

## Der Metrorapid und die Folgen für den Schienenverkehr

Nordrhein-Westfalen. (le) Die jetzt vorliegende Machbarkeitsstudie für den Metrorapid bietet eigentlich so viel Anlass zu Kritik, Anmerkungen und Kommentaren, dass wir eine eigene Ausgabe der **Ruhrschiene** dazu erstellen müssten. Wir wollen an dieser Stelle stattdessen zwei Aspekte herausgreifen, die für die zukünftige Entwicklung des Schienenverkehrs im VRR-Raum besonders wichtig sind: die Bahnanlagen, die für den Metrorapid geopfert werden sollen und die zukünftig angedachten Angebote mit und ohne Metrorapid.

In den Anlagen zur Machbarkeitsstudie, die in 18 Aktenordnern versteckt sind, befindet sich auch ein Gutachten der DB Netz AG über die Entbehrlichkeit von Bahnanlagen entlang der Metrorapidstrecke. Die wichtigsten geplanten Rückbauten für die Metrorapidtrasse sind: Düsseldorf Hbf Gleis 4, Ortsgleise zwischen Düsseldorf-Derendorf und Düsseldorf-Flughafen, Rheinische Bahn zwischen Duisburg und Bochum, Essen Hbf Gleis 22 bis 24, Bochum Hbf Gleis 7 und 8, ein Streckengleis im Bereich Dortmund-Lütgendortmund.

Alle diese Maßnahmen sind in dem Gutachten von DB Netz auf „Entbehrlichkeit“ geprüft worden. In leider schon allzu gut bekannter Art wurde hierbei die heutige Nutzung, bei einem Teil der Maßnahmen auch die geplante Nutzung ab dem Fahrplan 2003, zum alleinigen Maßstab gemacht. Zukunftsplanungen, die zum Teil sogar in der Machbarkeitsstudie aufgeführt sind, wurden überhaupt nicht berücksichtigt. (Bei DB Netz liegen wohl noch keine Bestellungen für diese Verkehre vor.) Außerdem werden neue



Ministerpräsident Wolfgang Clement mit seinem „Lieblingsspielzeug“, dem Metrorapid (Foto: Frank Ossenbrink)

### In dieser Ausgabe:

- [YOU-move.nrw: Schöner warten](#)
- [Von der BahnCard zur MobilCard](#)
- [Regionales](#)
- [ÖPNV in ... Tunis](#)
- [VRR-Preisrätsel – Die Auflösung](#)

Fortsetzung auf Seite 4 >>>

## Inhaltsverzeichnis

<b>Titel</b>	<b>1</b>
Der Metrorapid und die Folgen für den Schienenverkehr	
<b>Inhalt &amp; Adressen</b>	<b>2</b>
<b>Veranstaltungen</b>	<b>3</b>
<b>Kampagne</b>	<b>6</b>
YOU-move.nrw: Schöner warten	
<b>Nuulich in Bus &amp; Bahn ...</b>	<b>7</b>
... zur Euroumstellung	
<b>ÖPNV in ...</b>	<b>8</b>
Tunis: Stadtbahn auf Expansionskurs	
<b>Fahrplanwechsel</b>	<b>10</b>
in Dortmund und im Kreis Recklinghausen	
<b>Regionales</b>	<b>11</b>
Straßenbahn Oberhausen–MH–Dümpten Erst UFO, dann 3do, jetzt Hauptbahnhof?	
<b>PRO BAHN – Aktion</b>	<b>13</b>
BahnCard? MobilCard!	
<b>Preisrätsel</b>	<b>14</b>
Die Auflösung	
<b>Termine</b>	<b>16</b>

## Impressum

Herausgeb.: PRO BAHN e.V., Regionalverband Ruhr  
Auflage: 600 Exemplare  
Ausgaben: Anfang Januar, April, Juli und Oktober  
Preis: kostenlos für PRO BAHN-Mitglieder  
des RV Ruhr  
Abonnement 5,- € pro Jahr  
Redaktion: Burkhard Dedy (V.i.S.d.P.),  
Jochen Schönfisch, Dominik Vinbruck  
E-Mail: info@ruhrschiene.de  
Autoren: Toni Deenen, Lothar Ebbes, Oliver Stieglitz

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

Die Vervielfältigung der Gesamtausgabe der **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, ☎ 02 01 / 222 555, ☎ 02 01 / 23 17 07  
Geschäftsstelle des Regionalverbandes Ruhr und des Landesverbandes Nordrhein-Westfalen  
Öffnungszeiten: montags bis freitags 17 bis 19 Uhr – mo., di. und do. betreut von PRO BAHN

PRO BAHN e.V., Regionalverband Ruhr, E-Mail: info@probahn-ruhr.de, Internet: http://www.probahn-ruhr.de

Vorsitzender: Burkhard Dedy, Sonnenplatz 4, 44137 Dortmund, ☎ 02 31 / 1 38 66 04, ☎ 1 38 55 04,  
E-Mail: dedy@probahn-ruhr.de

Stv. Vorsitzender: Jochen Schönfisch, Kantstraße 41b, 44627 Herne, ☎ 0 23 23 / 38 00 61,  
E-Mail: schoenfisch@probahn-ruhr.de

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

Beisitzerin: Britta Behrens, Ruhrstr. 6, 58452 Witten, ☎ 0 23 02 / 27 99 00  
E-Mail: behrens@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Toni Deenen, Königsberger Straße 27, 46047 Oberhausen, ☎ 02 08 / 9 69 41 45, ☎ 9 69 41 46  
E-Mail: deenen@probahn-ruhr.de

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

Spendenkonto: PRO BAHN NRW, Postbank Essen (BLZ 360 010 43), Konto-Nr. 220 709-433

**Bitte als Verwendungszweck angeben: „RV Ruhr“!**

PRO BAHN Nordrhein-Westfalen e.V., E-Mail: info@probahn-nrw.de, Internet: http://www.probahn-nrw.de

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

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

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

## Jahresmitgliederversammlung

Sehr geehrtes PRO BAHN-Mitglied im Regionalverband Ruhr,

hiermit lade ich Sie herzlich ein zur Jahresmitgliederversammlung 2002

**am Samstag, 4. Mai 2002 um 15.00 Uhr  
im Umweltzentrum, Alsenstr. 27, Bochum**

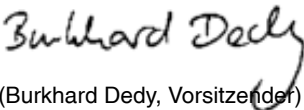
Das Umweltzentrum ist gut zu Fuß vom Bochumer Hbf zu erreichen: Durch den Südausgang (Buddenbergplatz) raus, links halten an der Hauptpost vorbei, gegenüber in die Düppelstraße, die zweite Querstraße ist die Alsenstraße.

Es ist folgende Tagesordnung vorgesehen:

- 1) Begrüßung und Vorstellung
- 2) Wahl des Versammlungsleiters;  
Wahl des Protokollführers
- 3) Abstimmung über die Tagesordnung
- 4) Bericht des Vorstandes
- 5) Aussprache zu TOP 4
- 6) Bericht des Schatzmeisters
- 7) Bericht der Kassenprüfer
- 8) Aussprache zu TOP 6 und 7
- 9) Entlastung des Regionalvorstandes
- 10) Wahlen zum neuen Vorstand
- 11) Wahl der Kassenprüfer
- 12) Anträge
- 13) Perspektiven / Ausblick 2002/2003
- 14) Verschiedenes

Auch wenn Jahresmitgliederversammlungen im Ruf stehen, ein bisschen langweilig zu sein, würde ich es begrüßen, wenn in diesem Jahr zahlreiche Mitglieder erscheinen würden. Wir wollen versuchen, dem Tagesordnungspunkt 13 (Perspektiven 2002) entsprechend viel Zeit einzuräumen und somit der inhaltlichen Diskussionsraum zu geben.

Ich freue mich auf Ihr Erscheinen.



(Burkhard Dedy, Vorsitzender)

## KARO ist (noch kein) Trumpf

**Dortmund. (bd) Im August 1999 beauftragte die Stadt vier Ingenieurbüros mit einer detaillierten Studie „KARO – Konzept für einen attraktiven ÖPNV für die Region und das Oberzentrum Dortmund“.** Die Frage war, ob es verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll ist, die von Dortmund aus nach Süden und Norden führenden Eisenbahnstrecken mit dem Dortmunder Stadtbahnnetz zu verbinden – also ähnlich wie in Karlsruhe mit Stadtbahnfahrzeugen auf Eisenbahngleisen weiterzufahren – in dichterem Takt und mit längeren Betriebszeiten als heute.

Da den Vorteilen der direkten Erreichbarkeit der Innenstadt Nachteile wie verlängerte Fahrzeit und Erreichbarkeit des Dortmunder Hbf nur noch mit Umsteigen gegenüber stehen, wurde auch untersucht, welchen Effekt eine Taktverdichtung der SPNV-Strecken ohne Verbindung mit der Stadtbahn hätte.

Die Ergebnisse liegen seit Mai 2001 vor: In beiden Fällen würden die Fahrgastzahlen drastisch zunehmen, aber nahezu gleich stark. Entscheidend ist also die Taktverdichtung, die aber sehr viel Infrastrukturaufwand und hohe Betriebskosten erfordert.

Seitdem liegt das Gutachten in der Schublade: Dortmund bemüht sich erst einmal um einen neuen Hauptbahnhof, die Nachbarstädte haben Angst, Kaufkraft an Dortmund zu verlieren, die Zweckverbände schreiben gerade den Betrieb der RB-Linien 51 bis 54 aus und das Land setzt zur Zeit andere Prioritäten.

**Ist KARO also tot? Oder bietet es Chancen für ein besseres Verkehrsnetz der Zukunft? PRO BAHN eröffnet die Diskussion und lädt ein:** Herr Dipl.-Ing. Burckhard Kahrmann, Gruppenleiter Nahverkehr im Planungsamt der Stadt Dortmund, wird aus erster Hand über KARO informieren und die Ergebnisse vorstellen.

**8. April 2002, 19:00**, in der Verbraucher-Zentrale, Gnadenort 3–5, DO-City – südöstlich des Hbf, Nähe Königswall / Brückstraße.

>>> Fortsetzung von Seite 1

Fahrplanzwänge aufgebaut, die zukünftig immer weniger Spielraum für die Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs lassen.

Im Düsseldorf Hauptbahnhof wird das Gleis 4 für entbehrlich gehalten, wenn die Fahrplanzeiten der RE 4 und RE 10 wie im Integralen Taktfahrplan (ITF) geplant geändert werden. Hierzu sind allerdings der Umbau von Düsseldorf-Gerresheim (u. a. Kehranlage für S 11) und der schienenfreie Bahnsteigzugang in Meerbusch-Osterath Voraussetzung. Außerdem ist an keiner Stelle berücksichtigt, dass ab 2003 stündlich, in der Spitze sogar halbstündlich Züge aus Richtung Grevenbroich den Hauptbahnhof anfahren werden, von den halbstündlichen Zügen von der Ratinger Weststrecke, die im Zielnetz 2015 auftauchen, ganz zu schweigen. Auch diese Züge müssen zukünftig auf den Gleisen 5 bis 10 unterkommen, neben den anderen Zügen auf den Ferngleisen Neuss–Wuppertal und den Ortsgleisen von Duisburg.

Der Rückbau der Ortsgleise zwischen Derendorf und Flughafen führt dazu, dass Züge von den Ortsgleisen rund 13 Kilometer die S-Bahn-Gleise mitbenutzen müssen und dabei nicht nur mit der S 1, sondern zukünftig auch mit der S 7 in Konflikt geraten. Interessanterweise ist bei dieser Prüfung eine Fahrplansimulation erstellt worden, um zu beweisen, dass die regelmäßigen Züge auch 2003 noch soeben zwischen die S-Bahnen passen. Zusatzzüge wurden dabei teilweise vergessen (RE 5). Vor allem aber ist der zukünftig geplante 15-Minuten-Takt der S-Bahnen überhaupt nicht eingerechnet worden.

Die Stilllegung der Rheinischen Bahn schlägt sich in stärkerer Belastung der Alternativstrecken Köln-Mindener und Hamm-Osterfelder Bahn nieder, andererseits entfällt die Umleitungsmöglichkeit bei Sperrung des Abschnitts Duisburg–Mülheim. Um überhaupt noch Umleitungen zwischen Düsseldorf und Duisburg zu erlauben, muss der Abschnitt Duisburg-Wedau–

Duisburg Hbf für ICE und Doppelstockzüge angepasst werden.

Die Gleise 22 bis 24 im Essener Hauptbahnhof werden zur Zeit nur von der S 2 in der Schwachverkehrszeit angefahren. Empfohlen wird die Verlegung auf Gleis 5 oder die Durchbindung nach Westen (wohin bitteschön?). Wo aber die in den Netzen 2015 dargestellten sechs Züge pro Stunde aus Richtung Gelsenkirchen enden sollen, wird nicht beantwortet.

Die geplante Verschwenkung aller Bahnsteiggleise im Bochumer Hauptbahnhof macht die Durchbindung der NOKIA-Bahn Richtung Witten endgültig unmöglich. Die NOKIA-Bahn muss außerdem bei Ein- und Ausfahrt in den Bochumer Hauptbahnhof, wo sie am Prellbock westlich der Überführung über die Universitätsstraße enden soll, die Überholgleise der Hauptstrecke Richtung Essen kreuzen.

In Dortmund soll der viergleisige Abschnitt für die Ferngleise Richtung Bochum und Hagen auf mehreren Kilometern auf Dreigleisigkeit zurückgebaut werden. Damit sind zwar weiterhin parallele Ein- bzw. Ausfahrten der IC- und ICE-Züge möglich, es entstehen aber neue Fahrplanzwänge, auch für den zukünftig hier fahrenden RE 4.

## Der Fernverkehr 2015

Die in der Machbarkeitsstudie vorgestellten Fernverkehrsnetze mit und ohne Metrorapid (Plan- und Bezugsfall) beruhen auf dem Bundesverkehrswegeplan 2015. Ohne Metrorapid sind folgende Linien vorgesehen:

Dortmund–Duisburg–Köln–NBS (Neubau-strecke)–Nürnberg–München (stündlich)

Hamburg–Dortmund–Duisburg–Köln–Koblenz–Frankfurt (stündlich)

Berlin–Hamm (Flügelung) –Duisburg–Köln–Flughafen Köln/Bonn bzw. –Wuppertal–Köln–Bonn (je stündlich)

Dortmund–Wuppertal–Köln–NBS–Karlsruhe (stündlich)

Hamburg–Essen–Köln (Metropolitan, zwei-stündlich)

Amsterdam–Oberhausen–Köln–NBS–Frankfurt  
(zweistündlich)  
Norddeich–Recklinghausen–Oberhausen–  
Köln–Koblenz–Stuttgart (zweistündlich)  
Dortmund–Kassel–Erfurt  
Dortmund–Hannover–Dresden  
sowie weitere Züge über die Neubaustrecke ab  
Düsseldorf, Köln und Brüssel.

Im Netz mit Metrorapid wird unterstellt, dass die Linie Dortmund–München zwischen Dortmund und Düsseldorf nur zweistündlich verkehrt und die Linie Hamburg–Frankfurt alle zwei Stunden über Wuppertal statt über Duisburg gelenkt wird. Dafür soll die Linie Dortmund–Karlsruhe alle zwei Stunden in Düsseldorf beginnen, so dass auch über Wuppertal nicht mehr Züge verkehren. Natürlich sind dies nur die Annahmen für die Fahrgastberechnung für den Metrorapid, die Entscheidung liegt bei DB Reise & Touristik. Aber alleine die Überlegung, dass dann nur alle zwei Stunden ein Zug von Bochum oder Essen auf die Neubaustrecke Richtung Rhein-Main verkehren würde, zeigt, welche Auswirkungen der Metrorapid auf die Fernverkehrsanbindung des Ruhrgebiets haben kann.

## Der Regionalverkehr 2015

Hier sind wohl Vorgaben des Landes verarbeitet worden, insbesondere zum IRE-Netz. (IRE wird der neue Name nach E, RSB, SE und RE für die schnellen zuschlagfreien Regionalzüge.) Eine Abstimmung mit dem VRR hat nicht stattgefunden. Im Netz ohne Metrorapid sind folgende in der Regel stündliche Linien entlang der Metrorapidstrecke von Interesse:

- IRE 1: Bielefeld–Essen–Köln–Aachen
- IRE 2: Osnabrück–Recklinghausen–Essen–Duisburg–Mönchengladbach
- IRE 3: Bielefeld–Essen–Altenessen–Köln
- IRE 4: Aachen–M'gladbach–Wuppertal–Hamm
- IRE 5: Emmerich–Duisburg–Köln–Koblenz
- IRE 6: Aachen–Köln–Wuppertal–Hamm–Rheine
- IRE 7: Düsseldorf–Essen–Dortmund–Hamm–Kassel (ab Dortmund zweistündlich)

- IRE 12: Dortmund–Herne–Haltern
- IRE 13: Venlo–Mönchengladbach–Wuppertal–Dortmund
- RE 14: Essen–Dorsten–Borken
- IRE 16 Essen–Hagen–Siegen; weitere Verbindungen Essen–Hagen als S-Bahn
- RB 33: Dinslaken–Duisburg (halbstündlich)
- RB 35: Emmerich–Wesel–Düsseldorf (ab Wesel halbstündlich)
- RB 42: Essen–Recklinghausen–Münster (halbstündlich)

Auffällig ist, dass auf der Metrorapidachse Dortmund–Essen–Düsseldorf nur zwei Züge pro Stunde vorgesehen sind. In der Vorstudie waren es noch vier, im Unterausschuss Metrorapid im November wurden noch drei Züge dargestellt. So konnten in der Machbarkeitsstudie die Reisezeitvorteile durch den Metrorapid erhöht werden, da im Bezugsfall längere Wartezeiten auftreten.

Im Planfall mit Metrorapid soll der IRE 7 zwischen Düsseldorf und Dortmund entfallen und auf dem restlichen Weg mit dem IRE 13 zusammengelegt werden, so dass eine durchgehende Verbindung Kassel–Düsseldorf mit dem Umweg über Hamm, Dortmund und Witten erhalten bleibt. Die RB 35 soll außerhalb der Berufsverkehrsspitzen in Duisburg enden. Einerseits würden also die Fahrgäste auf der Achse Soest–Kassel jegliche Direktverbindung ins mittlere und westliche Ruhrgebiet verlieren, andererseits würden auf der Strecke Emmerich–Oberhausen keine weiteren Direktverbindungen nach Düsseldorf angeboten, was insbesondere die Halte Oberhausen-Holten und Friedrichsfeld betrifft. Auch hier bleibt die endgültige Entscheidung dem Zweckverband VRR vorbehalten, aber die Kostenminderung durch den Entfall von Zügen ist ebenso wie die zwangsläufig auf den Schwebezug umsteigenden Fahrgäste bereits dem Metrorapid zugeordnet.

Auf das interessante, aber ebenfalls nicht mit dem VRR abgestimmte S-Bahn-Netz im 15-Minuten-Grundtakt können wir an dieser Stelle aus Platzgründen leider nicht eingehen.

# YOU-move.nrw: Jugendmobilität der Zukunft

### Schöner warten – im Straßencafé unter dem Nachthimmel

Dortmund. (os) Warten auf den Nachtbus bei Dunkelheit, im Regen, frierend, ohne Sitzmöglichkeit? Zumindest an den innerstädtischen Knotenpunkten gibt es ein gewisses Maß an Komfort. Dennoch stehen die bis zu tausend Nachtschwärmer, die sich jeweils zum Rendezvous der Nachtbusse versammeln, meistens verloren herum. Schöner Warten bedeutet, gemütliches Sitzen, Kaffee trinken, im Warmen bei angenehmer Beleuchtung und entspannter Musik. Nach dem Kneipbummel, Kino, Disco – also Chill-out für alle.

PRO BAHN, VCD und andere sammeln in Dortmund in einem Jugendwettbewerb Ideen zu einer attraktiveren Ausgestaltung des Wartens (Sitzgelegenheiten, Deko, etc.) an der zentralen Nachtbushaltestelle Reinoldikirche. Die besten Beiträge werden prämiert und umgesetzt. Im Idealfall soll die Aufenthaltsqualität dort so groß sein, dass die Fahrgäste bewusst früher kommen und das Warten genießen, vielleicht sogar einen Bus später fahren.

Treffen des Navigatorenteams finden am jeweils 4. Donnerstag eines Monats im VCD-Büro, Huckarder Straße 10, statt. Falls die Gespräche mit einem privaten Investor erfolgreich laufen, soll die Aktion auf andere Städte mit hohem nächtlichen Fahrgastaufkommen ausgeweitet werden.

Kontakt: Oliver Stieglitz

Der Dortmunder Nachtbus hat übrigens eine eigene Internetseite: [www.nachtXpress.de](http://www.nachtXpress.de)

## Landeskampagne 2002

Das Projekt ist eingebettet in die Mobilitätskampagne YOU-move.nrw, welche das Wirtschafts- und Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalen zusammen mit Verkehrsunternehmen (DB, kommunale Verkehrsunternehmen) und Verbänden (BUND, VCD, PRO BAHN, ...) durchführt. Die einzelnen Projekte werden nach dem bottom-up-Prinzip von Jugendlichen entwickelt und zusammen mit der Kampagnenleitung umgesetzt. Der Prozess

und seine Ergebnisse werden im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitforschung vom Wuppertal-Institut und dem Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) Dortmund evaluiert.

Weitere Informationen gibt es im Internet unter [www.you-move.nrw.de](http://www.you-move.nrw.de).



## Navigatoren

Im Rahmen der Kampagne sollen landesweit 100 Projekte zur Jugendmobilität auf den Weg gebracht werden. Dazu werden in allen Kreisen und kreisfreien Städten ehrenamtliche Navigatorenteams gesucht, die als Schnittstelle für Jugendliche, Kampagnenleitung und Projektpartner fungieren. Infos darüber, wo sich bereits solche Teams gebildet haben, gibt es bei Werner Reh, ☎ 02 11 / 30 20 05 16.

ILS und Wuppertal-Institut veranstalten am **9. April** eine ganztägige Tagung in Dortmund-Eving: **Jugend unterwegs – auf dem Weg zur zukunftsfähigen Mobilität?** Infos bei Jürgen Vetter, ☎ 02 31 / 9 05 12 67.

Liebe Leser,  
dieser Ausgabe der **Ruhrschiene** liegt ein Handzettel der Kampagne „YOU-move.nrw“ bei. Wir würden uns sehr über Ihre Unterstützung für diese Idee freuen!

Ebenso freuen wir uns über die Übernahme der Versandkosten für diese Ausgabe durch „YOU-move.nrw“, die es uns zudem ermöglicht, in dieser Ausgabe ausnahmsweise vier zusätzliche Seiten anzubieten und die PRO BAHN Card-Postkarte beizulegen.

## ... zur Euro-Umstellung

Rhein-Ruhr. (js) Die Euro-Umstellung zum 1. Januar 2002 hat in weiten Bereichen des täglichen Lebens ziemlich problemlos stattgefunden – auch bei den Verkehrsunternehmen. Größere Probleme waren erwartungsgemäß für die Umstellung der Automaten zu lösen. Die Verkehrsunternehmen konnten es sich nicht so einfach machen wie die Tabakindustrie, die bei einem festen Preis einfach DM und Euro gemischt angenommen und dabei die mit Euro zahlenden Kunden durch die 2:1-Umrechnung belohnt hat.

Dabei gab es einige Pannen, überwiegend zum Nachteil der Verkehrsunternehmen, die stellenweise keine Tickets verkaufen konnten. Wir haben im Folgenden mal einige (nicht unbedingt repräsentative) Beispiele aus dem VRR herausgegriffen.

Auffallend viele Automaten waren in den letzten Monaten gestört oder ohne Wechselgeld. *Da drängt sich der Verdacht auf, dass die Mitarbeiter so sehr durch die Euro-Umstellung gebunden waren, dass zu wenig Personal für die regelmäßige Instandhaltung der Automaten zur Verfügung stand.*

Die Bogestra hatte bereits Ende Oktober (!) die Hälfte ihrer Automaten auf Euro umgestellt und damit für zwei Monate außer Betrieb gesetzt. An vielen Haltestellen blieb so nur noch ein Automat über; falls der mal gestört war, gab es überhaupt keine Verkaufsmöglichkeit mehr.

Die DB hatte im Dezember etwa die Hälfte ihrer Automaten umgestellt. Von der anderen Hälfte waren viele außer Betrieb oder nahmen prinzipiell kein Bargeld, so dass selbst am Düsseldorfer Hauptbahnhof zeitweise nur noch etwa vier Automaten in Betrieb waren. Dort bildeten sich natürlich ziemlich lange Schlangen. Erst als sich im Januar die Situation durch gestörte Automaten nicht verbesserte, reagierte DB Regio und stellte Personal mit Mobilten Terminals neben den defekten Automaten auf.

Eifrig beworben wurde die Geldkarte als Möglichkeit, dem Währungschaos beim Ticketkauf zu entgehen. Blöd nur, dass DB-Automaten, die noch Tickets gegen DM verkauften, ab 1. 1. 02 keine Geldkarte mehr akzeptierten. An einigen S-Bahn-Stationen wurden die Automaten übrigens erst nach Wochen umgestellt!

Auf den S-Bahnen 4 und 7 wurden an einigen Stationen bereits im Dezember alle Automaten auf Euro umgestellt. Die Fahrgäste wurden durch Aushänge im Zug darauf hingewiesen, dass sie ihre Tickets beim Personal im Zug kaufen könnten. In Düsseldorf in der S 7 konnte man es allerdings erleben, dass der private Sicherheitsdienst eine Frau des Zuges verwies, als sie beim Einstieg fragte, ob sie wegen überlanger Schlangen an den wenigen im Hbf betriebsbereiten Automaten ihr Ticket im Zug bekommen könnte. Auf die Sonderregelung bei der S 4 und S 7 angesprochen antworteten sie, der DB-Mitarbeiter sei „vorhin ausgestiegen, da ihm die Tickets ausgegangen sind“ und sie seien vom VRR angewiesen, niemanden ohne gültiges Ticket im Zug zu dulden. Eine Beschwerde zu diesem Fall an die DB ist bis heute unbeantwortet geblieben.

Positiv ist die Duisburger Verkehrsgesellschaft hervorzuheben, die alle Automaten gegen eine moderne Generation ersetzte, die DM und Euro (und die Geldkarte) akzeptiert.

Für Automaten, die noch DM annehmen, hatte der VRR extra auf volle 10 Pf gerundete Ticket-Preise festgelegt. Bei den ZusatzTickets führte dies jedoch dazu, dass ein 4er-Ticket 10 Pf teurer war als vier EinzelTickets. Abweichend von dieser Regel verkauften die Rheinbahn-Automaten es weiterhin für 12,80 DM. *Sind diese zum Preis aus 2001 verkauften Tickets nun eigentlich seit dem 28. 2. ungültig?*

# Tunis: Stadtbahn auf Expansionskurs

**Tunis. (td)** Obwohl Tunis schon im 9. Jahrhundert vor Christi entstand, stand die heutige Hauptstadt der Republik Tunesien über ein Jahrtausend im Schatten des übermächtigen Karthagos. Erst Ende des 7. Jahrhunderts begann mit der Zerstörung Karthagos der Aufstieg Tunis' zum heutigen unumstrittenen Zentrum des Landes. Karthago ist heute ein Vorort.

Mit ungefähr 600.000 Einwohnern im Stadtgebiet und etwa zwei Millionen im Großraum lebt rund ein Viertel der Bevölkerung hier. Sogar die Hälfte aller Industriebetriebe ist hier angesiedelt.

Sowohl die hervorragend erhaltene Medina (Altstadt) aus dem 9. Jahrhundert wie auch die von der französischen Protektoratsverwaltung Ende des 19. Jahrhunderts aufgebaute Neustadt (Innenstadt) liegen eingezwängt auf einem Landstreifen zwischen dem Salzsee Sebket Sedjoumi im Südwesten und dem Lagunensee von Tunis im Osten, der ebenfalls im vorletzten Jahrhundert durch den Bau eines Kanals mit dem Mittelmeer verbunden wurde.

## Moderner Stadtbahnbetrieb

Bedingt durch diese Lage dehnt sich die Stadt heute nur in nördliche und südliche Richtung aus; der Individualverkehr in der Neustadt kollabiert regelmäßig, die ebenso große Altstadt mit ihren engen Gassen ist für PKW unmöglich zu durchqueren. Somit war es dann auch kein Wunder, dass die Stadtverwaltung schon vor gut dreißig Jahren den Plan fasste, eine moderne Stadtbahn in die Vororte nördlich und südlich der Neustadt zu bauen. 1985 war es dann so weit: Als eine der ersten modernen Stadtbahnen der Welt nahm die Linie 1 der Société du Metro Léger de Tunis (SMLT) im Jahre 1985 den Betrieb auf. Das Projekt hatte übrigens Siemens komplett durchgeführt.

Die Strecke verbindet den Hafen (Station Tunis-Marine) mit dem zwischen der Alt- und der Neustadt gelegenen Hauptbahnhof (Station Place Barcelone) und dem Vorort Ben Arous im Süden. Anschließend gingen die Linien 2 bis 4 in Betrieb. Sie beginnen am Hauptbahnhof,

überqueren den Prachtboulevard Avenue Habib Bourguiba und erreichen den Platz der Republik am nördlichen Rand der Neustadt. Von dort aus führt die Linie 2 nach Ariana, während die Linien 3 und 4 die Medina in einem Bogen nördlich umfahren und in Den Den (Linie 4) bzw.



*An der Station „Place Barcelone“ hebt sich zur Abfahrt*

Ibn Khaldoun (Linie 3) enden. Als vor wenigen Jahren der Streckenast nach Ibn Khaldoun ab der Station Les Jasmins bis nach Intilaka verlängert wurde und eine neue Linie 5 Place Barcelone–Intilaka eingeführt wurde, reichten die Kapazitäten am Hauptbahnhof nicht mehr aus; seitdem fahren fast alle Züge der Linie 4 statt zum Hauptbahnhof wie Linie 1 auch zum Hafen.

## Trassenführung

Es ist den Planern gelungen, alle Linien unabhängig vom Individualverkehr zu trassieren, in der Neustadt allerdings nur in Form einer ein-



gleisigen Schleife zwischen dem Platz der Republik und dem Hauptbahnhof, die die Linien 2 bis 5 im Uhrzeigersinn befahren. Durch die Führung der Linie 4 zum Hafen ist leider eine etwas schwierige Situation für die Fahrgäste entstanden. Die geänderte Linie 4 muss kurz vor dem Hauptbahnhof links abbiegen, um zur Endstation Tunis Marine zu gelangen; auf der Rückfahrt nach Den Den kann sie hingegen den Hauptbahnhof anfahren.

Alle Stationen sind oberirdisch angelegt; sie haben Hochbahnsteige sowie Schranken an den Ein- und Ausfahrten in die Stationen, die sich nur bei Ein- oder Ausfahrt einer Bahn öffnen, so dass der Zugang für Fahrgäste nur an den besetzten Kassenhäuschen vorbei möglich ist. Der Zustieg ist sowohl in Fahrtrichtung rechts als auch links möglich, und zwar an vielen Stationen gleichzeitig, was den Fahrgastfluss beschleunigt.

Tariflich ist jede Linie in drei Teilabschnitte unterteilt; das Einzelticket für 1–2 Abschnitte kostet 0,280 Dinar (ca. 22 Cent), drei Abschnitte kosten 0,410 Dinar (ca. 32 Cent). Der Umstieg innerhalb des Metro-netzes ist möglich; Tagestickets gibt es nicht, Monatskarten hingegen schon.

An den Stationen Place Barcelone und Tunis-Marine ist der Umstieg zur Eisenbahn und zu den Bussen der Gesellschaft SNT, die dort große Busbahnhöfe angelegt hat, hervorragend. Einen gemeinsamen Tarif gibt es jedoch nicht. Fahrpläne hängen nur auf den großen Busbahnhöfen aus; sie sind für Europäer sehr schwer zu lesen, da die Haltestellen nur arabisch angeschrieben sind; die arabischen Ziffern benutzen wir ja glücklicherweise auch, so dass Taktzeiten gut zu ermitteln sind. Die Stadtbahnlinien 1, 2 und 4 fahren täglich von 5 Uhr morgens bis gegen Mitternacht. In den Verkehrsspitzen morgens wird im 5-Minuten-Takt gefahren, mittags und abends bis gegen

20 Uhr alle 7,5 Minuten, ansonsten alle 12 Minuten, spätabends nur noch im Halbstundentakt. Die Parallellinien 3 und 5 fahren jeweils in etwas dünneren Takten, wobei Linie 3 gegen 20 Uhr den Verkehr zugunsten von Linie 5 einstellt. Das überaus erfolgreiche Stadtbahnnetz wird ständig ausgebaut. So soll bis 2005 Linie 1 um 6,7 km nach El Mourouj (80.000 Einwohner) im Süden verlängert werden. 15 neue achtachsige Fahrzeuge sind schon bestellt.

## Eisenbahnverkehr

Im Eisenbahnbereich gibt es zwei S-Bahn-Strecken, die elektrische der TGM (Tunis–La Goulette–La Marsa), die am Bahnhof Tunis-Marine startet und überwiegend im 12-Minuten-Takt nach Osten in Richtung Mittelmeerküste führt, und eine Diesel-S-Bahn der staatlichen SNCFT, die vom Hauptbahnhof aus entlang der Hauptstrecke in Richtung Süden bis Borj Cedria führt. Sie wird ganztägig im 20-Minuten-Takt befahren, wobei während der Verkehrsspitzen beschleunigte S-Bahnen hinzukommen, die teilweise einen 5-Minuten-Takt erzeugen.

Die Hauptstrecke nach Sousse, Monastir, Gabès und Gafsa wie auch die Bahn nach Kasserine im Südwesten des Landes hat Meterspur. Bis Sousse fahren übrigens die schnellsten Meterspurzüge der Welt. In Richtung Osten zur algerischen Grenze und nach Norden (Bizerte) wird auf Normalspur gefahren. Beide Systeme treffen im Hauptbahnhof von Tunis aufeinander, der ein Kopfbahnhof ist.

Der Busverkehr ergänzt das Stadtbahnnetz hervorragend. Die Hauptlinien verkehren im Allgemeinen im 10-Minuten-Takt, für seltener fahrende Buslinien sind feste Anschlüsse fahrplanmäßig vorgesehen. Überörtliche Bedeutung haben vor allem die Linien in westliche Richtung, wohin weder Stadtbahn noch S-Bahn fahren. Probleme bereiten dem Europäer hier die Zusatzbuchstaben, die den Hauptliniennummern hinzugefügt werden, denn dafür werden natürlich arabische Buchstaben benutzt, die dann auch noch links der Ziffern stehen.



t die Schranke.

## Änderungen zum Fahrplanwechsel am 16. Juni 2002 ...

### ... in Dortmund

**Dortmund. (bd) Auch dieses Jahr wird das Busnetz 2000 in Dortmund weiter überarbeitet. Insbesondere im Bereich Indupark wird das Liniennetz deutlich zurückgenommen, da hier die Akzeptanz des 1999 ausgeweiteten Angebotes ausbleibt und das Angebot auch etwas unübersichtlich ist.**

**U 42.** Die Linie bedient demnächst die Strecke Hombruch–Grevel und befährt damit den neugebauten Abschnitt von den Städtischen Kliniken über Möllerbrücke (S 4), Barop Parkhaus bis nach Hombruch. Im Norden übernimmt sie den Linienweg der U 46 nach Grevel, die dann nur noch zwischen Brunnenstraße und Westfalenhallen unterwegs ist, südlich der Innenstadt ersetzt sie die Straßenbahn 408.

**Flughafen-Bus.** Zwischen dem Bahnhof Holzwickede und dem Dortmunder Flughafen verkehrt seit März ein Pendelbus, der während der Betriebszeiten des Flughafens im 15-Minuten-Takt fährt. Finanziert wird er über zusätzliche Parkgebühren am Flughafen.

**410, 411, 412.** Durch Änderungen bei den Linien 410 und 411 sowie die neue Linie 412 entsteht zwischen Lindenhorst und Schulte Rödding ein angenäherter 10-Minuten-Takt.

**440.** Fährt ab Oespel alle 20 Minuten durch den Indupark bis nach Germania. Versetzt dazu fährt die 440 alle 20 Minuten ab Oespel weiter als 470 Richtung Mengede. Der Liniennast nach Lütgendortmund wird ab Germania von der Linie 463 übernommen.

**453.** Fährt ab Dortmund West demnächst wie die 452 zum Hauptbahnhof, der Linienweg zum Versorgungsamt entfällt.

**447, 465.** Die Linien fahren beide im 20-Minuten-Takt nur noch bis zur Bandelstraße. Von dort geht es je alle 60 Minuten – also gemeinsam im 30-Minuten-Takt – weiter über Revierpark nach Huckarde. Die Linie 465 fährt zusätzlich noch einen Schlenker durch den Technologiepark und ersetzt hier die Linie 466.

**466, 467.** Die Linie 466 fährt demnächst von Oespel kommend ab „Am Hartweg“ weiter nach Marten Süd. Die Fahrten durch Technologie- und Indupark entfallen.

**468, 480.** Die Linie 468 fährt ab Marten weiter über Universität zur Palmweide, die 480 endet aus Ickern kommend in Marten.

Außerdem gibt es noch Änderungen bei den Buslinien in der Nordstadt, wodurch einige Linienäste vertauscht werden.

### ... im Kreis Recklinghausen

**Recklinghausen. (bd) Die Vestische führt nun auch im Kreis Recklinghausen einen Nachtexpressverkehr ein. Dieser soll alle Städte im Kreis bedienen und in den Wochenendnächten zwischen ca. 0 und 3 Uhr verkehren. Die bisher bestehenden Disco-Busse, die nicht vollständig in den VRR-Tarif integriert waren, können dann entfallen.**

Folgende Linien sind geplant:

NE Recklinghausen Hbf–Süd–Röllinghausen–Suderwich

NE Bottrop–Buer Rathaus–Herten Mitte–RE Hbf (Diese Linie wird in Bottrop ZOB mit dem NE 21 aus Oberhausen verknüpft. Man kann dann also nachts vom Centro ohne Umstieg bis nach Recklinghausen fahren!)

NE RE Hbf–Marl–Dorsten–Sinsen–RE Hbf

NE RE Hbf–Oer-Erckenschwick–Datteln

NE Recklinghausen Hbf–Herne Bahnhof

NE Wanne-Eickel Hbf–Herten Mitte–Westerholt–Marl Mitte–Haltern (Disco „Old Daddy“)

NE Dorsten–Holsterhausen (Disco „Plaza“–Mitte–Wulfen–Haltern (Disco „Old Daddy“)

NE Dorsten–Buer Rathaus

NE DO–Mengede–Waltrop–Datteln

Die Buslinien sollen günstige Umstiege zu den Linien S 2 und U 35 in Herne, Wanne-Eickel und Dortmund-Mengede bieten. Die bereits bestehenden NE-Linien in Castrop-Rauxel und Gladbeck bleiben natürlich bestehen.

## Straßenbahn Oberhausen–Mülheim–Dümpten

**Oberhausen. (bd)** Die Stadt Oberhausen plant den Ausbau ihres Straßenbahnnetzes. Als zweite Strecke ist eine Verbindung zwischen der Kreuzung Mülheimer Straße/Danziger Straße (Abzweig Linie 112) und Mellinghofer Straße/Denkhauser Höfe/Zechenbahn (Anschluss Linie 102) in MH-Dümpten vorgesehen (rund 2,2 km).

Die Trasse führt entlang der Danziger Straße und des Grünen Weges und wird bis auf ein kurzes Teilstück auf der Mellinghofer Straße als separater Bahnkörper mit Rasengleis angelegt. Auf der Strecke sind drei Haltestellen vorgesehen: Grüner Weg, Wehrstraße und Straßburger Straße. Diese erhalten jeweils 60 m lange und 3,50 m breite Mittelbahnsteige. Dies reicht für eine Doppeltraktion mit Niederflurfahrzeugen. Zur Zeit verkehrt auf dieser Strecke ein Bus im Stundentakt, zukünftig wird es werktags tagsüber einen 10-Minuten-Takt geben. Der Bus entfällt dann in Oberhausen. Der Baubeginn ist für 2003 angekündigt, die Inbetriebnahme für Ende 2004. Zur Zeit läuft das Planfeststellungsverfahren.

Die Planungen sehen eine Straßenbahntrasse mit einer Regelbreite von 7,20 m vor. Der Gleisachsabstand soll 3,10 m betragen und in der Mitte Platz für die Fahrleitungsmasten bieten. Dafür werden die Fahrbahnen auf der Danziger Straße auf das Regelmaß reduziert und die beidseitigen Fuß-/Radwege entfallen. Diese befinden sich in Richtung Mülheim dann auf den westlich angrenzenden Anliegerstraßen.

In Mülheim soll die Strecke zunächst an der Haltestelle „Auf dem Bruch“ (Linie 102) enden. Später ist ein Weiterbau Richtung Grenze Borbeck nicht ausgeschlossen.

### Bahnsteigplanung verfehlt

Anstatt aber gleich an der Haltestelle „Auf dem Bruch“ die 45 m langen und 26 cm hohen Seitenbahnsteige zu einem 60 m langen Mittelbahnsteig umzubauen soll lediglich einer verlängert werden und der Ausstieg in der Wendeschleife erfolgen. Dort muss der Bahnsteig ebenfalls verlängert werden und um ein Abstellgleis weiter nutzen zu können auf 5 cm abge-

senkt werden. Der Ausstieg aus den Niederflurfahrzeugen wird dadurch unnötig erschwert. Statt dessen sollte die Wendeanlage lieber so umgebaut werden, dass die Bahnen in beiden Fahrrichtungen die Haltestelle „Auf dem Bruch“ anfahren und dann in einem Stumpfgleis auf dem Gelände der heutigen Wendeschleife Kopf machen können. Dies würde die Umsteigesituation und die Behindertenfreundlichkeit deutlich verbessern.

An der Kreuzung Mellinghofer Straße/Denkhauser Höfe/Zechenbahn ist ein Gleisdreieck vorgesehen. Trotzdem sind zunächst keine Linienfahrten über die Mellinghofer Straße geplant. Dabei wäre dort eine Taktverdichtung in der Verkehrsspitze wegen des umfangreichen Schülerverkehrs auf der Linie 102 sinnvoll.

In Oberhausen wird diese Strecke zukünftig mit der Verlängerung der Linie 105 verknüpft, die von der Stadtgrenze Essen-Frintrop über die Neue Mitte Oberhausen zur heutigen ÖPNV-Trasse geführt wird.

### Anwohnerprotest

Auf der Bürgerversammlung wurde von den Anwohnern eine zusätzliche Lärmbelastigung (die Bahn bringt 0,2 dB (A) mehr!) und trotz Abbiegespuren ein Verkehrschaos befürchtet. Der Nutzen der Bahnlinie wurde angezweifelt, da ja alle Auto fahren und der Bus heute auch kaum Fahrgäste habe. Ferner wurde wiederholt eine Steuerverschwendung (Baukosten: rund 17,4 Mio. €) vermutet. Kurzum, die Argumente wiederholen sich.

*PRO BAHN begrüßt hingegen ausdrücklich den längst überfälligen Bau dieser Straßenbahnstrecke. Der öffentliche Nahverkehr zwischen Oberhausen und Dümpten wird damit deutlich verbessert.*

# Erst UFO, dann 3do, jetzt Hauptbahnhof?

**Dortmund. (dv)** Der Dortmunder Hauptbahnhof ist nicht mehr zeitgemäß: zu klein, zu wenig repräsentativ für „das Herz Westfalens“. Soweit waren und sind sich die DB Station & Service sowie die Stadt Dortmund einig.

Also wurde schon vor vielen Jahren mit Planungen für einen neuen Hauptbahnhof begonnen – als spektakuläres Ergebnis wurde der „UFO“ getaufte Entwurf in Form eines futuristisch anmutenden Baukörpers über dem Gleisfeld des Bahnhofs präsentiert. Neben Einzelhandel, Unterhaltung, Gastronomie und Dienstleistungsanbietern sowie 4.000 Parkplätzen auf 250.000 m<sup>2</sup> Geschossfläche sollte auch der „klassische“ Bahnhofsbereich seinen Platz finden. Somit war der Entwurf im Sinne der Stadt Dortmund, die mit diesem „Multi-Themen-Center“ die Bedeutung der Stadt stärken wollte, als auch von DB Station & Service, die einen adäquaten Bahnhofsumbau bekommen hätte. Statische und darauf folgende finanzielle Probleme ließen das Projekt jedoch scheitern.

## Vom UFO zum 3do

2001 wurde dann ein neuer Investor präsentiert, der im letzten Herbst einen neuen Entwurf für den Bahnhof vorstellte – nunmehr „3do“ betitelt, um die drei Funktionen Einkaufen, Freizeit und Verkehr zu symbolisieren. Wieder waren alle Beteiligten zufrieden. Die Planungen wurden vorangetrieben, um 2006 der Fußball-Weltöffentlichkeit einen ansprechenden Bahnhof präsentieren zu können. Auch die Fahrgäste konnten mit dem Entwurf zufrieden sein: Neben dem heutigen Personentunnel wäre eine weitere Zugangsmöglichkeit zu den Bahnsteigen aus der darüber liegenden Ebene geschaffen worden, welche wiederherum einen direkten Zugang zur Dortmunder Innenstadt mittels einer Fußgängerbrücke über den Wall geboten hätte. Die Verbindung zwischen DB-Bahnsteigen und Stadtbahn wäre jedoch nicht wesentlich verbessert worden, es waren lediglich Aufzüge zwischen den Verteilerebenen, nicht jedoch direkt zu den Bahnsteigen geplant.

Anfang März 2002 machte die DB Station & Service einen unerwarteten Schritt: Sie gab bekannt, nicht weiter mit dem Investor zusammenzuarbeiten und nunmehr die Planungen für eine „kundengerechte Sanierung“ des Bahnhofs selber durchzuführen. Begründet wurde dies mit „erheblichen Zweifeln an der zeitgerechten, technischen und wirtschaftlichen Realisierbarkeit und Tragfähigkeit des Projektes 3do“. Ihr Ziel sei es vielmehr, „adäquate Verkehrsstationen mit einem entsprechenden Ambiente in den Empfangsgebäuden zu schaffen“ – also der Umbau zu einem „klassischen“ Bahnhof ohne Überbauung. Als Ziel für die Fertigstellung ist das WM-Jahr 2006 angestrebt.

## Begrüßenswerter Schritt

*PRO BAHN begrüßt diese Absicht der Deutschen Bahn. In den letzten Jahren gibt es zu viele Beispiele für Mega-Bahnhofsplanungen, die nicht realisiert wurden, dafür aber die Sanierungspläne über Jahre verzögert haben. Und auch bei durchgeführten Sanierungen hat die Konzentration auf die Einkaufsmöglichkeiten nicht immer zu verkehrlich optimalen Lösungen geführt – der Leipziger Hauptbahnhof ist ein Beispiel dafür. Wie der gelungene Umbau des Oberhausener Bahnhofs zeigt, ist die Deutsche Bahn jedoch durchaus in der Lage, selber ansprechende Bahnhöfe zu bauen und zu betreiben.*

*Die Stadt Dortmund sollte daher die DB Station & Service in ihrem Bemühen, den Bahnhof schnellstmöglich zu sanieren, unterstützen. Insbesondere ist bei den Planungen darauf zu achten, den Personentunnel und die Bahnsteigaufgänge aufzuweiten, die Verknüpfung zwischen Stadtbahn und DB-Bahnsteigen zu verbessern sowie die geplanten Bahnsteigumbauten im vollen Maße zu verwirklichen.*

## Emschertalbahn gerettet

**Ruhrgebiet.** (js) Nach vielem Hin und Her im Kreis Recklinghausen haben nun der Kreisverband Recklinghausen am 18. 3. und der Zweckverband VRR am 21. 3. 02 endlich die **20-jährige Bestellgarantie für die RB 43 zwischen Wanne-Eickel und Dorsten beschlossen**. Damit ist die Strecke, für deren Erhalt sich auch PRO BAHN stark gemacht hatte, langfristig gesichert und der dringend notwendige Ausbau der Haltepunkte kann beginnen. „Gladbeck-Ost“ soll endlich zum Busbahnhof mit direktem Zugang zur Innenstadt verlegt werden.

## VRR zeigt mehr Kulanz

**Rhein-Ruhr.** (os) Der **Verkehrsverbund Rhein-Ruhr erstattet** den Ticket-2000-Kunden bei größeren Verspätungen künftig **Taxikosten** von 30 statt 26 Euro, Kunden mit anderen Fahrkarten erhalten einen Gutschein über 15 Euro. Auch der Verkehrsverbund Rhein-Sieg und der Aachener Verkehrsverbund führen im Juni vergleichbare Angebote ein.

## Taktänderung mit Verspätung

**Köln.** (le) Nach neuesten Informationen ist der **15-Minuten-Takt der S-Bahnen** an Rhein und Ruhr nicht vor Ende 2006 einföhrbar, da der Engpass im Knoten Köln nicht eher beseitigt werden kann. Durch die hier fahrenden Linien S 6 und S 11 werden aber alle übrigen S-Bahnen im VRR gebunden.

## Im Aufzug zur Stadtbahn

**Mülheim.** (js) Die **Nachrüstung der Stadtbahnbahnhöfe auf der Linie U 18 mit Aufzügen** ist schon seit 1997 geplant. Die Betriebe der Stadt Mülheim erwarten nunmehr für dieses Frühjahr die Förderzusage der Bezirksregierung. Danach werden an den fünf Bahnhöfen bis 2007 sieben Aufzüge eingebaut. Die Kosten betragen rund 4,95 Mio. €.

## BahnCard? MobilCard!

**Deutschland.** (dv) Mit der Einführung des neuen Preissystems bei der Deutschen Bahn AG zum 15. Dezember 2002 wird sich **viel ändern – auch bei der BahnCard. Ihr Preis wird zwar halbiert, dafür jedoch auch die Ermäßigung.**

Gibt es bisher 50 % Ermäßigung auf alle Standard-Preise, so werden es ab Dezember nur noch 25 % sein, die jedoch auch bei den Sonderangeboten gelten werden. Im Fernverkehr werden daher die Auswirkungen nicht so deutlich zu spüren sein, da zumindest zeitlich flexible Fahrgäste die Sonderangebote wahrnehmen können. Im Nahverkehr und für Spontanreisende wird es dagegen deutlich teurer.

Ein weiteres Problem ergibt sich auch außerhalb des DB-Konzerns: Viele Verkehrsverbände erkennen die BahnCard mittlerweile auch an und ermäßigen ihre Preise für Inhaber um 40 % bis 50 %, ohne jedoch direkt an den Einnahmen der BahnCard beteiligt zu sein.

Diese Entwicklungen nimmt PRO BAHN zum Anlass, die Einführung einer bundesweiten MobilCard zu fordern. Kennzeichen dieser MobilCard ist die bundeseinheitliche Ermäßigung des Fahrpreises in allen öffentlichen Verkehrsmitteln um 50 %. Entsprechend des Vorbildes „Halbtaxabo“ in der Schweiz sollte diese MobilCard unter staatlicher Federführung entwickelt und vertrieben werden – insbesondere, um die Einnahmen auf alle beteiligten Verkehrsunternehmen und Zweckverbände zu verteilen.

**Wenn Sie diese Forderung unterstützen, können Sie Ihre Meinung gegenüber dem Verkehrsminister und den Mitgliedern des Verkehrsausschusses des Bundestages über die bundesweite PRO BAHNCard-Aktion äußern.** Dies ist auf zwei Wegen möglich: Entweder sie nutzen die beiliegende Aktionspostkarte, von denen auch weitere Exemplare in der Landesgeschäftsstelle in Essen angefordert werden können, oder Sie besuchen uns im Internet unter <http://www.probahn-nrw.de/probahncard> und stimmen dort online ab.

## Auflösung: Kennen Sie den VRR genau?

(Ie) Vielleicht waren manche Fragen etwas zu schwer, denn wir erhielten nur drei Einsendungen, von denen keine alle Fragen richtig beantwortete. Wir wissen aber aus zahlreichen Gesprächen, dass viele Leser gespannt auf die Lösungen warten.

- Welcher kommunale Verkehrsbetrieb hat den größten Anteil an Stadt- und Straßenbahnen an den Zug/Bus-Kilometern?  
*Betriebe der Stadt Mülheim an der Ruhr mit 41,4 %. Bei den Städten liegt allerdings Düsseldorf vorne.*
- a) Welche ist die größte Stadt ohne Nachtexpress?  
*Krefeld (außer Silvester und Karneval).*  
b) Welches ist die kleinste Gemeinde mit Nachtexpress?  
*Breckerfeld.*
- In welchen zwei Großstädten verkehrt abends keine Linie (außer der S-Bahn) häufiger als stündlich?  
*Hagen, Mönchengladbach.*
- a) Welche Linie hat das größte Fahrtenangebot?  
*Linie 60 (Schwebebahn Wuppertal): 219 Fahrtenpaare am Tag.*  
b) Welche Buslinie hat das größte Fahrtenangebot?  
*Linie 821 (Düsseldorf Flughafen Terminal–Flughafen Fernbahnhof): 160 Fahrtenpaare täglich. Ansonsten liegt die Linie 834 vorn (111 Fahrten hin 115 zurück am Tag).*
- a) An welchen zwei Haltestellen verkehren die meisten Stadt- und Straßenbahnlinien (ohne Nachtlinien)?  
*Düsseldorf Hauptbahnhof, Düsseldorf Heinrich-Heine-Allee (12 Linien).*  
b) An welcher oberirdischen Haltestelle verkehren die meisten Straßenbahnlinien (ohne Nachtlinien)?  
*Düsseldorf Graf-Adolf-Platz (8 Linien).*
- Auf welchen Buslinien, die die VRR-Grenzen überschreiten, kann man von der Anfangshaltestelle bis zur Endhaltestelle nicht mit einer Fahrkarte fahren?  
*SB 30 (Duisburg–Geldern), SB 36 und Linie 336 (Remscheid-Lennep–Gummersbach), 290 (Marl–Ahaus), 296 (Marl–Coesfeld), 298 (Dorsten–Coesfeld), 929 (Duisburg–Venlo, es gibt allerdings keine durchgehenden Fahrten).*
- Welcher SPNV-Haltepunkt gehört zu drei Waben, die zu drei verschiedenen Tarifgebieten gehören?  
*Neuss-Am Kaiser (Waben 420, 438 und 520).*
- a) Welche SPNV-Linie hat das geringste Fahrtenangebot?  
*RE 13 (Der Viersener).*  
b) Welche SPNV-Strecke hat das geringste Fahrtenangebot?  
*Rheydt–Mönchengladbach-Genhausen (RB 39).*
- In welcher Stadt verkehren die meisten CE-Linien?  
*Oberhausen (5 Linien).*
- a) Welches ist die längste Straßenbahnlinie?  
*Linie 903 (Dinslaken–Duisburg-Hüttenheim, 27 Kilometer, davon 24,5 im VRR-Gebiet). Linie 302 ist 23 Kilometer lang, Linie 701 17,5 Kilometer.*  
b) Welches ist die längste Stadtbahnlinie?  
*U 79 (Duisburg-Meiderich Süd–Düsseldorf Hbf, 32,5 Kilometer), gefolgt von der U 76 mit 23 Kilometern.*
- Welche sechs Buslinien (3 SB, 1 CE, 2 Stadtlinien) durchfahren die meisten Städte und Gemeinden innerhalb des VRR-Raums?  
*Hier müssen wir uns korrigieren: Es sind acht Linien, da wir zwei SB über-*

sehen hatten, darunter einen, der sechs Gemeinden befährt.

SB 24 (Recklinghausen, Oer-Erkenschwick, Datteln, Waltrop, Dortmund), SB 37 (Bochum, Hattingen, Sprockhövel, Schwelm, Ennepetal),

SB 38 (Hattingen, Witten, Wetter, Gevelsberg, Ennepetal),

SB 67 (Bochum, Witten, Hattingen, Sprockhövel, Wuppertal),

SB 87 (Viersen, Willich, Tönisvorst, Kempen, Grefrath, Nettetetal),

CE 91 (Gelsenkirchen, Gladbeck, Bottrop, Oberhausen, Duisburg),

762 (Velbert, Heiligenhaus, Essen, Mülheim, Ratingen),

862 (Düsseldorf, Neuss, Kaarst, Willich, Viersen).

12. Welche ganz innerhalb des VRR verkehrende Buslinie wird von einem reinen Privatunternehmer (als Konzessionsinhaber) betrieben?

*Linie 858 (Neuss Stadthalle–Grevembroich-Elsen, Schilden AG).*

13. An welcher Haltestelle fahren Busse von sechs verschiedenen Verkehrsbetrieben ab (aufgrund von Gemeinschaftskonzessionen, ohne Anmietunternehmen)?

*Oberhausen Hbf (STOAG, BtMH, EVAG, DVG, Vestische, BVR).*

*Hier gibt es noch eine weitere Lösung: In Hattingen Mitte gibt es ebenfalls sechs Linienkonzessionäre (WSW, EVAG, Bogestra, BVR, VER, VGV), allerdings kommen keine EVAG- und VGV-Busse dorthin.*

14. Zwischen welchen zwei aneinander grenzenden Großstädten gibt es nur eine Bus- oder Straßenbahnlinie (zwei Lösungen)?

*Mülheim–Duisburg (Straßenbahn 901), Remscheid–Solingen (Bus 653).*

*Weitere mögliche Lösung: Dortmund–Hagen (Bus 544). Daneben gibt es allerdings zwei Linien, die die beiden Städte auf dem Weg über Herdecke verbinden (Bus 450/518, wechselt un-*

*terwegs aber die Liniennummer; Bus 374, durchfährt Dortmunder Stadtgebiet ohne Haltestelle).*

15. An welchem Hauptbahnhof gibt es das geringste Angebot an Buslinien und -abfahrten?

*Die Frage war etwas irreführend, da unterschiedliche Lösungen für Linien und Abfahrten vorliegen.*

*Linien: Solingen Hbf (682 und 699), Abfahrten: Dortmund Hbf (198 Abfahrten, incl. Nachtexpress), in Solingen Hbf sind es 207.*

16. Welche Stadt hat zwei Hauptbahnhöfe? Mönchengladbach (Mönchengladbach Hbf, Rheydt Hbf).

## Die Gewinner:

### 1. Preis (Schöner-Tag-Ticket NRW):

Jan Zbikowski

### 2. Preis (Familien-Eintritt Eisenbahn-Museum Bochum-Dahlhausen, freundlicherweise gestiftet vom Eisenbahn-Museum Dahlhausen, wir bedanken uns ganz herzlich):

Kristian Rohr

### 3. Preis: (3 VRR-Stadtfahrpläne nach Wahl):

Axel Hercher

Herzlichen Glückwunsch von der Redaktion!

## Mehr Rechte für Fahrgäste

**Nordrhein-Westfalen.** (os) So heißt ein neues **Kundenjournal** der Verbraucher-Zentrale Nordrhein-Westfalen. Dort dokumentiert die **Schlichtungsstelle Nahverkehr** zahlreiche Fahrgastbeschwerden und deren Auflösung. Das Journal kann kostenlos bei der Verbraucher-Zentrale abonniert werden: Schlichtungsstelle Nahverkehr, Mintropstraße 27, 40215 Düsseldorf. ☎ 02 11 / 38 09 - 6 66; E-Mail: nahverkehr@vz-nrw.de.

# Termine

**Dienstag, 02.04.2002, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Donnerstag, 04.04.2002, 19.30 Uhr**  
B.U.S. Bochum

**Montag, 08.04.2002, 19.00 Uhr**  
Ortsgruppe Dortmund (anderer Ort!),  
Thema: KARO-Gutachten (s. S. 3)

**Dienstag, 16.04.2002, 19.30 Uhr**  
Regionale Fahrgastversammlung  
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

**Sonntag, 21.04.2002**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Auf den Spuren von Folkwang**  
**09.30 Uhr** E-Borbeck ☉ (Kiosk)  
**09.55 Uhr** E Hbf ☒ (ServicePoint)

**Dienstag, 23.04.2002, 19.00 Uhr**  
Dortmunder Verbändetreffen

**Dienstag, 23.04.2002, 20.00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Donnerstag, 02.05.2002, 19.30 Uhr**  
B.U.S. Bochum

**Samstag, 04.05.2002, 15.00 Uhr**  
Jahresmitgliederversamml. (s. S. 3)

**Dienstag, 07.05.2002, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Montag, 13.05.2002 19.30 Uhr**  
Ortsgruppe Dortmund

**Sonntag, 19.05.2002**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Landpartie im Norden**  
**9.15 Uhr** E Hbf ☒ (ServicePoint)  
**9.25 Uhr** E-Borbeck ☉ (Kiosk)

**Dienstag, 21.05.2002, 19.30 Uhr**  
Regionale Fahrgastversammlung  
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

**Dienstag, 28.05.2002, 19.00 Uhr**  
Dortmunder Verbändetreffen

**Dienstag, 28.05.2002, 20.00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Dienstag, 04.06.2002, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Donnerstag, 06.06.2002, 19.30 Uhr**  
B.U.S. Bochum

**Montag, 10.06.2002, 19.30 Uhr**  
Ortsgruppe Dortmund

**Sonntag, 16.06.2002**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**EUROGA 2002 plus**  
**09.55 Uhr** E-Borbeck ☉ (Kiosk)  
**10.05 Uhr** E Hbf ☒ (ServicePoint)

**Dienstag, 18.06.2002, 19.30 Uhr**  
Regionale Fahrgastversammlung  
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

**Dienstag, 25.06.2002, 19.00 Uhr**  
Dortmunder Verbändetreffen

**Dienstag, 25.06.2002, 20.00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Dienstag, 02.07.2002, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Donnerstag, 04.07.2002, 19.30 Uhr**  
B.U.S. Bochum

**Montag, 08.07.2002, 19.30 Uhr**  
Ortsgruppe Dortmund

Termine-Update unter  
<http://www.probahn-ruhr.de/termine>

**Arbeitsgruppe Essen, Bottrop, Mülheim:** Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstraße 11, Essen, ☒ Essen Hbf  
**O.Tram Oberhausen:** „Haus Wahl“, Marktstraße 38, Oberhausen, ☒ Oberhausen Hbf  
**Bündnis umweltfreundl. Stadtverkehr:** Umweltzentrum, Alsenstraße 27 (Düppelstr.), Bochum, ☒ BO Hbf  
**Ortsgruppe Dortmund:** „Zum Zöllner“, Hainallee 2, Dortmund, ☉ ☒ DO-Stadthaus (Südausgang)  
**Dortmunder Verbändetreffen:** VCD-Büro, Huckarder Straße 10, Dortmund, ☉ Ofenstraße

## Na, interessiert an PRO BAHN?

Bitte hier abtrennen (oder kopieren) und einsenden an:

PRO BAHN e.V. • Schwanthalerstraße 74 • 80336 München • ☎ 0 89 / 54 45 62 - 13 • 📠 - 14

### Ja, ich bin an PRO BAHN interessiert.

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

\_\_\_\_\_  
Name, Vorname

\_\_\_\_\_  
Straße

\_\_\_\_\_  
PLZ, Wohnort

\_\_\_\_\_  
weitere Familienmitglieder

\_\_\_\_\_  
Geburtsdatum (bei Juniormitgl.)      Beruf (freiwillig)

\_\_\_\_\_  
Datum, Unterschrift

(Ruhschiene 2002#2 • 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      34,- € / Jahr  
 Juniormitglied (≤ 27 Jahre)      23,- € / Jahr  
 Familienmitgliedschaft      40,- € / Jahr  
 Fördermitgliedschaft      ab 70,- € / Jahr  
(Firmen, Institutionen, Kommunen)