch Tagessonderpreise für Schüler, die nachmittags einfach nur mal nach Lippstadt ins Kino möchten, oder ein vierwöchiges Probeabstellen für Pendler mit Monatsfahrkarte. Zur Zeit ist den meisten Bahnfahrern nicht einmal klar, ob ein Abholen der Räder nach den den täglichen Öffnungszeiten ermöglicht wird oder nicht. Hier könnte ein sogenannter „24-Stunden-Raum“ für neue Kundenschaft sorgen. Ein System, welches sich an anderen Stationen längst bewährt und vor allem jene Personen anspricht, die flexible Arbeitszeiten haben.

Zunächst sollte aber eine Werbeaktion in Schwung kommen, um kurzfristig für mehr Nutzer zu sorgen. *Eröffnen und sich selbst überlassen reicht auch am Bahnhof nicht mehr aus.*

Überraschung bei VRR-Tarifstrukturreform

Rhein-Ruhr. (le) Bei der im Dezember von den VRR-Gremien verabschiedeten Tarifstrukturreform, die ab dem 1. 8. 2008 gelten wird, hat es ein überraschendes Ergebnis gegeben. Zwar wurde die Einführung einer vierten Preisstufe beschlossen, aber in anderer Form als ursprünglich geplant (siehe **Ruhrschiene** 2007#4). War bis dahin vorgesehen, die Preisstufe B nur noch für zwei benachbarte Städte gelten zu lassen und für die Preisstufe C zahlreiche „Regionen“ als Gültigkeitsbereiche zu definieren, so bleibt jetzt die Preisstufe B unverändert (ein Tarifgebiet und alle angrenzenden). Die Preisstufe C wird definiert als zwei aneinander grenzende Tarifgebiete und alle angrenzenden (insgesamt über 120 mögliche Kombinationen). Die Preisstufe D gilt dann im Gesamtnetz.

So müssen sich nur die Zeitkartenkunden mit der bisherigen Preisstufe C für eine neue Gültigkeit entscheiden, damit sind weniger als 10 % der Zeitkarteninhaber betroffen. Der VRR rechnet aufgrund der Marktforschung damit, dass der größere Teil die neue Preisstufe C wählen und damit finanziell profitieren wird.

A1 und A2 für Zeitkarten

Ein weiteres Element der Reform ist: In insgesamt 17 Städten wird die Preisstufe A zunächst nur bei den Zeitkarten teurer als in den übrigen, begründet mit dem höheren Angebot und den daraus resultierenden Nutzungsmöglichkeiten. Die neue Preisstufe A2 gilt demnach in allen kreisfreien Städten außer Bottrop sowie im Tarifgebiet Neuss/Kaarst. In den übrigen gilt die Preisstufe A1.

Diese Splittung war zunächst auch für die Preisstufe B angedacht, wurde wegen der Beibehaltung der bisherigen Gültigkeit aber fallen gelassen.

Verbundweite Tickets bleiben

Unverändert bleibt die Gültigkeit der nur verbundweit angebotenen Schoko-, Bären- und SemesterTickets. Ebenso gilt das Ticket 2000 abends und am Wochenende weiterhin im ganzen VRR, eine Fahrt über den Gültigkeitsbereich einer Zeitkarte hinaus ist auch zukünftig mit einem Zusatzticket möglich. Auch die Zwei-Waben-Regelung der Preisstufe A für Fahrten zwischen zwei benachbarten Stadtteilen verschiedener Städte bleibt erhalten (einzelne

Änderungen der Abgrenzung gibt es in Düsseldorf und Wuppertal); wenn eine der beteiligten Städten zu den 17 großen zählt, gilt auch hier die Preisstufe A2.

Preise steigen – außer in C

Die Tickets in den Preisstufen A1 und B verteuern sich um rund 4 bis 5 %, die Zeitkarten der Preisstufe A2 um gut 7 %. Die Preisstufe C wird etwa 2 % billiger, während die Tickets der Preisstufe D überwiegend 15 bis 20 % teurer sind als die der bisherigen Preisstufe C, ebenso das BärenTicket. Nur bei den TagesTickets der Preisstufe D wird die Erhöhung durch die Preise der SchönerTagTickets gedeckelt.

Die Preissprünge zwischen den Preisstufen B und C, die bei den Einzel- und 4erTickets bei über 120 % lagen, verringern sich, liegen aber immer noch knapp über 100 %, was angesichts der nur geringfügig weiteren Fahrmöglichkeiten (in der Regel vier gegenüber drei Tarifgebieten) deutlich zu hoch ist. Insgesamt beträgt die Erhöhung im gewichteten Mittel 5,5 %, die Abwanderung von Kunden wird mit knapp über 1 % prognostiziert.

Niederrhein-Integration 2009?

Die erhöhte Tarifergiebigkeit bei größeren Reiseweiten war bereits im Verkehrsvertrag zwischen VRR, NVN und DB Regio vereinbart und ist ebenfalls Voraussetzung für die allseits gewünschte Übernahme des VRR-Tarifs im Bereich der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN), um die so entstehenden Einnahmeaus-

fälle begrenzen zu können. Der VRR schließt nicht aus, dass es dabei zu einer fünften Preisstufe für besonders lange Fahrten (zum Beispiel Kleve–Dortmund) kommen kann. Als frühestmöglichen ehrgeizigen Zeitpunkt für die Umsetzung nannte der VRR den August 2009, während von Seiten der VGN verlautete, dass man im Jahre 2009 den Einführungszeitpunkt bekanntgeben wolle.

Fazit

Tarifierhöhungen sind für einen Fahrgastverband nie ein Grund zum Jubeln, und eine Strukturänderung erzeugt immer große Unruhe bei den betroffenen Fahrgästen, die sich neu mit den für sie günstigsten Möglichkeiten vertraut machen müssen.

Wenn man dies in Betracht zieht, ist die jetzt beschlossene Reform ein Weg in die richtige Richtung, um die strukturellen Schwächen und Ungerechtigkeiten des bisherigen Tarifmodells zu reduzieren, ohne zugleich zu unübersichtlich zu werden.

Und die jetzt gefundene Preisstufenstruktur wird mindestens ein Jahrzehnt beibehalten werden, denn die Preisstufenstruktur des 1980 eingeführten VRR-Tarif ist bisher nur Anfang 1988 durch Einschub einer neuen Preisstufe 2 und einmal grundlegend mit Vereinfachung auf die Preisstufen A bis C (Anfang 1991 für Zeitkarten, Anfang 1992 im Bartarif) reformiert worden.

Große Städte bleiben geteilt

Vorteil der jetzt gefundenen Lösung ist der eingegrenzte Umstellungsaufwand (überwiegend für die Preisstufe C) bei den Verkehrsbetrieben und die Verwendung einer bereits bekannten Raumabgrenzungsdefinition auch für die neue Preisstufe C. Nachteilig ist, dass gegenüber den ursprünglichen Entwürfen die Aufteilung der fünf großen Städte in zwei Tarifgebiete erhalten bleibt und jetzt auch bei noch weiteren Entfernungen relevant wird. So kommt es dazu, dass zwischen Essen und Düsseldorf zukünftig die Preisstufen B, C und D gelten, ebenso zwischen Essen und Dortmund.

Auch die Aufteilung der Städte in die Preisstufen A1 und A2 ist nicht voll befriedigend: Das Angebot in Dortmund unterscheidet sich schon sehr stark von dem in Herne, so dass aus Fahrgastensicht hier auch mehr als zwei Kategorien denkbar sind, zumal ein Preisunterschied von 2 bis 2,5 %, wie er zunächst gelten wird, gewiss nicht das Ende dieser Differenzierung darstellen wird. Der als Beispiel herangezogene VRS fordert in Köln und Bonn bis zu 30 % höhere Preise als in den anderen Städten, wobei dort Leverkusen schon zu den restlichen Städten zählt.

Soziale Differenzierung fehlt

Im VRR sollte aber stärker auch die soziale Differenzierung zwischen den Städten beachtet werden, denn da liegen zwischen Düsseldorf und Gelsenkirchen schon Welten. Eine Ausweitung dieser Splittung der Preisstufe A auf den Bartarif sollte aber möglichst unterbleiben, da sonst z. B. die 4er Tickets nicht mehr freizügig im gesamten Verbund nutzbar wären. So müsste innerhalb von Bottrop oder nach Gladbeck das Ticket der Preisstufe A1 verwendet werden, von Bottrop Mitte nach Oberhausen oder Essen-Borbeck käme man aber nur mit Preisstufe A2.

In den nächsten Jahren wird es darauf ankommen, die Spreizung zwischen Preisstufe B und C im Bartarif auf ein sinnvolles Maß herabzusetzen, damit Fahrgäste nicht dazu animiert werden, den gültigen Tarif durch „Stückeln“ mit anderen Preisstufen zu unterlaufen, was zwar nicht erlaubt, bei sowieso notwendigem Umstieg aber immer problemlos möglich ist.

Bei der Integration des Niederrheins muss auch auf eine verträgliche Zuschneidung der Tarifgebiete geachtet werden, da bei Nutzung der jetzt in der VGN benutzten Tarifgebiete eine Fahrt von Wesel bis Oberhausen (27 Km) bereits in Preisstufe C und eine Fahrt bis Mülheim (34 km) sogar in Preisstufe D fiel. So würde die gewünschte Einführung des VRR-Tarifs durch massive Preissteigerungen im Bartarif gerade auf der stärksten Achse erkauf.

SPNV im VRR: Streichen oder nachbestellen?

Rhein-Ruhr. (le) Weiterhin schwelt der Streit zwischen VRR und DB Regio (wir berichten mehrfach) um die Bezahlung der Nahverkehrsleistungen aus dem großen Verkehrsvertrag von 2004, der den Betrieb auf allen Linien umfasst, die bisher noch nicht ausgeschrieben wurden. Jetzt droht eine erneute Verschärfung: Die DB droht, ab März erneut die Sonderleistungen einzustellen, also vor allem die Zusatzfahrten zu Bundesligaspielen. Ab Juni soll dann der Takt auf den S-Bahn-Linien von 20 auf 30 Minuten gedehnt werden. Zu erwarten ist der Versuch des VRR, dies mit einseitigen Verfügungen zu verhindern.

Welche Brisanz dieser Konflikt für die Finanzlage des VRR hat, zeigt ein Blick in den SPNV-Etat des VRR für das Jahr 2008. Betrachtet über alle Verkehrsverträge beträgt die Lücke zwischen Aufwand und Ertrag 33,4 Mio € (Alt-VRR 32,6 Mio €, Nahverkehrszweckverband Niederrhein (NVN) 0,8 Mio €).

Dem stehen Forderungen an SPNV-Unternehmen aus Vorjahren gegenüber, meist wegen ausgefallener Leistungen oder Pönale für Verspätungen, so dass die tatsächliche Deckungslücke auf 19,4 Mio € (davon 18,9 Mio € im Alt-VRR) schrumpft.

Auch die jetzt beschlossene Tarifstrukturreform im VRR kann dies nicht grundsätzlich ändern, da nur bei den Bruttoverträgen die Einnahmeverantwortung beim VRR liegt; der große Verkehrsvertrag ist aber ein Nettovertrag. Zudem liegt die Kostendeckung im SPNV nur bei rund 27 %.

Kostendeckungslücke

Hervorgerufen wird diese Deckungslücke durch verschiedene Ursachen: Zum einen entfällt der bislang gewährte Rabatt beim DB-Vertrag in Höhe von 0,3552 € pro Zugkilometer, der bisher für früher vom Land geleistete Fahrzeugförderung gewährt wurde. Dies macht allein rund 11 Mio € aus. Hinzu kommt die volle Durchreichung der Kostensteigerungen bei Energie, Personal sowie Trassen- und Stationsgebühren. Auch das Land NRW hat durch die neue SPNV-Pauschale die verfügbaren Mittel nur minimal erhöht, bei einer Dynamisierung um übliche 1,5 % wären rund 11 Mio € mehr in die Kasse des VRR geflossen.

Bei Betrachtung dieser Zahlen zeigt sich die Bedeutung der zwischen VRR und DB Regio strittigen Summe von 45 Mio € pro Jahr: Sollte die DB in diesem Streit obsiegen, muss der VRR für 2008 rund 18,9 Mio € nachschießen oder in entsprechendem Umfang Leistungen abbestellen, was gut 2 Mio jährliche Zug-km ausmachen würde (die jetzige Sparrunde betrug im Alt-VRR 0,78 und im NVN 0,24 Mio Zug-km). Bei einem Erfolg des VRR wären rund 26 Mio € vorhanden, die sowohl zur Senkung oder Abschaffung der kommunalen SPNV-Umlage im Alt-VRR als auch zur Nachbestellung gestrichener Zugverbindungen eingesetzt werden könnten.

Sollte sich dieser Rechtsstreit über mehrere Jahre hinziehen – und alle Zeichen deuten darauf hin, dass dieser Grundsatzstreit mit Signalwirkung für andere Aufgabenträger bis zur höchstrichterlichen Rechtsprechung durchgezogen wird – kumulieren sich die entsprechenden Beträge weiter.

VRR-Gremien im Internet

Die obigen Details sind dem SPNV-Etat 2008 des VRR entnommen, der wie alle anderen Vorlagen der öffentlichen Gremiensitzungen des VRR für die interessierte Öffentlichkeit jetzt auch im Internet abrufbar ist. Auch alle Sitzungen der VRR-Gremien werden mit Tagesordnungen angezeigt, die Gremienmitglieder mit Ihrer Zuordnung zu den Fraktionen aufgeführt. So zählt z. B. DB-Regio-NRW-Chef Heinrich Brüggemann zur CDU-Fraktion.

Der Zugang auf der Website www.vrr.de ist unter „Service“ zu finden.

Gute Nacht, Essen und Bochum

Ruhrgebiet. (dg) Seit Fahrplanwechsel gibt es im Nachtverkehr neue Wege in die europäischen Metropolen, aber ohne einen Essener Halt. Essen und Bochum werden nur noch am Freitag in der Skisaison Richtung Süden mit den ehemaligen Urlaubsexpressverbindungen ab Dortmund bedient, die nun auch als CityNightLine (CNL) Uranus und Jupiter firmieren. Deren Rückankunft ist am Sonntag.

Grundsätzlich kommen die Hauptlinien nun aus Amsterdam und fahren über Oberhausen, Duisburg, Düsseldorf und Köln. Der CNL Borealis nach Kopenhagen, der CNL Kopernikus nach Prag und der EuroNight (EN) Jan Kiepura nach Warschau, Minsk und Moskau fahren anschließend über Solingen, Wuppertal, Hagen, Dortmund, Hamm und Bielefeld und ermöglichen so eine längere Nachtruhe für die Fahrgäste des westlichen Ruhrgebietes.

Die Nachtverbindung nach Rostock und Binz wurde bereits im letzten Herbst gestrichen, obwohl sie als Sommerwochenendverbindung sicherlich noch weiterhin Sinn gemacht hätte.

Wien (Donau-Kurier) und Mailand (Apus) sind aus dem Ruhrgebiet über Nacht leider gar nicht mehr direkt erreichbar. Der erste Zustieg nach Emmerich ist erst in Düsseldorf Hbf möglich, da dieser Zug wegen Trassenkonflikten an den Hauptbahnhöfen Oberhausen und Duisburg vorbeifährt.

Nach Wien gibt es in Konkurrenz dazu zumindest in den Ferien und im Sommerhalbjahr in den Wochenendnächten zusätzlich den EN der ÖBB mit Autobeförderung. Schön wäre es,

wenn zumindest dieser Zug schon ab Dortmund über Essen, Duisburg verkehren könnte oder vielleicht mit ganz neuer Linienführung ab Köln über das Ruhrgebiet und Kassel.

Die CNL von Amsterdam nach München (Pollux) und Zürich (Pegasus) halten unverändert auch in Oberhausen und Duisburg. Trotz jetzt dreier Nachtzüge aus den bzw. in die Niederlande darf keiner von diesen zur Fahrt zwischen dem Rhein-Ruhr-Raum und den Niederlanden oder umgekehrt benutzt werden. So fehlen weiterhin attraktive Tagesrandverbindungen in dieser Relation. Weitere Nachtverbindungen für das östliche Ruhrgebiet sind die CNL Andromeda nach Paris über Brüssel und Komet nach Zürich (in der Saison einmal wöchentlich bis Brig), die von Hamburg bis Dortmund gemeinsam verkehren. Bei dem Zug nach Paris wäre ein zusätzlicher Halt in Essen aufgrund der Zeitlage gewiss noch vertretbar.

Neu ist der fast einheitliche CNL-Auftritt und dass Schlafwagen mit lediglich Waschgelegenheit im Abteil mit Fahrkarten 2. Klasse genutzt werden können. Der Schlafwagen 1. Klasse bietet Komfort mit eigener Dusche und WC.

Sozialticket für Dortmund ab Februar

Dortmund. (os) Der Rat der Stadt Dortmund hat mit den Stimmen von SPD, GRÜNE und der Fraktion „Die Linke im Rat“ die Einführung eines Sozialtickets zum 1. Februar beschlossen. Das Dortmunder Sozialticket ist ein personenbezogenes Ticket 1000 der Preisstufe A im Jahresabonnement. Dafür werden monatlich 15 € abgebucht; regulär kostet dieses Ticket 45,77 €, in der 9-Uhr-Variante 33,32 €. Das Sozialticket wird direkt beim Sozialamt beantragt, dabei ist der „normale“ Antrag für ein Ticket 1000 mit einzureichen.

Berechtigt sind die Leistungsbezieher des Arbeitslosengeldes II, der Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsunfähigkeit, der wirtschaft-

lichen Jugendhilfe oder nach dem Asylbewerberleistungsgesetz; insgesamt ein Personenkreis von 94.700 Menschen. Der Monats-

Tarife / Regionales

preis von 15 € orientiert sich an dem Pauschalbetrag von 14,11 €, den das Sozialgesetzbuch für Verkehrsleistungen vorsieht.

Dortmund ist die erste Stadt im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, die ein Sozialticket einführt. Das Projekt ist auf zwei Jahre befristet und wird auch aus den Überschüssen der Dortmunder Stadtwerke DSW21 finanziert. Die Stadtwerke verdienen beispielsweise am Energie- und Wassergeschäft und gleichen damit Verluste im ÖPNV und beim Flughafen „Dortmund Airport21“ aus. Wünschenswert ist natürlich eine verbundweit einheitliche Lösung.

Ein Vorteil der Dortmunder Lösung liegt darin, dass die Kunden mit dem Ticket 1000 und einem Zusatzticket auch verbundweit fahren können. Nachteilig ist die erforderliche Einzugsermächtigung: bei Unterdeckung des Kontos erlischt das Abonnement.

Wie viele Personen das „SozialTicket 1000“ tatsächlich beantragen, ist kaum abschätzbar. Sind es nur wenige, wird das Projekt zwar we-

nig kosten, kann aber mit dem Argument geringer Bedeutung leicht wieder beendet werden. Viele Nutzer bedeuten dagegen hohe Kosten, schaffen aber auch politischen Druck. Zu einer Informationsveranstaltung des Dortmunder Sozialforums im November kamen immerhin einhundert Teilnehmer!

PRO BAHN begrüßt den Dortmunder Schritt. Niemand sollte aus finanzieller Not „schwarzfahren“ und kriminalisiert werden. Für die Bezieher von Sozialleistungen besteht aber weiterhin das Problem, wie sie andere Fahrten finanzieren, etwa Bahnfahrten zu Freunden und Verwandten, die weiter weg wohnen. Hier ist der Gesetzgeber gefordert. Die Stadt Dortmund hat für ihre Bürgerinnen und Bürger ein Angebot geschaffen, das unbedingt nachahmenswert ist!

Die Stadt Dortmund hat eine Telefonhotline (0231 50-13500) und eine Internetseite eingerichtet:

www.sozialticket.dortmund.de

Von KOMED zu rhein ruhr partner-Verkehr (rrp)

Mülheim an der Ruhr/Essen/Duisburg. (ah) Im September 2007 hatten die Nahverkehrsbetriebe aus den drei Städten unter dem Namen KOMED eine enge Kooperation verkündet (vgl. *Ruhrschiene* 2007#4). Zwei Monate später wurde daraus quasi die Ankündigung einer Fusion der Betriebe.

Die DVG, die EVAG und die MVG wollen nach einem Beschluss ihrer Aufsichtsräte von Mitte November 2007 nun als „rhein ruhr partner-Verkehr“ ihre Zusammenarbeit intensivieren. Ziel ist es, die in den Betrieben gestarteten Restrukturierungsprogramme zu verbessern und durch weitere Kooperationen zu beschleunigen. Dazu gehören ein gemeinsamer Fahrbetrieb, eine umfassende Infrastrukturkooperation sowie die Zusammenführung der Verkehrsmanagementbereiche (Regieebenen).

Erhebliche Synergie- und Einsparpotenziale sehen die Unternehmen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur. Denkbar sei die Zusammenführung der Infrastruktur der drei Unternehmen in einer Infrastrukturgesellschaft, die

die Instandhaltung kostengünstiger betreibt. Eine Zusammenfassung von Werkstätten und Betriebshöfen wird ebenfalls geprüft.

Einheitliche Leitung

Als erster Schritt wurde im Dezember eine einheitliche Leitung der Gesellschaften beschlossen. Zum 1. Januar wurden Dr. Horst Zierold (EVAG), Klaus-Peter Wandelenus (MVG) und Klaus Werner Siewior (DVG) jeweils auch zu Vorständen bzw. Geschäftsführern der anderen Betriebe berufen. Die bei der DVG vorhandenen weiteren Vorstände (in Personalunion mit der Holding DVV) schieden aus.

Die einzelnen Vorstände/Geschäftsführer sollen möglichst identische Ressortverant-

wortlichkeit erhalten, so dass Entscheidungen im Konsens und für alle drei Betriebe gleich gefällt werden können. Bei der Frage des gemeinsamen Fahrbetriebes wird eine Verschmelzung der meoline mit den Duisburger Fahrbetrieben VSD und BVD bis Ende 2009 in Erwägung gezogen. In einer Pressemitteilung zeigt sich rrp-Verkehr offen für weitere Kooperationspartner. Mit potenziellen Interessenten sei man bereits im Gespräch.

(le) Die Nachricht lässt aufhorchen, ein neuer großer Verkehrsbetrieb im westlichen Ruhrgebiet entsteht, große Lösung statt Kirchumpolitik. Eigentlich alles in Butter?

Da heißt es auch, dass die drei Abteilungen für Verkehrsmanagement zusammengefasst werden. Sind das nicht gerade die drei, die seit Jahren immer wieder begründen, warum alles genau so sein muss, wie es jetzt ist und selten

mit innovativen, fahrgastorientierten Konzepten auffallen? Die den Fahrgästen einen 30-Minuten-Takt als das Non-Plus-Ultra im Abendverkehr auch auf Hauptästen anbieten?

Erlebten wir nicht gerade, wie die EVAG fast allen neuen Ideen für den Nahverkehrsplan blockierte, in Mülheim das Verwirrspiel um die Zukunft der Sternfahrten anhält und in Duisburg zum x-ten Mal ein Einsparkonzept im Rat vorliegt, während der vor vier Jahren bei der DVG in Auftrag gegebene Nahverkehrsplan immer noch nicht einmal im Entwurf vorgelegt wurde? Es ist schon auffällig, dass ausgerechnet die STOAG erst einmal außen vor ist. Und über die Gründe dafür brodelt die Gerüchteküche.

Für PRO BAHN gilt: Wir werden den neu erwachsenden Riesen im Revier kritisch begleiten. Sparen ja, aber nicht auf Kosten der Fahrgäste.

Hamm: Das (fast) perfekte Busnetz

Hamm. (hk) Nachdem sich das „Busnetz 2005“ in großen Teilen bewährt hatte, machte man sich im Jahr 2007 erneut an die Überarbeitung in Etappen.

Noch vor dem Fahrplanwechsel wurde die Linie 33 im Mai 2007 wieder über den alten Laufweg geführt. Möglich wurde dies durch die Eröffnung der neuen Maximilianbrücke im Stadtteil Werries. Seitdem ist der Stadtteil Uentrop wieder besser erreichbar.

Bahnhof besser angebunden

Die größten Umstellungen fanden am 5. August 2007 statt. Mit der Inbetriebnahme der Ausstiegshaltestelle „Westentor“ am Stadtwerkehaus konnten die Linien 1 und 3 nun über den Bahnhof geführt werden. In Fahrtrichtung Westen wird die Haltestelle „Neue Bahnhofstraße“ durch diese Linien nicht mehr bedient. Zusätzlich werden die Fahrten der Linie 3 im 30-Minuten-Takt zum Wendeplatz in Werries geführt.

Neben der Führung über den Bahnhof wurde auch der Fahrplan so angepasst, dass nun insbesondere im Spät- und Nachtverkehr

Anschluss an die Züge aus dem Ruhrgebiet und aus Münster besteht.

Kleine Optimierungsmöglichkeiten bestehen nach wie vor, so ist zum Beispiel im Hammer Osten / Werries die zeitliche Lage der Linien 3 und 33 nicht optimal. Diese verkehren sonn- und feiertags in einem Abstand von zwei Minuten mit einer anschließenden Lücke von 58 Minuten.

Taxibus an zwei halben Tagen

Auf Anregung von Fahrgästen wurde im November 2007 ein neues Taxibusangebot in Werries eingeführt. Nach den Laufwegänderungen der Linie 33 war der abgelegene Friedhof an der Lippestraße nicht mehr erreichbar. Am Dienstagvormittag und am Freitagnachmittag wird nun Friedhofsbesuch mit der Linie T4 ermöglicht.

Änderungen gab es ab dem 26. 11. 2007 auch wieder im Verlauf der Linie 28, nur drei

Kurzmeldungen

Monate nach dem Fahrplanwechsel. Durch das Entfallen der Schleifenfahrt in Braam (Richtung Stadtmitte) wurde eine neue Linienführung ermöglicht. Statt eines stumpfen Linienendes am Maxipark wird nun noch in einer Schleifenfahrt das Stadtteilzentrum Werries und das Nebenzentrum am Alten Uentroper Weg / Papenweg mit der neuen Haltestelle „Paracelsushaus“ mitbedient. In der östlichen Innenstadt wurde diese Linie wieder auf die Ostenallee verlegt und bedient nun wieder das Freizeit- und Sportbad Maximare, den Kurpark und den Ostfriedhof.

In den vergangenen Jahren hatte ein Fahrplanheft in Hamm nur selten länger als drei Monate einen Anspruch auf Aktualität. Die Stadt Hamm, die Stadtwerke Hamm und die Verkehrsgesellschaft Breitenbach waren stets bemüht, Veränderungen zur Optimierung des Busnetzes im Sinne des Nahverkehrsplans 2005 zeitnah umzusetzen.

In nachfrageschwachen Gebieten kann man es nicht allen Fahrgästen recht machen. Hamm hat nun ein insgesamt sehr ansprechendes Busnetz, in dem ein stimmiges Zusammenspiel von Angebot und Fahrplan vorliegt.

Zweimal Stille Nacht in Hagen

Rhein-Ruhr. (le) In den letzten Jahren und Jahrzehnten haben sich die Gewohnheiten vieler Menschen an Weihnachten deutlich verändert. Gerade jüngere Leute gehen auch am Abend des Heiligabends aus, ältere Menschen besuchen Verwandte oder Bekannte, so dass die früher übliche Totaleinstellung des öffentlichen Verkehrs bis zum Vormittag des 1. Weihnachtstags inzwischen wohl nicht mehr zeitgemäß ist.

Während im SPNV mittlerweile fast im ganzen VRR-Bereich der normale Samstagsfahrplan inklusive der Nachtverbindungen gefahren wird, bieten die kommunalen Verkehrsbetriebe ein unterschiedliches Bild: Bei vielen hat sich in den letzten Jahren als Standard ein stündliches NachtExpress-Angebot ab dem frühen Abend bis in die Nacht oder lückenlos bis zum nächsten Morgen herausgebildet. Zu Weihnachten 2007 hat auch die Rheinbahn in Düsseldorf ein entsprechendes Angebot eingeführt und verzichtet seitdem auf die früher übliche Absperrung der U-Bahn-Zugänge mit Flatterband. In ganz NRW gibt es nur noch sieben Oberzentren, die ihren Fahrgästen eine lange Betriebspause zumuten: Neben Duisburg, Krefeld, Mönchengladbach, Aachen und Paderborn sind es in unserem Regionalverband Siegen und Hagen.

Dabei schießt Hagen den Vogel ab: Nach der Betriebspause an Heiligabend (letzte Abfahrten gegen 15:15 Uhr, Betriebsbeginn am 1. Feiertag gegen 10:00 Uhr) endet auch am 1. Weihnachtstag der Betrieb frühzeitig gegen 22:00 Uhr, die NE-Busse fallen ebenfalls aus. Ein ähnliches Nicht-Angebot bietet auch die Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH (VER), während z. B. die Vestische ihr NE-Netz selbst in Städten wie Herten oder Datteln fährt.

Jetzt 3 + 9 Zweckverbände

NRW. (le) Seit dem 1. 1. 2008 wird der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in NRW nur noch von drei Dach-Zweckverbänden koordiniert und geplant. Zu diesem Zweck ist der Nahverkehrszweckverband Niederrhein (NVN) der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Anstalt öffentlichen Rechts (VRR AöR) beigetreten und entsendet Vertreter in die dortigen Gremien. Die beiden Zweckverbände VRR und NVN bleiben erhalten, die Geschäftsstelle des NVN wird aufgelöst, ihre Aufgaben übernimmt die VRR AöR.

Die fünf westfälischen Zweckverbände bilden eine neue Dachorganisation mit dem Namen Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) mit Sitz in Unna, wobei Verbandsvorsitz und Geschäftsführung in dreijährigem Wechsel von den fünf Mitgliedern gestellt werden. Den Beginn macht der Zweckverband

Ruhr-Lippe (ZRL). Auch Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und Aachener Verkehrsverbund (AVV) bleiben erhalten und behalten ihre Geschäftsstellen, bilden aber für die SPNV-Organisation den neuen Dachverband Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) mit Sitz in Köln.

Dass diese Umorganisation nicht unbedingt zu Einsparungen führt, zeigt die Personalentwicklung bei VRR und NVN: Während durch die Auflösung der NVN-Geschäftsstelle 1,2 Planstellen entfallen, werden bei der VRR AÖR zur Integration des Niederrheins 1,5 Planstellen neu eingerichtet.

Witten für Erhalt der Linie 310

Witten. (te) Am 6. Dezember beschloss der Verkehrsausschuss im Rat der Stadt Witten den Weiterbetrieb der Linie 310 bis zur bisherigen Endhaltestelle Heven Dorf. Da der Ennepe-Ruhr-Kreis schon im Vorfeld angedeutet hatte, das Votum der Stadt Witten zu akzeptieren, dürfte der Erhalt des Streckenastes damit gesichert sein.

Durch einen jahrelangen Investitionsstau kommen auf die kommunalen Kassen und die Bogestra hohe Kosten für die Erneuerung des Oberbaus, die Verlängerung von Ausweichen und die Sicherung von Bahnübergängen zu. PRO BAHN hatte sich bei einem Ortstermin im August 2007 ein Bild davon gemacht. Aus Kostengründen hatte ein Gutachten empfohlen, die Linie 310 künftig in der Wittener Innenstadt enden zu lassen und das letzte Teilstück still zulegen, da der Ortsteil Heven durch drei Bus- und eine Straßenbahnlinie auch überbedient sei (**Ruhrschiene 2007#3**).

Hiergegen hatte sich Protest in der Wittener, insbesondere der Hevener Bürgerschaft geregelt. Sogar die Verlängerung der Linie 310 bis zum Kemnader See wurde wieder ins Gespräch gebracht. Mit dem jetzigen Beschluss der Stadt Witten ist nun der Weg frei für eine Optimierung des Busnetzes im Rahmen des Nahverkehrsplanes.

Jahresmitgliederversammlung

Liebe PRO-BAHN-Mitglieder im Regionalverband Ruhr,

im Namen des Vorstands lade ich Sie/Euch herzlich ein zur Jahresmitgliederversammlung **am Dienstag, 19. Februar 2008 um 19:30 Uhr im Verkehrs- und Umweltzentrum (VUZ) Maxstraße 11, 45127 Essen.**

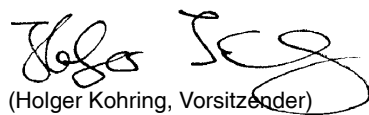
Das VUZ ist fußläufig vom Hauptbahnhof Essen in fünf Minuten zu erreichen: Den Hauptbahnhof am Hauptaussgang verlassen, die Fußgängerampel überqueren, über den Willy-Brandt-Platz gehen, hinter dem Kaufhof links in die Lindenallee einbiegen, die zweite Straße links einbiegen. Dies ist die Maxstraße, nach 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 Kassierers
- 7) Wahlen der Delegierten zu den Bundesverbandstagen
- 8) Anträge
- 9) Perspektiven/Ausblick 2008
- 10) 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


(Holger Kohring, Vorsitzender)

Termine

Verkehrsforum

(le) PRO BAHN NRW veranstaltet am 22. Februar zusammen mit dem VCD NRW ein Verkehrsforum „Einsteigen bitte! Bahnhöfe und Haltepunkte in NRW“ von 15:00 bis 19:00 Uhr im DGB-Haus, Friedrich-Ebert-Straße 34–36, Düsseldorf (Nähe Hbf). Referenten:

- Klaus Lennertz, Bahnflächenentwicklungsgesellschaft (BEG)
- Ludger Drabinok (VRR)
- einführende Beiträge: VCD, PRO BAHN.

Die Teilnahme ist kostenlos. Anmeldung per E-Mail an info@probahn-nrw.de oder schriftlich an den PRO BAHN-Landesverband, Maxstr.11, 45127 Essen.

Dienstag, 22.01.2008, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 19.02.2008, 19:30 Uhr
Jahresmitgliederversammlung
Einladung siehe Seite 11

Freitag, 22.02.2008, 15:00 Uhr
Verkehrsforum: „Einsteigen bitte! Bahnhöfe und Haltepunkte in NRW“
DB SÜ Düsseldorf Hbf
(siehe Ankündigung links)

Dienstag, 26.02.2008, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Sonntag, 16.03.2008
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Bocholt
09:45 Uhr E Hbf DB (ServicePoint)
10:25 Uhr OB Hbf DB (Gleis 9)

Dienstag, 18.03.2008, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Dienstag, 25.03.2008, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 15.04.2008, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Sonntag, 20.04.2008
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Vom Leder gezogen – Mülheim
10:05 Uhr E Hbf DB (ServicePoint)

Dienstag, 22.04.2008, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Sonntag, 27.04.2008, 11:10 Uhr
ÖPNV-Ortstermin Dortmund
Ost-West-U-Bahn
Treffpunkt: DB SÜ Dortmund Hbf, ServicePoint

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

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

Ortsgruppe Dortmund: Nähere Informationen bei Oliver Stieglitz, ☎ 0160 95714101, ✉ stieglitz@probahn-ruhr.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.

Na, interessiert an PRO BAHN?

Bitte hier abtrennen oder kopieren und einsenden. Oder einfach online Mitglied werden unter <http://www.pro-bahn.de/beitritt>
PRO BAHN e. V. • Friedrichstraße 95 • 10117 Berlin • ☎ 030 20181742 ☎ 030 20962586

Ja, ich bin an PRO BAHN interessiert.

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

Sie erleichtern uns die Arbeit mit einer
Einzugsermächtigung.

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Nachname, Vorname

weitere Namen (bei Familienmitgliedschaft)

Straße, Hausnummer

PLZ, Wohnort

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.) Beruf (freiwillig)

Datum, Unterschrift

(Ruhrschiene 2008#1 • Regionalverband Ruhr)

Kontonummer

BLZ

Kreditinstitut

bin ich – bis auf Widerruf – einverstanden.

Datum, Unterschrift

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