



Mit der U-Bahn zum Dortmunder U

Dortmund. (os/js) Am 27. April eröffnet Dortmund den auf absehbare Zeit letzten U-Bahn-Tunnel des Ruhrgebiets. Auf der Ost-West-Strecke (Tunnel III) werden die beiden Straßenbahnlinien 403 und 404 künftig als U 43 und U 44 die dann schienenfreie Innenstadt unterirdisch durchqueren.



Klotzen statt kleckern: Das neue Empfangsgebäude des U-Bahnhs Westentor bereichert das Stadtbild.

Foto: Oliver Stieglitz

Damit ist das Dortmunder Stadtbahnnetz mit drei Stadtbahntunneln, die mit den Kreuzungsbahnhöfen Kampstraße, Reinoldikirche und Stadtgarten ein Dreieck in der Innenstadt bilden, nun komplett. Im Gegensatz zu den anderen Ruhrgebietsstädten ist der Dortmunder Hauptbahnhof allerdings kein U-Bahn-Knoten, sondern nur an Tunnel I angebunden. Bei der Netzplanung in den 1970er Jahren hatte man die kommende Bedeutung des SPNV im Ruhrgebiet unterschätzt.

Fortsetzung auf Seite 4 >>>

In dieser Ausgabe:

- Aus für Wanne-Eickel Hbf**
- Nahverkehrspläne SPNV und Essen**
- Umbau Essen Hbf**
- Neue zentrale Haltestelle in Mülheim**
- Arbeitskampf im DB-Konzern**

Inhalt & Adressen

Inhaltsverzeichnis

Titel	1
Mit der U-Bahn zum Dortmunder U	
Inhalt & Adressen	2
SPNV	3
Aus für Wanne-Eickel Hbf	
Nahverkehrsplan	6
Schienenpersonennahverkehrsnahtverkehrspläne	
Nahverkehrsplan Essen ist (fast) fertig	
Regionales	8
Umbau Essen Hbf:	
Viel Chaos, wenig Verbesserung	
Mülheim an der Ruhr:	
Neue zentrale Haltestelle ab Mai	
Kurzmeldung	9
Urlaubseminar	
Aus Fahrtsicht	11
Arbeitskampf im DB-Konzern	
Kurzmeldung	11
Grenz-Treff	
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 Schönfish (js)
☒ info@ruhrschiene.de
Autoren: Guido Berg (gb), Axel Hercher (ah), Oliver
Stieglitz (os), Bernhard Quack (bq)

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 Uentropfer 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 20962586

Aus für Wanne-Eickel Hbf

Gelsenkirchen. (le) Nach den jetzt vorliegenden Listen für Bahnhofsumbenennungen im VRR bis Dezember 2009 wird das Ruhrgebiet einen Hauptbahnhof verlieren, möglicherweise aber auch einen neuen hinzubekommen. Ein inflationärer Zuwachs an Hauptbahnhöfen ist entgegen den Vorstellungen einiger Lokalfürsten oder Bahnfreaks nicht vorgesehen.

Das Land NRW fordert die flächendeckende Anpassung der Bahnhofsnamen an die Gemeindegliederung. Hintergrund ist ein Beschluss im Landesarbeitskreis Tarif/Vertrieb, der die zeitgemäße Bahnhofsbennennung für erforderlich hält, um den Fahrgästen die Zugehörigkeit von Bahnhöfen zu den Gemeinden deutlich zu machen, nachdem der NRW-Tarif jetzt die tarifliche Gleichstellung aller Bahnhöfe innerhalb einer Gemeinde vorsieht. Eventuell auf die Gemeinden zukommende Kosten bei der Wegebeschilderung will das Land übernehmen. Bei dieser Umbenennung entfallen die beiden „Stadtteilhauptbahnhöfe“ Wanne-Eickel und Rheydt. Statt Wanne-Eickel Hbf heißt es dann etwas sperrig Herne-Wanne/Eickel, während der Bahnhof Herne seinen Namen unverändert behält.

Nun Stellungnahme der Städte

Die entsprechende Liste ist jetzt den Städten zur Stellungnahme übermittelt worden. Dann wird z. B. die historische Bezeichnung Hervest-Dorsten in Dorsten-Hervest umgedreht, Sythen bekommt die lange Bezeichnung Haltern am See-Sythen, für die Mülheimer Bahnhöfe ist aber keine Anpassung von Mülheim (Ruhr) an den tatsächlichen Stadtnamen Mülheim an der Ruhr vorgesehen.

Mit Sicherheit werden die Umbenennungen in den zwangseingemeindeten Städten Wattenscheid, Kettwig und Hohenlimburg örtlichen Unmut hervorrufen. Während Kettwig Stausee in Essen-Kettwig Stausee umbenannt werden soll, wird bei Wattenscheid-Höntrop der Hinweis auf die ehemals selbständige Stadt ganz entfallen, es heißt dann Bochum-Höntrop.

Im Jahre 2003 hatte der VRR die Gemeinden nach gewünschten Bahnhofsumbenennungen

abgefragt. Dabei wurden auch Stationen genannt, die nicht auf der Liste des Landes stehen, der VRR jetzt aber dem Land ebenfalls vorschlagen will. Hierbei hat das Land einen Entscheidungsspielraum und wird auch keine Kosten der Wegebeschilderung übernehmen.

So sollen die jetzt nicht mehr zur Unterscheidung notwendigen Zusätze Nord, Süd oder Mitte bei Witten-Annen, Oberhausen-Osterfeld und Dortmund-Asseln entfallen, GE-Buer Nord in GE-Buer, GE-Buer Süd hingegen zutreffenderweise in GE-Beckhausen umbenannt werden. Für Gladbeck wird vorgeschlagen, den Ostbahnhof in Gladbeck Mitte, den Westbahnhof in Gladbeck Hbf umzubennen, was sowohl die Lage als auch die verkehrliche Bedeutung zutreffend kennzeichnet. Auch die Umbenennung von Castrop-Rauxel Süd in Castrop-Rauxel Altstadt ist sinnvoll, wenn möglichst auch die anliegende zentrale Bushaltestelle Münsterplatz entsprechend umbenannt wird.

Kritisch zu sehen ist schon der Wunsch, den Bahnhof Hattingen (Ruhr) in Hattingen Ruhrbrücke zu ändern, da die gleichnamige Straßenbahnhaltestelle doch recht weit entfernt ist.

Bislang nicht auf der Liste ist Essen-Katernberg Süd. Hier ist aus unserer Sicht nicht nur der Wegfall des Zusatzes Süd angeraten, sondern möglichst die Änderung in Essen-Zollverein oder Essen-Zollverein/Katernberg. Der vorgesehene Termin wäre gerade noch rechtzeitig zum Kulturhauptstadtjahr.

Ebenfalls kein Vorschlag liegt bislang für eine Umbenennung von Bochum NOKIA vor. Hingegen hat die Bochumer Linksfraktion eine Umbenennung der NOKIA-Bahn (RB 46) gefordert. Hier könnte sich aus unserer Sicht die Bezeichnung „Der Wanne-Eickeler“ anbieten, auch wenn die Linie bis Gelsenkirchen fährt.

>>> Fortsetzung von Seite 1

Die fünf neuen Tunnelbahnhöfe ersetzen ebenfalls fünf Straßenbahnhaltestellen, lediglich auf dem Abzweig zum Borsigplatz entfällt die Haltestelle Ostentor.

Die lange Bauzeit des neuen Tunnels – das Mittelstück zwischen Kampstraße und Reinoldikirche ist bereits in den 1980er Jahren zusammen mit den beiden anderen Citytunneln entstanden – ist übrigens nicht technisch bedingt. Es wurde immer dann weitergebaut, wenn gerade Fördermittel des Landes zur Verfügung standen.

Borsigplatz bleibt angebunden

Im Gegensatz zur ursprünglichen Planung werden die beiden neuen Linien nicht mit hochflurigen, 2,65 m breiten B-Wagen befahren, sondern mit Straßenbahnfahrzeugen. Damit ist die barrierefreie Ausrüstung der oberirdischen Zulaufstrecken deutlich stadtverträglicher und preisgünstiger, auch wenn die vollständige Ausstattung aller Haltestellen mit Bahnsteigen noch lange auf sich warten lässt.

Die Straßenbahnlinie zum Borsigplatz sollte nach den ursprünglichen Planungen mit der Tunnelöffnung stillgelegt werden. Durch den Einsatz von Straßenbahnfahrzeugen und nicht zuletzt aufgrund vehementer Forderungen des PRO-BAHN-Regionalverbands Ruhr/Mark konnte in den späten 1990er Jahren dann doch ein zusätzlicher unterirdischer Abzweig zur Anbindung dieses Stadtteils mit der U 44 ermöglicht werden.

Neuer Fahrzeugtyp

Bis 2011 werden insgesamt 47 neue Niederflurwagen ausgeliefert, die mit Fahrscheinautomaten ausgestattet sind. So besteht auf der Ost-West-Strecke weiterhin die Möglichkeit zum Ticketkauf im Fahrzeug, während im Nord-Süd-Netz Fahrkarten vor Fahrtantritt erworben und entwertet werden müssen.

Die neuen Fahrzeuge sind mit 2,40 m etwas breiter als die bisher im Ruhrgebiet eingesetz-

ten Straßenbahnwagen. Dies entspricht der neuesten VDV-Empfehlung und ermöglicht zwei Sitze auf jeder Seite des Mittelgangs. Zunächst kommen noch überwiegend die alten Straßenbahnwagen des Typs N mit Stufen im Einstieg zum Einsatz.

Die dadurch zementierte Zweiteilung des Dortmunder Stadtbahnnetzes – die bestehenden sechs Linien in den Tunneln I und II werden weiterhin mit B-Wagen betrieben – ist sowohl für die Fahrgäste als auch den Betreiber unproblematisch. Die Vorteile auf den oberirdischen Strecken überwiegen.

Die Architektur der Bahnhöfe und der Zugangsbauwerke ist gelungen, vor allem das gläserne Empfangsgebäude des Bahnhofs Westentor ist städtebaulich eine Bereicherung. In Dortmund gibt es damit 26 U-Bahnhöfe (und vier unterirdische S-Bahnhöfe).

An der Oberfläche wurden die Haltestellen Heinrichstraße und Lippestraße (letztere ist bereits seit Jahren in Betrieb) ebenfalls komplett neu erstellt. Auch einige bestehende Haltestellen wurden niederflurgerecht umgebaut. Derzeit laufen auch Bauarbeiten zum zweigleisigen Ausbau des Straßenbahnabschnitts Asseln.

Geschraubte Bahnsteigkanten

Die Bahnsteigkanten der sieben vom Stadtbahnbauamt betreuten neuen Stationen sind abschraubbar gestaltet, so dass der Tunnel in nur einer Nacht auf 2,65 m breite Niederflurfahrzeuge umgerüstet werden kann. Da die in Verantwortung der DSW stehenden oberirdischen Anschlussstrecken allerdings für diese Fahrzeugbreite komplett umgebaut werden müssten und zurzeit neue Fahrzeuge für genau diese Strecke angeschafft werden, die nur 2,40 m breit sind, ist damit frühestens mit Beschaffung der nächsten Fahrzeuggeneration in 20 bis 25 Jahren zu rechnen.

Östlich der Kampstraße führt eine unterirdische Gleisverbindung zur Haltestelle Brüggmannplatz. Damit dient der Ost-West-Tunnel auch als Anbindung von Tunnel II an den

Betriebshof Dorstfeld. Künftig können einrückende B-Wagen von Grevel–Brunnenstraße mit Fahrgästen ab Brüggmannplatz direkt zur Kampstraße fahren.

Wem nutzt der Tunnel?

Der neue Tunnel bringt nur marginale Vorteile für die Fahrgäste. Wer die City durchfährt, spart künftig drei Minuten Fahrzeit. Bei einem Fahrtziel innerhalb des Walls zehren die zusätzlichen Treppen den Fahrtzeitgewinn wieder auf. Die Umsteigewege zwischen der Ost-West-Strecke und den Stadtbahnlinien in beiden Nord-Süd-Tunneln verkürzen sich dagegen spürbar.

Der Bau des Ost-West-Tunnels wurde vor allem städtebaulich begründet. Die Stadt möchte die Kampstraße zum Boulevard umgestalten und das am Westertor liegende „Dortmunder U“, die ehemalige Unionbrauerei, in die City integrieren, wozu die oberirdische Kreuzung am Wall entfallen soll. Dafür ist der Zug für eine bessere Anbindung des Hauptbahnhofs für Jahrzehnte abgefahren.

Für die Dortmunder Stadwerke gleichen die eingesparten Betriebskosten durch kürzere Umlaufzeiten, weniger unfallträchtige Kreuzungen und eine direkte Betriebsstrecke die deutlich höheren Betriebskosten der unterirdischen Stationen aus. Die Betriebskosten eines Tunnelbahnhofs betragen ungefähr 150.000 Euro pro Jahr.

Knapp vorbei am Hbf

Die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs verbessert sich dagegen kaum. Bislang gehen viele Umsteiger von der Kampstraße oder vom Westertor zu Fuß zum Hauptbahnhof. Da die Ost-West-U-Bahn an der Kampstraße in der –3-Ebene hält, ist zu erwarten, dass die meisten Pendler aus Richtung Osten künftig mit der U-Bahn zum Hauptbahnhof weiter fahren. Hier müssen die Fahrpläne entsprechend abgestimmt werden, was bislang nicht der Fall ist. Ein Beispiel: Der RE 1 von Köln–Düsseldorf–Essen erreicht den Hauptbahnhof zur Minute

15. Die U 43 nach Wickede fährt an der Kampstraße abends sowie sonn- und feiertags zur Minute 21 ab. Wer gut zu Fuß ist, konnte bisher diese 403 bekommen. Mit der U-Bahn hat man dagegen keine Chance, obwohl ein dichtes Angebot besteht (die U 41 ab Hauptbahnhof zur Minute 15 ist unerreichbar, mit der folgenden U 47 zur Minute 19 reicht die Umsteigezeit an der Kampstraße nicht aus).

Kleine Lösung, größerer Nutzen

Anders als in den anderen Ruhrgebietstädten hat Dortmund von Anfang an eine kleinere Lösung als die Stadtbahn Rhein-Ruhr verfolgt. Das reine U-Bahn-System wurde realistisch weit in die Zukunft gerückt. Eine integrierte Variante mit Tunneln nur im Zentrum sowie in Hörde und daran anschließend gut ausgebaute Straßenbahnlinien in die Vororte wurde konsequent verfolgt. *Der Dortmunder Weg war offensichtlich der bessere: Das Netz ist jetzt fertig. In den anderen Städten gibt es dagegen halb fertige Stadtbahnnetze mit halb aufgelösten Straßenbahnrestnetzen – und in Essen und Mülheim sogar je drei nicht kompatible Fahrzeugtypen innerhalb eines Bahnhofs.*

Während anderorts zahlreiche Vororte über Buslinien direkt mit der City verbunden sind, fahren in Dortmund nur Stadtbahnen ins Stadtzentrum. Vororte ohne Gleisanschluss sind mit Bussen nur an die Stadtbahn angeschlossen, Umsteigen gehört für viele Dortmunder zum Alltag. Zum nächsten Fahrplanwechsel wird allerdings eine direkte Buslinie aus Kirchlinde zur Reinoldikirche eingerichtet. Dafür hat Dortmund aber das dichteste Fahrplanangebot des Ruhrgebiets. Montags bis freitags und auch samstags bis 20 Uhr fahren alle Bahnen im Zehn-Minuten-Takt, die 403/U43 alle fünf Minuten. Abends sowie sonn- und feiertags gilt in der Regel bis Mitternacht der 15-Minuten-Takt.

Zur Eröffnung des neuen Tunnels am Sonntag, 27.04.2008 veranstaltet PRO BAHN einen ÖPNV-Ortstermin. Treffpunkt ist um 11:10 Uhr am ServicePoint des Dortmunder Hauptbahnhofs.

Schienenpersonennahverkehrsnahtverkehtspläne

Rhein-Ruhr-Lippe/Westfalen Süd. (Ie) Nicht nur bei den kommunalen Aufgabenträgern werden die Nahverkehrspläne (NVP) fortgeschrieben, auch die für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zuständigen Zweckverbände im Lande sind dabei, ihre aus den 1990er Jahren stammenden NVP zu revidieren. Frühere teilweise hochtrabende Pläne müssen dabei an die begrenzten finanziellen Bedingungen angepasst werden.

Der Zweckverband VRR hat bislang jährlich einen Sachstandsbericht erstellt, in dem die Entwicklung des SPNV dargestellt wurde. Die laufenden Maßnahmen bei der Planung der Infrastruktur wurden hierin ebenso aufgelistet wie die Veränderungen im Betrieb. Im Jahre 2006 beschloss der VRR aber, einen komplett neuen NVP aufzustellen, womit auch das bisherige VRR-Zielnetz 2015, das an vielen Stellen bereits überholt ist, neu gefasst werden muss. Bis zum Ende des Jahres soll jetzt ein Entwurf erarbeitet werden, der aufgrund der veränderten Zuständigkeit dann auch den Bereich des Nahverkehrs-Zweckverbands Niederrhein (NVN) umfassen wird.

Die Zweckverbände Ruhr-Lippe (ZRL) und Westfalen-Süd (ZWS) haben noch rechtzeitig vor Übergang der Zuständigkeit auf den neuen Dach-Zweckverband NWL (siehe **Ruhr-schiene 2008#1**) neue NVP erarbeitet und beschlossen.

ZRL-NVP vorbildlich

Insbesondere der fast 400 Seiten umfassende NVP des ZRL, den er auf seiner Website zum Download bereitstellt, ist aus unserer Sicht sehr lesenswert, da er einen guten Überblick über die Schwierigkeiten bietet, mit denen die Aufgabenträger zu kämpfen haben, sei es bei Mängeln am Netz und den Stationen, bei der Pünktlichkeit und Qualität der Züge, bei den finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen. Dabei wird der Blick auch über die direkten Zuständigkeitsgrenzen hinaus geworfen. So werden Infrastrukturmängel in Dortmund, die zu Pünktlichkeitsproblemen im ZRL führen, ebenso thematisiert wie ungünstige Busanschlüsse an den Bahnstationen, die in die

kommunale Zuständigkeit fallen. Die Analyse wird ergänzt durch einen umfassenden Qualitätsbericht.

Auch die Erfolge der bisherigen Planungen werden ausgeleuchtet: sowohl die erfreulichen Zuwächse auf vielen (aber leider nicht allen) Strecken als auch die Verbesserungen beim eingesetzten Material sind detailliert dargestellt.

Der Planungsteil ist gegenüber dem Vorgänger wesentlich zusammengestrichen. Im Angebot ist nicht von neuen Linien die Rede, stattdessen sollen die zuletzt notwendig gewordenen Zugstreichungen in Randlagen weitgehend zurückgenommen und einzelne Ergänzungsfahrten in Randzeiten sowie auf den wichtigsten Strecken Wochenend-Nachtverbindungen bestellt werden. Größte Einzelmaßnahme wäre die Bestellung eines Wochenendverkehrs für den RE 11. Alle Details sind auf Musterfahrplänen im Anhang zu finden.

Detailkritik am RRX

Bei aller Zustimmung zum Rhein-Ruhr-Express (RRX) wird Detailkritik sowohl am Bedienungskonzept zwischen Dortmund und Hamm als auch der fehlenden Einbeziehung der Strecke Hamm-Paderborn geübt. Statt einer stündlichen S 1-Verlängerung wird die Durchbindung von zwei in Dortmund endenden RRX-Linien bis Hamm mit Halt an allen Stationen präferiert, der RRX nach Minden könnte in Hamm geflügelt werden und so auch nach Paderborn verkehren. Als pessimistisches Szenario wird mittelfristig auch die Einstellung des Fernverkehrs auf der Mitte-Deutschland-Verbindung nicht ausgeschlossen.

Bei den Streckenreaktivierungen sind nur noch Brügge-Marienheide und Brilon Wald-

Brilon Stadt im vordringlichen Bedarf, wobei alleine für den Abschnitt Meinerzhagen–Marienheide eine konkrete zeitliche Perspektive besteht. Zum weiteren Bedarf zählt die Strecke Neheim-Hüsten–Sundern, für Menden–Hemer wird die Sicherung der Trasse durch den Bau eines durchgängigen Radwegs erwähnt.

Auch neue Stationen sind vielfach wegen fehlender finanzieller oder betrieblicher Perspektive kaum umsetzbar. Außerdem sollen vorrangig die bestehenden Halte modernisiert werden.

Im vordringlichen Bedarf bleiben Hamm-Westtünnen und Lünen-Alstedde, zum weiteren Bedarf zählen Hamm-Selmigerheide, Balve Schulzentrum sowie die Reaktivierung eines Haltes zwischen Schwerte und Fröndenberg (Schwerte Ost, Schwerte-Geiseke oder Fröndenberg-Langschede).

Westfalen Süd

Der bereits im Jahre 2006 beschlossene zweite Nahverkehrsplan des ZWS bietet im

Analyseteil detaillierte Angaben über die Bahnhöfe und Haltepunkte, darunter auch die Ein- und Aussteigerzahlen an den einzelnen Betriebstagen. Der Planungsteil sieht u. a. eine Durchbindung von Zügen aus Siegen auf die Obere Lahntalbahn nach Bad Laasphe und Marburg vor, wofür die Infrastruktur im Bahnhof Erndtebrück angepasst werden muss. Auf der Hellertalbahn Betzdorf–Haiger wird ein Flügelzugkonzept angestrebt, womit auch Verbindungen auf die Freiengrunder Eisenbahn nach Neukirchen Nord möglich wären. Die im ersten NVP vorgesehene Reaktivierung der Johannlandbahn Siegen-Weidenau–Netphen-Deuz ist aufgegeben worden.

Neue Haltepunkte sind vorrangig in Kreuztal (Buschhütten und Mitte) und Bad Laasphe (Kurpark und Entenbergstraße) vorgesehen, mittelfristig sollen auch in Siegen-Kaan und Niederdielfen mögliche Halte geprüft werden. Ansonsten ist ein umfangreiches Maßnahmenprogramm für die bestehenden Stationen aufgelistet.

Nahverkehrsplan Essen ist (fast) fertig

Essen. (gb) Nach einer langen Vorlaufzeit von knapp zwei Jahren stehen die Arbeiten am zweiten Nahverkehrsplan in Essen kurz vor der Vollendung. Wie einige andere NVP im Ruhrgebiet wurde auch dieses Werk von der Planungsgruppe Nord (PGN) aus Kassel bearbeitet. Der erste NVP in Essen wurde noch von der EVAG selbst aufgestellt. Die Fremdvergabe ist ein Spiegelbild der Neusortierung der ÖPNV-Zuständigkeiten in der Essener Stadtverwaltung.

PRO BAHN wurde mehrfach die Gelegenheit gegeben, sich aktiv in das Aufstellungsverfahren einzubringen. Das Gesamtwerk stellt eine umfassende Gesamtaufnahme des ÖPNV in Essen dar. Besonders gut gelungen ist die Analyse der Stärken und der Schwächen im ÖPNV Essens. Dies wird aber eingeschränkt dadurch, dass aus der Schwächenanalyse keine Maßnahmen entwickelt werden, um die aufgezeigten Schwächen langfristig wirksam zu beseitigen.

Grundlage der Annahmen zur Stadtentwicklung ist die weitere Schrumpfung der Stadt Es-

sen (5 % bis 2015). Bis 2015 wird sich auch die Zahl der Schüler, weitestgehend treue ÖPNV-Kunden, um 15 % reduzieren. Die EVAG wird sich daher vermehrt um das Segment Einkaufsverkehr kümmern.

Festgestellt wurde, dass der ÖPNV-Anteil am Modal Split derzeit bei 22,6 % liegt. Dies ist für eine Stadt von der Größenordnung Essens stark verbesserungsfähig. Daher geht die Zielsetzung eines Marktanteils von 25 % in die richtige Richtung. Die schonungslose Darstellung der finanziellen Möglichkeiten im ÖPNV-Bereich ernüchtert dabei. Es rächt sich, dass seit dem

Stadtbahnverzicht Anfang der 1990er Jahre nicht konsequent genug in den Straßenbahnausbau investiert wurde. Im NVP wird der Grundsatz formuliert, dass die Sanierung der vorhandenen Infrastruktur Vorrang vor dem Ausbau hat. Wichtig sind Maßnahmen zur Verbesserung der Produktivität des ÖPNV wie z. B. Straßenbahnbeschleunigungen.

Bedauerlich ist, dass auf die Verlängerung der Straßenbahnstrecke Finefraustraße–Annental (L 105) verzichtet wird und eine Verlegung der Endstelle der Straßenbahnlinie 101 vom Philipusstift zum Bahnhof Borbeck nicht erfolgt.

Richtig ist der Ansatz, mehr niederflur-gerechte Einstiegsmöglichkeiten in Form von Buskaps und Umbauten von Straßenbahnhaltestellen zu schaffen.

Der derzeitige Umfang des ÖPNV-Angebots in Essen wird in den kommenden Jahren er-

halten bleiben. Im Busliniennetz sind nur marginale Änderungen zu erwarten. Zwischen den Stadtteilen Krays und Steele wird eine Direktverbindung im 10-Minuten-Takt eingeführt. Das Busnetz im Bereich Steele–Freisenbruch wird übersichtlicher gestaltet.

Die langen Fahrzeiten zwischen Heisingen und der Innenstadt sollen durch einen Schnellbus verkürzt werden. Außerdem soll für den Freizeitverkehr eine Buslinie nördlich des Baldeneysees eingerichtet werden, welche Heisingen über Essen-Hügel mit Werden verbindet. Neben diesen konkreten Punkten werden zahlreiche Prüfaufträge und Planungsprojekte formuliert, welche in den nächsten Jahren abgearbeitet werden sollen.

Insgesamt lautet das Fazit aus Sicht von PRO BAHN Ruhr: ein Schritt in die richtige Richtung, aber kein mutiger Schritt nach vorn. Man tastet sich langsam voran.

Umbau Hbf: Viel Chaos, wenig Verbesserung

Essen. (Ie) Während in der Passerelle unter dem Bahnhof die EVAG bereits mit den Bauarbeiten begonnen hat, will die DB nach europaweiter Ausschreibung im Juli mit dem Umbau des Empfangsgebäudes starten und dieses dafür 14 Monate lang ganz sperren. Zugang zu den Bahnsteigen ist währenddessen nur über den Osttunnel sowie zu den Gleisen 4 bis 12 über die Zugänge von der Westseite der Straßenunterführung möglich.

Schon jetzt müssen die Fahrgäste zum Teil längere Wege zurücklegen, da aus der Passerelle zur Nordseite nur zwei Ausgänge in die Innenstadt geöffnet sind. Die Ausgänge zur Nordseite der Hachestraße sowie zur Nordostseite der Straßenunterführung bleiben dauerhaft geschlossen, der Hauptaussgang zum Empfangsgebäude wird später wieder eingerichtet.

Zum Willy-Brandt-Platz wird es einen Aufzug geben. Die westliche Passage wird geschlossen und in Einzelhandelsfläche umgewandelt, die östliche umgestaltet, ebenso die nördliche Verteilerfläche, wobei die bisherige Ladenfläche verdreifacht wird.

Zum 1. Juli werden nicht nur sämtliche Läden im Hauptbahnhof geschlossen, auch die

Ladenpassage in der Straßenunterführung schließt, während die Läden entlang der Hachestraße bestehen bleiben. Reisezentrum, ServicePoint sowie einzelne Läden werden auf dem nördlichen Bahnhofsvorplatz provisorisch in Containern untergebracht.

Die Umsteigewege verlängern sich während der Bauzeit zum Teil drastisch. Wer z. B. mit dem RE oder Fernzug aus Richtung Dortmund auf Gleis 1 oder 2 ankommt, muss zum Umstieg in die U-Bahn zunächst zurück zum Osttunnel, von hier entweder über die Treppe auf die Nordseite und dann um die Container herum und durch die Straßenunterführung zur Südseite oder aber vom Osttunnel die Treppe zur Südseite und um das Parkhaus herum laufen, um den Abgang zur U-Bahn zu erreichen. Beides

sind sehr lange und beschwerliche Wege, die man mit Gepäck auf gut 10 Minuten einschätzen muss, zumal bis hierhin weder Fahrtreppen noch Aufzüge zur Verfügung stehen.

Sämtliche Läden werden von DB Station&Service entmietet, nach dem Umbau entsteht eine insgesamt etwas kleinere, neu geordnete Verkaufsfläche, die völlig neu vermietet werden soll.

Neue Aufzüge, alte Engpässe

In der Haupthalle wird eine durchgängige Achse geschaffen, in der dann auch Aufzüge zu den Durchgangsbahnsteigen eingebaut werden. Die Kopfgleise 21 und 22 erhalten hingegen Aufzüge vom Osttunnel aus, so dass ein Umstieg von hier zu den übrigen Bahnsteigen für Fahrgäste, die auf die Aufzüge angewiesen sind, dauerhaft mit langen Wegen verbunden ist. Auch der technisch mögliche Zugang von der Westseite der Straßenerunterführung aus zum ersten Bahnsteig (Gleis 1 und 2) wird jetzt nicht eingerichtet (hierzu müsste ein Technikraum verlegt werden). Eine Nachbesserung ist frühestens ab 2011 möglich, da während des Kulturhauptstadtjahrs keine Bauarbeiten stattfinden dürfen.

Die Fahrtreppe von der Zwischenebene zum ersten Bahnsteig wird von der Westseite auf die Ostseite verlegt, so dass die hier besonders schmale Treppe (nur gut ein Meter breit) etwas verbreitert werden kann. Allerdings bilden diese weniger als zwei Meter breiten Treppen neben den Fahrtreppen auch zukünftig echte Engpässe, insbesondere wenn die Züge aufgrund der Bahnhofsfahrordnung nicht mittig am Bahnsteig halten und daher fast alle Fahrgäste nur diese eine Treppe nutzen.

Gleissituation nicht verbessert

Eine Reduzierung der Zugfahrten über die Stumpfgleise 21 und 22 am Seitenflügel ist nicht vorgesehen. Hierzu könnte das Gleis 5, das zwar weit östlich, aber direkt am Fernbahnsteig Richtung Osten liegt, aktiviert werden, müsste aber eine Schutzweiche erhalten. Dies ge-

schieht ebensowenig wie eine Wiederdurchbindung des RE 14 über Gleis 11 Richtung Osten (siehe auch **Ruhrschiene 2007#1**). So haben Fahrgäste aus Richtung Gelsenkirchen auch zukünftig besonders schlechte Umsteigebedingungen in Essen Hbf.

Die neuen Zuganzeiger sowohl an den Gleisen als auch in der Haupthalle sind bereits installiert und haben sich im Betrieb bewährt.

Bei der Sanierung des Kellergeschosses werden auch die Toilettenanlagen erneuert. Die Radstation wird von den bisherigen Räumen in die Katakomben des früheren Gepäcktunnels verlegt, neu entsteht auf der Nordseite ein Ladenlokal für einen Discounter.

Der Umbau des Essener Hauptbahnhofs ist ein typisches Beispiel für Planungen der DB in letzter Zeit. Zunächst wird immer wieder verzögert, am Ende ist dann die Zeit so knapp, dass die Pläne keinesfalls mehr geändert werden können und die Einschränkungen für die Fahrgäste während der Bauzeit besonders groß sind. Es ist zu befürchten, dass der begrenzte Kosten- und Zeitrahmen auch noch zu weiteren Abspeckungen führt.

Gar nicht angefasst wird das Grundproblem des Essener Hbf: Er ist für die heutigen Fahrgastströme einfach zu klein und zu eng, ein weiterer Durchgangsbahnsteig ist notwendig, um die jetzigen Zug- und Fahrgastzahlen angemessen und ohne extrem lange Wege zu bewältigen. Das wird durch den jetzigen Umbau erst einmal auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschoben, aber nicht ganz verbaut.

Urlaubsseminar

(os) Das Bildungswerk der Heinrich-Böll-Stiftung NRW veranstaltet am 2. und 3. Mai 2008 ein Seminar „1 Woche Urlaub in NRW – ohne Auto!“ in der Lindenbrauerei in Unna. Das Programm wird u. a. auch von PRO BAHNern gestaltet.

Infos unter www.boell-nrw.de oder bei Oliver Stieglitz (Kontakt siehe Seite 2).

Neue zentrale Haltestelle ab Mai

Mülheim an der Ruhr. (ah) Alles neu macht der Mai. Mit zwei Fahrplanwechseln am 11. (Bahnen) und 25. (Busse) soll die neue zentrale Haltestelle Stadtmitte in Betrieb gehen. Die Linie 104 wird dabei nicht nur aus den Sternfahrten genommen, sondern auch zum Flughafen verlängert. Die Umsetzung des Nahverkehrsplans lässt indes weiter auf sich warten.

Hintergrund für die zwei Termine ist ein ausgiebiger Test des neuen RBBL-Systems im Innenstadtbereich. Zunächst soll geprüft werden, ob es auf der neuen Trasse „Friedrich-Ebert-Straße“ bei den Bahnen Probleme gibt. Die Linien 104, 110 und 112 bedienen dann nach elf Monaten Sperrung wieder den Abschnitt Stadtmitte–Rathausmarkt.

Sternfahrten reduziert

Ein Problem wird von Anfang an beseitigt: Da die neue Haltestelle mit 72 m Länge bei den Sternfahrten (vgl. **Ruhrschiene 2007#3**) in der SVZ nicht alle Fahrzeuge aufnehmen kann, wird die Linie 104 auf Vorschlag der MVG um 12/15 Min. (ohne Standzeit) verschoben. Damit gibt es zu diesen Zeiten wieder Anschlüsse von und zur Linie 105 am Abzweig Aktienstraße in Essen, die seit der Verschiebung der Essener Sternfahrten zum Hbf nicht mehr bestehen. Gleichzeitig wird die Linie mit jeder zweiten Fahrt zum Flughafen verlängert und die Linie 110 zum Hauptfriedhof verkürzt.

Mit dem eingesparten Fahrzeug der Linie 110 kann später mit dem Ausbau des Gewerbegebietes am Flughafen in der HVZ ein 10-Min.-Takt bis dort hin angeboten werden. Ein entsprechender Prüfauftrag aus der Politik zum NVP 2004–2008 wurde seitens der Verwaltung vor vier Jahren noch aus Kostengründen abgelehnt. Begründet wird die Maßnahme jetzt mit Fahrgastwünschen nach einer besseren Anbindung zum Hauptbahnhof über die Haltestelle Kaiserplatz. Zugleich verkürzt sich damit die Fahrzeit zwischen Flughafen und Stadtmitte um drei Min.

Die Abfahrten in der SVZ werden aber auch bei den anderen Linien leicht verschoben: Die Linie 110 fährt Richtung Styrum ohne Stand-

zeit zwei Minuten nach dem Stern. Die Linien 112/NE 12 fahren Richtung Styrum direkt eine Minute davor. Und die Linie 102 wird zu allen Zeiten um zwei Minuten verschoben, um den Anschluss zur U 18 zu verbessern.

Für Holthausen bedeutet dies mit den Linien 104 und 110 vier Fahrten pro Stunde und Richtung im Abstand von ca. 13/17 Minuten, für Styrum mit den Linien 110 und 112 gilt dies hingegen nur Richtung Stadtmitte mit ca. 10/20 Minuten Abstand.

Busse: Standzeiten entfallen

Im Busbereich wird die geänderte Wegeführung für mehrere Linien geänderte Fahrzeiten und kürzere Standzeiten in Stadtmitte bringen. Damit ist es auch möglich, bei der Linie 151 eine zusätzliche Haltestelle an der Wertgasse einzurichten. Dadurch soll für die Fahrgäste vom Hauptbahnhof die Erreichbarkeit des Ev. Krankenhauses und der Augenklinik verbessert werden.

Gleichzeitig werden auf dieser wie auf den Linien 124, 132 und 133 die Standzeiten in Stadtmitte verkürzt.

Die Umsetzung des Nahverkehrsplans lässt indes weiter auf sich warten. Mit der Inbetriebnahme der zentralen Haltestelle und dem Start von RBBL sind gerade mal vier der 15 kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen umgesetzt. Die geplanten Änderungen im Liniennetz stehen weiter auf dem Prüfstein.

Am Dienstag, den 20. Mai, lädt PRO BAHN zum nächsten Ortstermin nach Mülheim. Zwischen den beiden Fahrplanwechseln kann die fertig gestellte Haltestelle Stadtmitte und das neue Betriebskonzept begutachtet werden. Treffpunkt ist um 19:30 Uhr vor dem Reisezentrum im Hauptbahnhof.

Arbeitskampf im DB-Konzern

Rhein-Ruhr. (bq) Bereits seit dem Frühsommer 2007 beherrschte die Auseinandersetzung zwischen der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) und der Deutschen Bahn AG die Schlagzeilen.

Bei einigen teils mehrtägigen Streikaktionen im Herbst wurde die Ausdauer der Fahrgäste starken Belastungen unterzogen. Im Gegensatz zu den Neuen Bundesländern, wo die GDL aufgrund ihres dort sehr starken Organisationsgrads und nicht vorhandener beamteter Lokführer den Personenverkehr fast vollständig zum Erliegen bringen konnte, wurde im VRR-Raum zunächst ein noch relativ annehmbares Grundangebot in Form eines Ersatzfahrplans durchgeführt.

Dieses umfasste einen Halbstundentakt der S-Bahn (ausgenommen S 4 mit Komplettausfall) und die meisten RE-Linien. Letztere entfielen nur dann, wenn eine alternative Fahrtmöglichkeit auf derselben Strecke bestand. Dies betraf die Linien RE 3, 11 und 16. Auf der wichtigsten Regionalverkehrsachse zwischen Düsseldorf und Dortmund standen somit weiterhin zwei stündliche Fahrtmöglichkeiten mit den Linien RE 1 und 6 zur Verfügung.

Nachdem Mitte Januar alle Beteiligten bereits von einer Einigung ausgingen, spitzte sich die Situation Anfang März unerwartet nochmals zu, da aus Sicht der GDL zentrale Fragen zum Verhältnis zu den Konkurrenzgewerkschaften noch nicht befriedigend gelöst waren. Daher wurde von der GDL ab dem 10.03. ein unbefristeter Streik in allen Verkehrssparten ausgerufen. Die DB reagierte erneut mit der Aufstellung eines Ersatzfahrplans, der jedoch im Vergleich zu den bisherigen weitaus stärker ausgedünnt war und als Kern nur noch einen Stundentakt der S-Bahn vorsah. Auch beim RE kam es mit den Linien 4 und 6 zu weiteren Komplettausfällen. Erstaunlich hingegen, dass auf der mittels Ausschreibung vergebenen Haardtahnachse zwischen Essen und Münster mit RE 2 und RB 42 weiterhin zwei stündliche Verbindungen angeboten wurden.

Am 09.03. konnte überraschend doch noch eine Einigung zwischen der GDL und dem Bahnkonzern in den strittigen Fragen erreicht und der Streik in letzter Minute abgewendet werden. Dennoch mussten die Fahrgäste in NRW am 10.03. ganztags mit dem Notangebot vorlieb nehmen, da laut DB die Rückkehr zum Regelplan so schnell nicht organisiert werden konnte. Die Kenntnis des Ersatzplans wurde offenkundig auch bei den Fahrgästen vorausgesetzt, da im S-Bahnbereich keine Durchsagen zu den ausgefallenen Zügen erfolgten.

Die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung des Ersatzplans für einen ganzen Tag erscheint schwer verständlich. In den neuen Bundesländern, wo bereits eine Unmenge an Busersatzverkehr geplant war, fuhren die Züge ab Betriebsbeginn nach Plan. Warum war es nicht möglich, die dienstbereiten Lokführer der GDL kurzfristig zu aktivieren?

Etwas mehr Flexibilität wäre hier erforderlich gewesen. Aus Kundensicht war die Einigung der Tarifparteien am 10.03. jedenfalls nicht spürbar.

Grenz-Treff

(le) Das diesjährige Grenz-Treff für die PRO BAHNER von Ruhr und Niederrhein findet am 8. Juli statt. Treffpunkt ist wie gewohnt am Bahnhof Oberhausen-Sterkrade am DB-Gleis 1 um 18:35 Uhr (RE 5 aus beiden Richtungen wird abgewartet).

Dieses Mal geht es per Bus und zu Fuß auf den Spuren der Industriegeschichte u. a. zur ältesten Hütte des Reviers, der 250 Jahre alten Antonihütte. Im Anschluss gibt es wieder einen „Grenz-Imbiss“ ohne Pommesschranke.

Termine

Dienstag, 15.04.2008, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Sonntag, 20.04.2008
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Vom Leder gezogen – Mülheim an der Ruhr
10:05 Uhr E Hbf (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: (ServicePoint) Dortmund Hbf,
ServicePoint (siehe Seite 5)

Freitag, 02. – Samstag, 03.05.2008
„1 Woche Urlaub in NRW – ohne Auto“, Seminar der Heinrich-Böll-Stiftung NRW, Unna und Ruhrgebiet (siehe Seite 9)

Sonntag, 18.05.2008
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Überraschungstour
10:15 Uhr E Hbf (ServicePoint)

Dienstag, 20.05.2008, 19:30 Uhr
ÖPNV-Ortstermin Mülheim an der Ruhr
Treffpunkt: Mülheim (Ruhr)
Hbf, vor DB-Reisezentrum (siehe Seite 10)

Dienstag, 27.05.2008, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Sonntag, 15.06.2008
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Hilden
09:20 Uhr E Hbf (ServicePoint)

Dienstag, 17.06.2008, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Dienstag, 24.06.2008, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 08.07.2008, 18:35 Uhr
„Grenz-Treff“, Treffpunkt OB-Sterkrade, Gleis 1 (siehe Seite 11)

Dienstag, 15.07.2008, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Sonntag, 20.07.2008
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
**„Sommerberg“
(Winterberg im Sommer)**
09:20 Uhr E Hbf (Achtung! Neuer Treffpunkt wegen Bauarbeiten: Fußgängerüberweg zum Willy-Brandt-Platz)

Dienstag, 22.07.2008, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

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

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 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#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)