



eurobahn: 100-Tage-Bilanz vorgelegt

Hamm. (hk) Am 24.03.2009 zog die eurobahn die Bilanz ihrer Startphase. 100 Tage sind ihre Linien RB 50 Münster–Dortmund, RB 59 Dortmund–Soest, RB 69 Münster–Hamm–Bielefeld und RB 89 Münster–Hamm–Paderborn–Warburg unterwegs gewesen.



Foto: Holger Kohring

Nach einem guten Start (siehe **Ruhrschiene** 2009#1) in der zweiten Dezemberhälfte kam es bei der eurobahn im Januar zu einer Häufung von Problemen im Betrieb, welche die Geduld von Kunden und Mitarbeitern stark belasteten. Neue Fahrzeuge, eine nicht komplett einsatzbereite Werkstatt und eine lang anhaltende Winterphase bildeten den unglücklichen Rahmen für die ersten Wochen des Jahres 2009.

Fortsetzung auf Seite 3 >>>

In dieser Ausgabe:

- Probleme in Preußen
- ÖPNV vom Winter eiskalt erwischt
- Modernes Umfeld in Bockum-Hövel
- Der Fahrplan für die Kulturhauptstadt
- VRR-DB-Verhandlungen

Inhalt & Adressen

Inhaltsverzeichnis

Titel	1
eurobahn: 100-Tage-Bilanz vorgelegt	
Inhalt & Adressen	2
Stationen	4
Deutsch-französische Probleme in Preußen	
Jahreszeiten	6
ÖPNV vom Winter eiskalt erwischt	
Bahnhofsviertel	8
Hamm: Modernes Umfeld in Bockum- Hövel	
Fahrplan	9
Der Fahrplan für die Kulturhauptstadt	
Kurznachrichten	10
STOAG startet Kundenforum PRO BAHN nimmt Stellung Fahrradbus im Kreis Soest NRWInfo: Jetzt anmelden! VRR-DB-Verhandlungen NRW-Tag 2009 in Hamm	
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
Redaktion: Lothar Ebberts (le) (V.i.S.d.P.), Holger
Kohring (hk), Jochen Schönfisch (js)
✉ info@ruhrschiene.de
Autoren: Günter Fiedler (gf), Dirk Grenz (dg),
Axel Hercher (ah), Matthias Oomen (mo)

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

Die Vervielfältigung der Gesamtausgabe der **Ruhr-schiene** zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet, Nachdruck einzelner Artikel in anderen Publikationen nur mit Zustimmung der Redaktion und gegen Überlassung von zwei Belegexemplaren. Die Zustimmung für den Abdruck durch andere PRO BAHN-Gliederungen ist immer gegeben.

Alle Angaben in der 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 Ebberts, Neugahlener Straße 20, 46149 Oberhausen

☎ 0208 6351916, ✉ ebberts@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 20179967

>>> Fortsetzung von Seite 1

Die Stromrichter der vierteiligen Flirt-Garnituren erwiesen sich als nicht winterfest und mussten ausgetauscht werden. Auch bei anderen Bahngesellschaften, die diesen Typ schon länger einsetzen, kam es zu diesen Problemen erstmals in diesem Winter. In Zusammenarbeit mit dem Hersteller Stadler wurden die Stromrichter im laufenden Betrieb ersetzt.

Für einen komfortablen Einstieg wurden die Fahrzeuge mit ausfahrbaren Trittstufen und Spaltüberbrückungen versehen. Genau diese Einrichtungen verursachten im Winter jedoch Störungen, die reihenweise zum Totalausfall von Türen führten. Mit zunehmender Erfahrung konnten die Triebfahrzeugführer der eurobahn defekte Türen an den Endhaltestellen wieder schnell instandsetzen und die Probleme so insgesamt reduzieren.

Stadionverkehr nachgebessert

Beim ersten Heimspiel des BVB nach der Winterpause in Dortmund hat die eurobahn leider erst in der Praxis festgestellt, dass das ursprüngliche Konzept der Stadionverkehre auf der RB 50 nicht dem Ansturm gewachsen war. Schon beim folgenden Heimspiel wurde in Zusammenarbeit mit der Prignitzer Eisenbahn ein überarbeitetes Angebot erfolgreich an den Start gebracht.

Das äußere Erscheinungsbild der Flirt-Triebwagen wurde in den ersten Wochen des Jahres 2009 zusehends durch Graffiti verunstaltet. Ursache dafür waren nach Angaben der eurobahn die nicht einsatzbereite Waschanlage in Hamm-Heessen und die lang anhaltenden tiefen Temperaturen, da eine Außenreinigung bei Temperaturen unter 5 °C nicht möglich ist. Die tiefen Temperaturen waren ebenfalls die Ursache für die im Januar sehr häufigen Ausfälle von Toilettenanlagen, da die Anlagen zur Wasserver- und Abwasserentsorgung der DB eingefroren waren.

Ein Rangierunfall ereignete sich dann am 17.02.2009 in Bielefeld. Im westlichen Bahn-

hof kollidierten dabei zwei Flirt-Triebwagen der eurobahn. Diese standen für den Betrieb bis zur Ende Mai erfolgten Reparatur beim Hersteller nicht zur Verfügung. Da keine Mietfahrzeuge verfügbar waren, kam es häufiger zu Einschränkungen auf der RB 50, die dann einteilig gefahren wurde, was jedoch nur in den Spitzen des Berufsverkehrs zu Problemen führte.

Anlässlich der 100-Tage-Bilanz entschuldigte sich die eurobahn auch bei den Kunden. Neben einem kleinen Präsent erhielten diese auch ein 18-seitiges Faltblatt, in dem die eurobahn detailliert zu allen Ereignissen und Störungen Stellung bezog.

Im Mai 2009 soll der Einblick in die aktuelle Betriebslage (Verspätungen, Ausfälle, ...) auch per Handy und Internet nachvollziehbar sein. Im aktuellen Betrieb sieht die eurobahn derzeit keine gravierenden Probleme.

PRO BAHN-Qualitätsprüfung

Am 05.04.2009 war PRO BAHN unterwegs und dokumentierte detailliert den Betrieb und die Qualität im Hellwegnetz. Fast alle an diesem Tag eingesetzten Fahrzeuge konnten überprüft werden:

- Türen: 95 % funktionsfähig
- Fahrscheinautomaten: 100 % funktionsfähig
- WC: 94 % der Fahrzeuge verfügen über mindestens ein funktionsfähiges WC, insgesamt 76 % der WC sind funktionsfähig.

Außenreinigung: Auf den Außenflächen wurden die Graffitis nun komplett beseitigt. Neben frisch gereinigten Fahrzeugen verkehrten auch Züge mit einer stärkeren „Betriebsverschmutzung“ im unteren Bereich. Insgesamt ist der äußere Zustand der Fahrzeuge nun gut.

Innenreinigung: Am Sonntagmorgen war der Zustand des Fußbodens in den Fahrzeugen sehr unterschiedlich. Neben frisch gereinigten Fahrzeugen waren auch Fahrzeuge unterwegs, in denen noch die klebrigen „Spuren der Nacht“ und ihres besonderen Publikums auf dem Boden zu finden waren. Erfreulich ist jedoch, dass

Stationen

alle Sitzplatzbereiche (Sitzflächen, Lehnen, Wandverkleidungen, ...) auch in diesen Fahrzeugen auffallend sauber waren. Verspätungen: Alle Fahrten wurden pünktlich durchgeführt.

Fahrgastinformation: Die optischen und akustischen Hinweise erfolgten immer korrekt.

Positives Fazit

Das Ergebnis unserer Überprüfung deckt sich mit der Selbsteinschätzung der eurobahn. Im Zusammenhang mit den im Hellwegnetz notwendigen Außenabstellungen ist es nachvollziehbar, dass nicht immer eine maschinelle Bodenreinigung durchgeführt und alle WC instand gesetzt werden können. Es war eine gute Entscheidung, dass die Züge mit zwei WCs ausgestattet wurden, denn so konnten immerhin 94 % der Fahrzeuge mindestens ein funktionsfähiges WC aufweisen. Dies ist ein absolut akzeptabler Wert. Vor allem auf der Hellweg-Bahn fiel uns ein wenig fahrzeugschonendes Verhalten einzelner „Fahrgäste“ auf. Der im Test aufgefallene Zug verfügte übrigens am Vormittag noch über ein funktionsfähiges WC.

Die Betriebsqualität im Hellwegnetz ist derzeit gut und komforteinschränkende Störungen

oder gar Ausfälle sind selten. Die ersten Wochen des Jahres 2009 waren nicht ruhmreich. Für die eurobahn werden sie in Form von Vertragsstrafen und den daraus resultierenden Zahlungen an die Zweckverbände auch teuer. Diese schauen dem Unternehmen sehr genau auf die Finger. So fiel uns bei unserer Prüfung ein Mitreisender auf, der sich ebenfalls sehr für die WC-Anlagen interessierte. Auf Rückfrage räumte er nach einigem Zögern ein, dass er im Auftrag des ZRL unterwegs sei.

Doch auch in der Krise zeigte die eurobahn eine starke Kundenorientierung. Seien es nun die technischen Probleme mit den Fahrzeugen oder die Probleme im Stadionverkehr, am Folgetag erschien auf ihrer Homepage www.hellwegnetz.de unter „Aktuelles“ eine detaillierte Stellungnahme. Das 18-seitige Entscheidungsheft mit den detaillierten Begründungen dürfte auch einzigartig sein.

Als Fahrgastverband erwarten wir jedoch auch, dass die (technischen) Konsequenzen gezogen werden und die Fahrzeuge in Zusammenarbeit mit dem Hersteller so überarbeitet werden, dass dauerhaft ein ganzjährig verlässlicher Betrieb gewährleistet ist. Der nächste Winter kommt bestimmt.

Deutsch-französische Probleme in Preußen

Lünen. (hk) Der Monat Mai wurde für die eurobahn-Kunden auf der RB 50 zwischen Dortmund und Münster zur Geduldprobe. In der ersten Monatshälfte lohnte sich fast täglich ein Blick ins Internet auf die aktuellen Ankündigungen der eurobahn, die eine Tochter der französischen Keolis S. A. ist. Vor allem im Bereich von Lünen-Süd, am Bahnhof Preußen gelegen, spitzte sich die Situation zu.

Ende April wurde der eurobahn per Bescheid durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) untersagt, mit zweiteiligen Flirt-Garnituren in der praktizierten Abfertigungsvariante zu halten. Grund dafür ist das Spaltmaß zwischen Tür bzw. Kante der ausfahrbaren Trittstufe und der Bahnsteigkante. Wegen der Kurvenlage in Richtung Dortmund ist von einem Triebfahrzeugführer nicht zu erkennen, ob ein Fahrgast beim Ein- oder Ausstieg in diesen Spalt gefallen ist.

Die Sofortmaßnahme der eurobahn war ab dem 30.04.09 der Einsatz ausschließlich ein-teiliger Garnituren. Sehr schnell stellte sich dies als eine Zumutung für die Pendler heraus, da für das Fahrgastaufkommen eine Doppelgarnitur nötig ist. Eine andere Lösung wäre der Einsatz von speziell ausgebildetem Betriebspersonal gewesen, was jedoch so schnell nicht zu leisten gewesen war. Um möglichst schnell wieder eine angemessene Sitzplatzkapazität

anbieten zu können, veränderte die eurobahn die Halteposition der Züge am Bahnsteig um einige Meter. Der türlose Frontbereich des Flirt hielt dabei außerhalb befestigten Bahnsteigbereiches und der hintere Zugteil sollte so wieder besser in das Blickfeld des Fahrers rücken.

Die Freude über diese schnelle Lösung währte nur kurz, denn schon am nächsten Tag wurden H-Tafeln eingelassen und der Haltebereich somit verbindlich auf die ungünstige Position mit der Spaltmaßproblematik festgelegt, für die so schnell keine Lösung zu finden ist.

Als Notmaßnahme führen nun die Züge der eurobahn in Richtung Dortmund seit dem 13.05.09 ohne Halt durch. Fast scheint es so, als ob sich hier Infrastrukturbetreiber (DB Netz bzw. DB Station & Service) und die eurobahn den Schwarzen Peter gegenseitig zuspielen. In die Röhre gucken dabei der Aufgabenträger und vor allem die Kunden.

DB kennt ihre Stationen nicht

Laut Stationsdatenbank haben die Bahnsteige in Preußen eine Länge von 248,4 m. Nach Angaben von DB Netz liegt dabei die nutzbare Länge bei 200 Metern und in den Beschreibungen wurden, so die eurobahn, keine besonderen betrieblichen Anforderungen gestellt, wie sie nun das EBA einfordert. Folglich sollte der Betrieb mit einer 150 m langen Flirt-Doppelgarnitur auch problemlos möglich sein. Mit diesen Rahmendaten erfolgte die Ausschreibung der Leistung. Tatsächlich lag die nutzbare Länge bis zum 13.05.09 nur bei 135 m.

Erst am 14.05.09 fanden Rodungsarbeiten statt, die 155 Meter verfügbare Bahnsteigkante sicher stellten. Am selben Tag fand ein großer Ortstermin statt, zu dem die WDR-Lokalzeit eingeladen hatte. Udo Kampschulte, Sprecher der DB, stellte in Aussicht, dass bis September / Oktober der vordere gerade Teil des Bahnsteigs so instand gesetzt wird, dass die eurobahn dort halten kann.

Seit dem 21.05.2009 halten wieder alle Züge der eurobahn in Preußen. Bis zur Sanierung werden nun doch Abfertigungshelfer eingesetzt,

deren Qualifikation und Ausbildung die eurobahn gegenüber dem Eisenbahnbundesamt nachweisen musste.

Infrastruktur unzureichend ...

Diese Posse in Preußen spottet jeder Beschreibung. Die Beschreibung der Infrastrukturdaten der DB kann getrost zwischen „Rotkäppchen“ und „Rumpelstilzchen“ ins heimische Bücherregal gestellt werden.

Es wundert nicht, dass ein echter Netzstatusbericht noch immer fehlt, denn die DB kennt schlicht und ergreifend den Zustand ihrer Anlagen nicht oder will den abgewirtschafteten Zustand nicht wahr haben.

... aber teuer subventioniert

Die Trassen- und Stationsentgelte machen einen Großteil der Kosten aus, die der Steuerzahler in Form der Regionalisierungsmittel trägt. Dringend notwendige Erhaltungsmaßnahmen, wie sie in Preußen notwendig gewesen wären, wurden nicht getätigt. In die Röhre schauen die Nutzer der Infrastruktur, denn dieses lächerliche Spielchen wäre vermeidbar gewesen.

Die eurobahn kann nur den Mangel verwalten und erleidet trotz redlicher Bemühungen um eine kundenfreundliche Lösung einen Imageverlust. In skandalöser Form müssen die Kunden schauen, wie sie nun zurechtkommen. Abhilfe könnte ein direktes Vertragsverhältnis zwischen den Zweckverbänden und den Infrastrukturbetreibern schaffen, welches wirkungsvolle Sanktionsmittel vorsieht.

Ein Sahnehäubchen noch zum Schluss: Seit dem 11.05.2009 müssen die eurobahn-Kunden zwischen Preußen und Werne auf den Spätverbindungen in einen Bus umsteigen. Der Grund: Ein Planungsfehler bei der Fernsteuerung der Leit- und Sicherungstechnik im Bahnhof Lünen, der eine Besetzung des Stellwerkes mit Personal erforderlich machen würde. Das Stellwerk in Lünen kann jedoch aufgrund von Personalmangel nicht während der kompletten Betriebszeit besetzt werden.

Ärgerlich. Lächerlich. Traurig.

ÖPNV vom Winter eiskalt erwischt

Ruhr. (hk/le/ah/js) Die ersten Wochen des Jahres 2009 standen im Zeichen des Winters. Während in den Jahren zuvor meist nach Stunden oder wenigen Tagen Schnee und Eis verschwunden waren, dauerte es diesmal länger und führte bei den Verkehrsunternehmen zu größeren Schwierigkeiten.

Bei der DB zeigte der Wintereinbruch große Auswirkungen. Am massivsten waren sie in unserem Raum beim S-Bahn-Verkehr. Vor allem betroffen war die zu dem Zeitpunkt noch mit Altfahrzeugen der Baureihe ET 420 befahrene S 9, wo tagelang ganze Umläufe ausfielen und die restlichen Züge große Verspätungen aufwiesen. Auch die mit lokbespannten x-Wagen-Zügen ausgestatteten Linien wie S 1 und S 3 waren stark betroffen, insbesondere auf der S 1 kam es über mehrere Tage zu inakzeptablen Verspätungen von bis zu 50 Minuten.

Einen recht zuverlässigen Betrieb konnte man hingegen auf Linien erleben, die mit den neuen ET 422 betrieben wurden. So lief der Verkehr, von Einzelfällen abgesehen, auf der S 7 und der S 2 recht zuverlässig. Dies gibt Anlass zur Hoffnung.

Ein Vergleich der Betriebssituation an einzelnen Tagen in den frühen Morgenstunden zeigte, dass in auch klimatisch vergleichbaren Räumen wie Köln oder Hannover die Betriebsituation wesentlich entspannter war als im Rhein-Ruhr-Raum, wo bereits zu Betriebsbeginn sich Zugausfälle und große Verspätungen häuften. Vielfach entspannte sich die Lage bis zum Abend nicht, ganze Umläufe fielen ganztätig aus, und im RB- und RE-Verkehr waren häufig Züge mit zu geringer Behängung zu finden.

Flirt zunächst nicht winterfest

Größere Probleme traten mit Neufahrzeugen an anderer Stelle auf. Die Stromrichter der neuen Flirt-Triebwagen, die bei Abellio und der eurobahn eingesetzt werden, erwiesen sich als nicht winterfest und mussten in Zusammenarbeit mit dem Hersteller ausgetauscht werden. Ersatzfahrzeuge waren nicht aufzutreiben, so

dass vielfach Doppeltraktionen durch Einfachtraktionen ersetzt wurden und statt Zugkoppelung und -flügelung Umsteigen angesagt war. Auch erwiesen sich die Türen dieser Triebwagen als empfindliche Schwachstelle für den Winter, da Trittstufen und Spaltüberbrückungen vereisten und zu Türstörungen führten. Ein großes Problem stellten für alle Bahnunternehmen die vereisten Anlagen zur Wasserversorgung und Abwasserentsorgung dar.

Winterdienst überfordert

Auf ganzer Linie unbefriedigend war der Winterdienst, wie er von DB Station & Service durchgeführt wurde. Die beauftragten Unternehmen waren in den ersten Tagen offensichtlich überfordert. So wurde in Hamm an den Bahnsteigen zunächst nur der Sicherheitsbereich zwischen Markierung und Bahnsteigkante geräumt. Über mehrere Tage kam es so zu gefährlichen Situationen beim Ausstieg, da sich die Fahrgastmassen ihren Weg durch den kleinen geräumten Streifen bahnen mussten. Eine sichere Abfertigung und Abfahrt des Zuges war so eigentlich nicht möglich.

An den kleineren Stationen fiel auf, dass die Bahnsteige nicht komplett für die Länge der dort haltenden Zuggarnituren geräumt wurden.

Schon nach wenigen Tagen zeigte der schlampig durchgeführte Winterdienst seine Folgen, da nun festgetrampelter und angeschmolzener Schnee eine dicke und gefährliche Eisschicht bildete.

Die Kunden erhielten auf Rückfrage oft die Antwort, dass die DB für die Räumung nicht zuständig sei, da man diese privaten Unternehmen übertragen habe. Hier muss sich dringend nicht nur die Qualität des Winterdienstes ändern, sondern auch die Haltung der DB. Soll-

ten die beauftragten Unternehmen ihre Pflichten nicht erfüllen, so muss die DB notfalls mit eigenem Personal einschreiten.

Kommunales Schneechaos

Auch die kommunalen Verkehrsunternehmen wurden durch den Wintereinbruch stark getroffen. Beispielhaft dafür die Situation in Mülheim: Während in der Vergangenheit meist die Bahnen recht schnell fahren konnten und die Busse Probleme hatten, war es diesmal eher umgekehrt: Am Montag, dem ersten Werktag nach dem Kälteeinbruch, fuhren die Busse ab ca. 9:30 Uhr, die ersten Bahnen am Nachmittag.

Es gab allerdings mehrere Tage Einschränkungen: Die Linie 104 fuhr Richtung Essen nur bis Grenze Borbeck, die Linie 112 zunächst bis Landwehr, dann bis OB Hbf und erst ab Freitag wieder nach Sterkrade.

Insbesondere auf der ÖPNV-Trasse hatte der Busverkehr den Schnee zu einer extrem harten Eisschicht in den Straßenbahnschienen festgefahren. Die 901 hatte zunächst von DU-Zoo/Uni bis MH-Hbf Schienenersatzverkehr, später dann ab Speldorf Betriebshof.

Bei den Bussen gab es wie üblich Probleme bei den Steigungen (z. B. Linien 124/133 auf der Mühlenstraße), aber auch bei einzelnen Haltestellen in Nebenstraßen (z. B. Linie 136 Agnesstraße), die dann einfach ein paar Tage nicht bedient wurden.

Schuld war jedoch nicht die Mülheimer Verkehrsgesellschaft (MVG), sondern vielmehr die Entsorgungsgesellschaft (MEG). Diese hat rund 1.000 Straßen nach einem Stufenplan zu räumen, davon die Hälfte mit Vorrang. Sonntag und Montag waren zwölf Räumfahrzeuge im Einsatz. Manche Straßen wurden wegen des vielen Schnees bis zu viermal abgefahren. Nebenstraßen folgten deshalb zum Teil erst nach drei Tagen. Zwischendurch fielen sechs Fahrzeuge aufgrund technischer Probleme aus.

Während die Schaltstellen der Weichen mit Heizungen frei gehalten werden, wurden die Gleise mit festgefahrenem Schnee und Matsch

blockiert. Von Seiten der MVG wurde nachts eine Eiswacht auf allen Straßenbahnlinien eingesetzt, um Gleise und Oberleitung freizuhalten. Weil auch dies nicht gereicht hat, will sie künftig den Winterdienst besser koordinieren. Sei der Rhein-Ruhr-Verkehr erst etabliert, gebe es auch mehr finanziellen Spielraum. Dann könne mit Hilfe von Fremdfirmen der Winterdienst verbessert werden.

Wenige Wochen nach dem Schneechaos mussten Vertreter von MVG und MEG im Ausschuss für Bürgerservice sowie im Umweltausschuss Rechenschaft über ihr Handeln ablegen. Beide räumten Defizite ein, wiesen jedoch unvorbereitetes Handeln zurück. Seitens der MVG wurde darauf hingewiesen, dass Streusalz nur bis -8°C wirke. Nachts sei es aber meist unter -10°C gewesen. Dies habe die Räumung der Straßen zusätzlich erschwert. Die MEG beklagte, dass zunächst vom Wetterdienst nur bis zu 7 cm Schnee angekündigt worden waren, letztlich aber über 20 cm fielen.

Ist Schnee höhere Gewalt?

Diese Frage wurde sicherlich nicht nur in Mülheim diskutiert. Höhere Gewalt ist per Definition „ein von außen kommendes, außergewöhnliches und unvorhersehbares Ereignis, das auch durch äußerste Sorgfalt der Betroffenen nicht verhindert werden kann“. Klar ist, dass der bevorstehende Schneefall Tage vorher angekündigt worden war. Von einem unvorhersehbaren Ereignis kann also keine Rede sein. Doch trotz Vorhersage gab es für die MVG kein Weiterkommen. Und so stellte Geschäftsführer Wandelenus gegenüber der Presse fest: „Dann ist es höhere Gewalt.“ Kulanz gegenüber Kunden, die auf ein Taxi ausweichen mussten, wolle man aber trotzdem zeigen. Loben muss man die MVG für ihre Informationspolitik. Sowohl auf der Homepage fanden sich von Anfang an ausführliche Informationen zu aktuellen Einschränkungen, auch die Medien wurden zeitnah informiert.

Die Zeiten, als die Bundesbahn „nicht über das Wetter sprach“, sind lange vorbei. Schwe-

Bahnhofsviertel

re Dampfloks hatten weniger Probleme mit Schnee als leichte Regionaltriebzüge, und Stromrichterantriebe, elektrische Schiebetritte und Vakuumentoilettensysteme gab es auch noch nicht. Auch die fahrgastfreundlichen Niederflurstraßenbahnen mit 30 cm Einstiegshöhe haben systembedingt Nachteile gegenüber ihren Hochflur-Vorfahren. Während früher jedes Drehgestell mit einem Schienenräumer ausgerüstet war, droht heute schon bei 20 cm Schneehöhe ein fester Schneeknebel unter dem Wagenkasten zu entstehen.

Die Hauptursache des diesjährigen Chaos scheint aber der schlecht geplante Personal-

einsatz im Winterdienst gewesen zu sein. Zur Zeit der mechanischen Stellwerke war jeder kleine Bahnhof mit mehrköpfigem Betriebspersonal besetzt, das zwischendurch auch Weichen und Bahnsteige von Schnee befreien konnte. Heute sitzt der Fahrdienstleiter weit weg in der Betriebszentrale und das Schneeräumen wird an externe Dienstleister vergeben. Trotzdem sind hier die Infrastrukturbetreiber in der Verantwortung, den Winterdienst zu koordinieren! Im Straßenverkehr müssen ÖPNV-Routen vorrangig geräumt werden. Dann können die verschneiten Straßen durch Umsteiger vom Auto auf Bus und Bahn entlastet werden.

Hamm: Modernes Umfeld in Bockum-Hövel

Hamm. (hk) Das Umfeld des Bahnhofs Bockum-Hövel wurde umfassend modernisiert. Die Nutzer der RB 69 Münster-Hamm-Bielefeld und RB 89 Münster-Hamm-Paderborn-Warburg erwartet nun neben modernen Fahrzeugen auch eine moderne Umgebung.

Bis vor einigen Monaten fanden die Pendler ihren Parkplatz für den PKW zwischen den Pfützen im Bereich der ehemaligen Laderampe. Unübersichtlichkeit, schlechte Beleuchtung und nicht zuletzt auch eine fehlende Wendemöglichkeit für Linienbusse, die eine Anbindung in das Hammer Busliniennetz unmöglich machten, stellten die unbefriedigende Ausgangslage dar.

Nach der nun abgeschlossenen Modernisierung kann sich das Ergebnis sehen lassen. Der neu angelegte Parkplatz ist großzügig und sehr übersichtlich angelegt. Ein Zaun grenzt den Parkplatz gegenüber dem recht einsamen und unübersichtlichen Umfeld ab und sorgt nun für ein erheblich höheres Sicherheitsempfinden.

Direkt vor dem Bahnhof befinden sich Kiss+Ride-Parkplätze. Ein Kreisverkehr als Buswendeschleife wurde nun mittig in die Parkplatzanlage integriert. Der Bushalteplatz wurde direkt vor dem bestehenden Empfangsgebäude, in dem sich ein Warteraum befindet, angelegt und mit einer zeitgemäßen hohen Bordsteinkante versehen, die einen stufenlosen Einstieg ermöglicht. Im Laufe dieses Jahres soll

das Bockum-Höveler Busnetz nun umgestaltet und der Haltepunkt eingebunden werden. Seit dem 6. Mai fährt zunächst immerhin die Linie 2 im Stundentakt die neue Bushaltestelle an.

Auch die DB muss noch ihre Hausaufgaben machen, denn im Zentrum dieses modernen Umfeldes befindet sich ein Bahnhof nach altem Bundesbahnstandard, der nur mit einem (mittlerweile ausgebliebenen) Pluspunkt aufgehübscht wurde. Ein niveaugleicher Einstieg, der mit den Zügen der eurobahn möglich wäre, kann wegen der zu niedrigen Bahnsteige nicht stattfinden.

Mitte April 2009 erhielt die Stadt Hamm den Bewilligungsbescheid für die Modernisierung des Bahnhofsumfelds im Bereich des Haltepunktes Heessen. Dort werden 96 PKW-Parkplätze und eine umzäunte Fahrradabstellanlage für 40 Fahrräder zusätzlich zu den schon bestehenden Fahrradboxen errichtet. Das Gesamtinvestitionsvolumen für das Umfeld beträgt 900.000 €. Die Bauarbeiten starten in den Sommerferien. Mit einer Modernisierung der Bahnsteiganlage kann jedoch nicht vor 2013 gerechnet werden.

Die Stadt Hamm hat ihre Hausaufgaben vorbildlich erledigt und dem ÖPNV am Bahnhof Bockum-Hövel einen attraktiven Rahmen gegeben und somit einen weiteren Baustein ihres Nahverkehrsplanes erfolgreich abgearbeitet. Die westfälischen Zweckverbände haben für ein

attraktives Zugangebot gesorgt. Nun ist DB Station&Service am Zuge und sollte schnellstmöglich ihren Teil zum erfolgreichen Abschluss beitragen. Zu niedrige Bahnsteige und längst vom Netz abgehängte, rostende Gleisreste passen nicht mehr zum modernen ÖPNV.

Der Fahrplan für die Kulturhauptstadt

Essen. (gb) Zum Start des Kulturhauptstadtjahres 2010 führt die EVAG in Essen einen Fahrplanwechsel durch. Der letzte größere Fahrplanwechsel fand im Jahre 2006 statt. In der Zwischenzeit wurde der neue Nahverkehrsplan erarbeitet, dessen erste Ergebnisse nun in den Fahrplan eingeflochten werden.

Das Berufskolleg in Holsterhausen mit seinen 1.500 Schülern wird aufgegeben und in den Bildungspark Nordviertel verlagert. In Folge dessen wird der 5-Minuten-Takt zwischen Essen Hbf und Altenessen Bf der Straßenbahnlinie 106 ausgeweitet und das Stadtbahnnetz umgebaut. Die U 17 verkehrt zukünftig in Einzeltraktion zwischen Margarethenhöhe und Berliner Platz (Doppeltraktion im Berufsverkehr), die U 11 neu zwischen Gelsenkirchen Buerer Str. und Messe/Gruga sowie die U 18 neu zwischen Mülheim Hbf und Altenessen Karlsplatz. Die U 18 verbessert damit die Fahrmöglichkeiten zwischen Mülheim und dem Essener Universitätsstandort der Uni Duisburg-Essen.

Eingeführt wird eine neue Ringlinie 164/184 zwischen Steele S und dem Hörsterfeld im 10-Minuten-Takt, sowie der SB 14 zwischen Heisingen Baldeneysee und Essen Hbf. Diese Linie verkehrt jedoch nur mit 4–5 Fahrten im Berufsverkehr jeweils in Lastrichtung. Kompensiert wird diese Leistungsausweitung zum Teil durch eine Ausdünnung des Frühverkehrs an Werktagen vor 6:30 Uhr.

Ebenso werden in der Nebenverkehrszeit abends und am Wochenende die Sternfahrten am Hauptbahnhof aufgegeben. Bislang standen die Busse und Straßenbahnen zu jeder Viertelstunde am Hauptbahnhof für 5 Minuten, um gegenseitige Anschlüsse zu gewährleisten. Die EVAG hat nun erkannt, dass ein Drittel der Fahrgäste Umsteiger sind und dass die Wege

am Hauptbahnhof vor allem zwischen Bussen und der Stadtbahn zu lang sind, um 5 Minuten Umsteigezeit einzuhalten. Durch den Verzicht auf die Sternfahrten werden auch die viel kritisierten Kolonnenfahrten der Straßenbahnen auf der Altendorfer Straße und den Linien 105/106 hoffentlich der Vergangenheit angehören.

Wichtig für auswärtige Fahrgäste: Die zentrale Haltestelle „Porscheplatz“ in der Innenstadt wird umbenannt in „Rathaus Essen“. Der Kulturhauptstadt geschuldet ist auch die Umbenennung von „Katernberg Süd Bf“ in „Zollverein Nord Bf“.

Kommentar

(le) Liebe EVAG, zuletzt war es das Konzept für die Südstrecke, jetzt hast Du erneut einen Vorschlag von PRO BAHN aufgegriffen und schaffst die Sternfahrten während des 15-Minuten-Takts ab. Das hatten wir ja schon vor zehn Jahren gefordert und bei der Einführung des 15-Minuten-Takts an Samstagen tagsüber wiederholt. Warum brauchst Du nur so lange, um unsere Vorschläge umzusetzen?

Du darfst die Ideen gerne als Deine eigenen ausgeben, auch ohne eine so lange Schamfrist zu wahren. Wir erzählen schon nicht, dass das eigentlich von uns kommt, so wie bei der anderen Sache, die Du jetzt zum Fahrplanwechsel vorhast, nämlich die ... psst! Wir veraten nichts, Ehrensache!

STOAG startet Kundenforum

Oberhausen. (dg) Aufrufe in der Kundenzeitschrift sowie die gezielte Ansprache von Abokunden führte zu 100 Bewerbungen, von denen nun 50 Teilnehmer aller Bevölkerungsgruppen ausgewählt wurden.

Die Auftaktveranstaltung diente als Themenspeicher für die zukünftigen 2–3 Folgeveranstaltungen pro Jahr, die jeweils unter einem bestimmten Motto (z. B. unbefriedigende Anschlüsse im Stadtgebiet – eines der Hauptanliegen – oder Sozialverhalten von Fahren und Fahrgästen) gestellt werden sollen.

Kritik wurde aber auch am unbefriedigenden Fahrzeugeinsatz auf der Linie 112 durch die MVG geäußert, sowie an der Pünktlichkeit einzelner Linien, wobei Verfrühungen das größte Ärgernis sind. Verbesserungswürdig ist auch die dynamische Fahrgastinformation, die über Fremdlinien nur unzureichend Auskunft gibt, oder die Ausstattung der Busse mit Kameras. Fahrgäste forderten auch, die Einsparungen im Abendverkehr ab Juni durch die kostenlose Radmitnahme und durch günstigere Monatskarten abzumildern.

Die Herausforderungen aus Sicht der STOAG-Vorstände sind indes die Sicherheit im Bus, Sauberkeit an Haltestellen, der behindertengerechte Ausbau und ein automatisch kontrollierter Vordereinstieg. Die Ergebnisse aus dem Kundenforum sollen demnächst über die STOAG-Homepage offen kommuniziert werden.

PRO BAHN nimmt Stellung

Düsseldorf/Gelsenkirchen. (le) Gleich mehrfach wurde PRO BAHN in den letzten Wochen aufgefordert, zu wichtigen ÖPNV-Themen Stellung zu nehmen.

So führte der Landtagsausschuss für Bauen und Verkehr zusammen mit dem Ausschuss für Gesundheit und Soziales am 21. April eine Sachverständigenanhörung zum Sozialticket durch. Grundlage waren Anträge der Fraktio-

nen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen (Landtagsdrucksachen MMV 14/7664 und MMV 14/7684), in denen das Land aufgefordert wird, den Gemeinden aus dem Landeshaushalt einen finanziellen Ausgleich für Sozialtickets in ähnlicher Höhe wie für Schüler- und Studententickets zu gewähren.

Auch zum Entwurf des SPNV-Netzes im besonderen Landesinteresse, das aufgrund des neuen ÖPNV-Gesetzes jetzt erstmals festgelegt wird, wurden wir vom Verkehrsausschuss als Sachverständige befragt. Dieses Netz ist in der Landtagsdokumentation als Vorlage MMV 14/2242 zu finden und enthält gegenüber dem ersten Entwurf nur wenige Änderungen. Diese Anhörung erfolgte nur schriftlich.

Die Positionen von PRO BAHN NRW sind im Dokumentenarchiv des Landtags als Stellungnahmen 14/2542 und 14/2545 zu finden und auch auf der Internet-Adresse www.probahn-nrw.de unter Projekte und Landespolitik veröffentlicht. Hier sind auch unsere Stellungnahmen zu früheren Landtagsanhörungen eingestellt.

Der VRR hat uns im Februar den Entwurf für den neuen SPNV-Nahverkehrsplan zukommen lassen und uns um Stellung gebeten. Dazu veranstalteten wir am 27. März zusammen mit dem VCD in Duisburg ein Fachgespräch mit Planern des VRR. Über die Inhalte des Nahverkehrsplans und unsere Stellungnahme werden wir ausführlich in der nächsten **Ruhrschiene** berichten.

Fahrradbus im Kreis Soest

Soest. (gf) Wie bereits in den vergangenen Jahren werden auch in diesem Jahr wieder vom 26. April bis 4. Oktober 2009 an allen Sonn- und Feiertagen auf den Linien R51 Soest–Warstein und R61 Lippstadt–Belecke Fahrradbusse verkehren. Als ein weiteres Angebot kommt in diesem Jahr für alle Radwanderer der Fahrradbus Soest–Günne–Neheim–Sundern und zurück hinzu, der die Soester Börde mit dem Sauerland im Zwei-Stunden-Takt verbindet.

NRWInfo: Jetzt anmelden!

NRW. (mo) Schon seit einigen Jahren bietet der PRO BAHN Landesverband Nordrhein-Westfalen den E-Mail-Dienst NRWInfo an. Mitglieder und Interessierte können sich hier kostenlos eintragen und werden somit immer über die aktuellen Aktivitäten des Landesverbandes informiert. Wenn auch Sie zukünftig auf dem Laufenden sein wollen, melden Sie sich noch heute an! Schreiben Sie hierzu bitte eine E-Mail an: rundmail@probahn-nrw.de. Nennen Sie darin bitte Ihren Vor- und Nachnamen, Ihre E-Mail-Adresse und im Falle einer Mitgliedschaft Ihren Regionalverband. Weiter wären wir Ihnen dankbar, wenn Sie uns mitteilen könnten, woher Sie vom NRWInfo erfahren haben. Wir freuen uns auf Ihre Anmeldung!

VRR-DB-Verhandlungen

Gelsenkirchen. (le) Die unter Beteiligung des Landes laufenden Verhandlungen zwischen VRR und DB Regio (wir berichteten in der **Ruhrschiene 2009#1**) stehen jetzt offenbar vor dem Abschluss. Dabei geht es nicht nur um eine Optimierung der S-Bahnen im Knoten Düsseldorf, sondern auch um ein verbessertes RE-Netz auf der RRRX-Achse. Hierbei soll der RE 2 von Münster über Recklinghausen, Essen und Duisburg nach Düsseldorf geführt werden, im Gegenzug der RE 11 stündlich von Hamm über Essen und Duisburg nach Krefeld und Mönchengladbach. Die Bedienung der Hellwegstrecke soll zweistündlich mit dem RE 1 erfolgen. Weiterhin ist vorgesehen, einige Linien wie RE 1, RE 2 und RE 5 um je einen Wagen zu verlängern. Für RE 1 und RE 5 ist dabei der Einsatz stärkerer Loks (Baureihe 146.2) notwendig, um die bestehenden Fahrzeiten einhalten zu können. Eine Umsetzung dieses Netzes ist für 2011 vorgesehen.

Während sich VRR und DB Regio planerisch weitgehend einig sind, liegt das Hauptproblem in den Vertragsdetails (Preise, Laufzeit der Verträge, Fahrzeugfinanzierung, Malus-

regelungen). Außerdem betreffen die Änderungen auch die benachbarten Zweckverbände NVR und NWL.

Jetzt scheint der Durchbruch bei der Finanzierung gelungen, wobei sowohl DB Regio als auch das Land größere Teile der Finanzierungslücke übernehmen, so dass der VRR ohne zusätzliche Belastung seiner Mitgliedskommunen auskommt.

NRW-Tag 2009 in Hamm

Hamm. (hk) Kommt es zu Termenschwierigkeiten, so werden Großereignisse gerne nach hinten geschoben. Nicht so in Hamm. Wegen des verschobenen Wahltermins findet der NRW-Tag „elephantastisch!“ in Hamm nun vom 26. bis 28. Juni statt und somit gut zwei Monate früher als ursprünglich geplant.

Auf 15 Bühnen wird es in der Innenstadt ein Programm für alle Altersstufen geben. Auftreten werden unter anderem Deutsch-Rocker Heinz-Rudolf Kunze und Thomas Godoj, Gewinner der letzten DSDS-Staffel, sowie Rondo Veneziano. Die gesamte Innenstadt wird an diesem Wochenende zur durchgehenden Veranstaltungsfläche.

Direkt vom Hauptbahnhof aus sind die verschiedenen Aktionsbereiche bestens zu Fuß erreichbar, weshalb das Stadtmarketing für eine Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln wirbt. Am Bahnhof werden die Gäste direkt mit viel Spaß von der Radio Lippewelle empfangen, denn auf der Comedy-Bühne des Senders treten national bekannte Comedy-Größen auf. Selbstverständlich steht aber auch ein kostenloser Bustransfer von den Park+Ride-Parkplätzen bereit. Die Benutzung der Busse ist am Samstag und Sonntag kostenfrei.

Die an diesem Wochenende ursprünglich vorgesehene Jahreshauptversammlung von PRO BAHN Ruhr wird in Folge ebenfalls verschoben und findet erst nach den Sommerferien in Hamm statt. Die Einladung hierzu finden Sie dann in der nächsten Ruhrschiene.


Termine

„Grenz-Treff“

(le) Aus Termingründen findet der diesjährige Grenz-Treff zwischen PRO BAHN Ruhr und PRO BAHN Niederrhein bereits am 9. Juni statt. Da zu diesem Zeitpunkt die Sterkrader Innenstadt für die anstehende Fronleichnamskirmes gesperrt ist, treffen wir uns um 18 Uhr in Oberhausen Hbf auf dem Museumsbahnsteig. Das folgende Besichtigungsprogramm steht noch nicht endgültig fest, findet dieses Mal aber in Alt-Oberhausen statt. Beendet wird der Grenz-Treff wie inzwischen Tradition mit einem Grenz-Imbiss am Baumberger Weg.

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

Sonntag, 17.05.2009

Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Das Wetter an der Ruhr
10:00 Uhr E Hbf , Fußgängerüberweg zum Willy-Brandt-Platz

Dienstag, 19.05.2009, 19:30 Uhr

Arbeitsgruppe Essen

Dienstag, 26.05.2009, 20:00 Uhr

O.Tram Oberhausen


Dienstag, 09.06.2009, 18:00 Uhr

„Grenz-Treff“, Oberhausen, siehe links

Dienstag, 16.06.2009, 19:30 Uhr

Arbeitsgruppe Essen


Sonntag, 21.06.2009

Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Zum eisernen Wald – Iserlohn
10:00 Uhr E Hbf , Fußgängerüberweg zum Willy-Brandt-Platz


Dienstag, 23.06.2009, 20:00 Uhr

O.Tram Oberhausen

Sonntag, 19.07.2009

Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Dornröschen in Westfalen – Lüdinghausen und Sepperrade
10:05 Uhr E Hbf , Fußgängerüberweg zum Willy-Brandt-Platz

Sonntag, 19.07.2009






In den Sommerferien auch in Dortmund mobil ohne Auto (MoA) ans Ausflugsziel:
mit Bahn, Schiff und zu Fuß zum Kemnader See
11:50 Uhr DO Hbf , ServicePoint

Dienstag, 21.07.2009, 19:30 Uhr


Arbeitsgruppe Essen

Dienstag, 28.07.2009, 20:00 Uhr

O.Tram Oberhausen

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

Ja, ich bin an PRO BAHN interessiert.

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

Sie erleichtern uns die Arbeit mit einer
Einzugsermächtigung.

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Nachname, Vorname

weitere Namen (bei Familienmitgliedschaft)

Straße, Hausnummer

PLZ, Wohnort

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.) Beruf (freiwillig)

Datum, Unterschrift
(Ruhrschiene 2009#2 • 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)