



## Andreaskreuz im Kreuzfeuer der Politik

**Lippstadt. (rw)** Seit er vor über zehn Jahren Zeuge eines tödlichen Verkehrsunfalls an einem unbeschränkten Bahnübergang wurde, kämpft Werner Kuhlmann aus Verl für die Einführung des Andreas-Stoppsschilds in Deutschland.

Den Verkehrsausschuss hat der engagierte Rentner überzeugt, ebenso den Bundestag – das Votum war einstimmig. Nach zehn Jahren ehrenamtlicher Arbeit für eine Idee schien der Kampf ein erfolgreiches Ende zu finden. Dann kippte der Bund-Länder-Fachausschuss des Bundesrates die Sache doch noch. Plötzlich mochten sich nur noch zwei Bundesländer, darunter auch Nordrhein-Westfalen, dem Vorschlag anschließen. Warum die Länder die Schilderkombination aus Andreaskreuz und Stoppschild nicht haben wollten, ist nicht ganz eindeutig.

In vielen europäischen Ländern ist diese bereits Standard, dort hat man gute Erfahrungen damit gemacht. Bei einem Stoppschild ist die Hürde, es zu überfahren, allein wegen der Punkte in Flensburg schon weit höher als bei einem Andreaskreuz. Die Signalwirkung ist bei dem international bekannten „Stop“ wesentlich höher.

Die Bahn steht ebenfalls hinter der Idee, wie Bahnchef Mehdorn Kuhlmann in einem Brief versicherte. Und so hofft Werner Kuhlmann, der sich zur Zeit mit den Petitionsausschüssen quer durch die Republik beschäftigt, doch noch auf ein gutes Ende.

*PRO BAHN Hellweg-Hochstift unterstützt die Kuhlmann-Initiative, weil bei einem Zusammenstoß nicht nur der Autofahrer betroffen ist, sondern auch die Fahrgäste in den verunfallten Zügen ein berechtigtes Interesse daran haben, dass die Unfallquote auf ein Minimum gesenkt wird. Der Verkehrsfluss wird durch die „Stopperei“ an Bahnübergängen auch kaum unterbrochen, da belebte Kreuzungspunkte ohnehin schon mit Halbschranken oder Lichtzeichen gesichert sind und somit überwiegend einfachste Übergänge an besseren Feldwegen betroffen sind.*

**Die Initiative im Internet:**

[www.stopp-schild.de](http://www.stopp-schild.de)



Werner Kuhlmann mit einem Modell seines Andreas-Stoppsschilds

### **In dieser Ausgabe:**

- Dortmund: Railway to Love**
- Neue Triebzüge ET422 und FLIRT**
- Hamm–Paderborn–Kassel und der RRR**
- Sparkonzepte Oberhausen und Hagen**
- Betriebskonzept Südstrecke Essen**

# Inhalt & Adressen

## Inhaltsverzeichnis

<b>Titel</b>	<b>1</b>
Andreaskreuz im Kreuzfeuer der Politik	
<b>Inhalt &amp; Adressen</b>	<b>2</b>
<b>Auf dem Prüfstand</b>	<b>3</b>
Railway to Love: Dortmund ist vorbereitet	
<b>SPNV</b>	<b>4</b>
Wochenend-Nachtverkehr auf Hollandstrecke	
Hamm–Paderborn–Kassel und der RRX MOF 2 vereinbart	
Neue Triebzüge ET422 und FLIRT vorgestellt	
VRR – DB Regio: Der nächste Eklat	
<b>Fahrgastpolitik</b>	<b>7</b>
Sparen im ÖPNV – aber wie?	
EVAG favorisiert Stadtbahn nach Bredehey	
<b>Fahrplanwechsel</b>	<b>9</b>
Verzögerter Fahrplanwechsel in Mülheim	
Neuer Stadtfahrplan Dortmund	
<b>Termine</b>	<b>12</b>

## 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: Dirk Grenz (dg), Michael Hecker (mh), Axel Hercher (ah), Oliver Stieglitz (os), Rainer Wester (rw)

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

Die Vervielfältigung der Gesamtausgabe der **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

## Railway to Love: Dortmund ist vorbereitet

**Dortmund. (os)** Die zweite Loveparade im Ruhrgebiet am 19. Juli versetzt Dortmund quasi in den Ausnahmezustand. Ab etwa 9 Uhr wird der Dortmunder Hauptbahnhof nicht mehr vom Fernverkehr bedient. Fernreisende müssen ihre Fahrt mit dem Nahverkehr antreten und dann im jeweils nächsten Bahnknoten in den IC oder ICE umsteigen. Mit dieser Maßnahme will die Deutsche Bahn AG verhindern, dass sich die Verspätungen im Ruhrgebiet bundesweit auswirken. Außerdem ist dann mehr Platz für die angekündigten 500 Zusatzzüge des Nahverkehrs.

So soll auf den Strecken nach Essen, Hagen und Hamm im Zehn-Minuten-Takt gefahren werden.

### Zusatzverkehr trotz Bauarbeiten

Probleme bereiten allerdings mehrere Baustellen im DB-Netz. So gibt es neben Gleisarbeiten zwischen Hamm und Hagen sowie eingleisigem Betrieb auf der Köln-Mindener Strecke zwischen Essen-Bergeborbeck und Gelsenkirchen Hbf eine Totalsperrung der Strecke Dortmund Hbf–Lünen Hbf. Trotzdem ist Münster einmal stündlich umsteigefrei über Hamm erreichbar.

### Trennung der Besucherströme

Am Dortmunder Hauptbahnhof müssen Reisende von und nach Essen und Wanne-Eickel den Nordausgang benutzen, während für Reisende aus Richtung Hamm und Hagen der Südausgang geöffnet ist.

Die S 2 wird ab Dortmund-Mengede im 15-Minuten-Takt ohne Halt zum Bahnhof Möllerbrücke fahren, dann weiter als S 4 bis Unna-Königsborn. Reisende von und nach Unna sollen jedoch den Bahnhof Dortmund-Stadthaus benutzen.

Alle Züge aus Soest, Schwerte und von der Oberen Ruhrtalbahn enden in Dortmund-Hörde. Zahlreiche Bahnhöfe und Haltepunkte in Dortmund werden gar nicht bedient, betroffen sind u. a. die S 2, S 4 West, RB 52 (die Züge enden in Hagen) und aufgrund der Streckensperrung auch RB 50 und 51.

Die Änderungen wurden in das Auskunftssystem [www.bahn.de](http://www.bahn.de) eingepflegt. Infos zum

Bahnangebot finden sich auch auf der Webseite [www.zrl.de](http://www.zrl.de). Demnach endet übrigens die aus Herne kommende Emschertalbahn in Dortmund-Huckarde Nord, bei [www.bahn.de](http://www.bahn.de) fährt sie jedoch fälschlicherweise weiterhin zum Dortmunder Hauptbahnhof.

### Stadtverkehr

Innerhalb Dortmunds sollen die Raver zu Fuß von den Bahnhöfen zur Wegstrecke der Loveparade laufen. Lediglich für die Umsteiger aus Hörde ist der Transfer mit der U 41 zur Haltestelle Märkische Straße vorgesehen.

Der Verkehr auf den Linien U 45 und 46 wird ab 9 Uhr komplett eingestellt. Außerdem werden die U-Bahnhöfe Hauptbahnhof, Möllerbrücke, Theodor-Fliegener-Heim und Westfalenpark geschlossen. Vom Hauptbahnhof ist es jedoch nur ein relativ kurzer Fußweg zu den U-Bahnhöfen Leopoldstraße oder Kampstraße. Der Busverkehr im Kreuzviertel wird eingestellt, dafür fahren Ersatzbusse zu den nicht bedienten DB-Haltepunkten. Weitere Informationen und Flyer finden sich auf der Webseite [www.loveparade.dortmund.de](http://www.loveparade.dortmund.de).

### Kommentar

*Die Verantwortlichen haben sich alle Mühe gegeben, ein praktikables Verkehrskonzept zu erarbeiten. Schade nur, dass der zur WM umgebaute Bahnhof DO Signal-Iduna Park nicht genutzt wird. Die Bahnsteige und Zugänge sind massentauglich und die Wegstrecke der Loveparade ist nur einen kurzen Fußweg davon entfernt. Hier scheitert es wohl an der Schieneninfrastruktur.*

## Wochenend-Nachtverkehr auf Hollandstrecke

**Gelsenkirchen/Wesel. (Ie)** Im Winter hatte PRO BAHN dem VRR mehrere Vorschläge zur Verbesserung des Fahrplans auf den Kursbuchstrecken 420 (Duisburg–Emmerich) und 421 (Wesel–Bocholt) unterbreitet. Jetzt wurde im Sitzungsblock des VRR ein wichtiger Punkt dieser Vorschläge beschlossen: Auch zwischen Duisburg und Wesel wird es ab Dezember am Wochenende Nachtverbindungen geben.

Zwei Zugpaare der RB 35 (Duisburg ab 01:44 Uhr und 02:44 Uhr, Wesel ab 00:46 Uhr und 01:46 Uhr) verkürzen dann die Nachtlücke Richtung Niederrhein von heute fünf auf drei Stunden, im Gegenrichtung ist dann die größte Lücke nur noch zwei Stunden lang.

Die Züge haben in Duisburg Anschluss mit dem RE 1 und der S 1 jeweils in beiden Richtungen, in Oberhausen mit dem RE 3 Richtung Dortmund. Vom CentrO oder der Turbinenhalle in Oberhausen aus erreicht man die Züge mit den NE-Linien über die ÖPNV-Trasse am Bahnhof Oberhausen-Sterkrade.

### Gute Auslastung erwartet

Zur Begründung führt der VRR u. a. die schon jetzt zu beobachtende Auslastung der letzten Verbindungen an, auf denen teilweise mehr als 100 Fahrgäste gezählt wurden. Eine ausreichende Nachfrage kann daher erwartet werden. Bei der allseits gewünschten, terminlich aber noch nicht festgelegten Einführung des

VRR-Tarifs in der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) dürfte diese noch ansteigen.

Möglich wurde diese Verbesserung nur dadurch, dass PRO BAHN auch eine Kompensation für die Mehrleistungen vorgeschlagen hatte. So wird montags–freitags ein Kurzfahrtenpaar der RB 33 zwischen Duisburg und Wesel in Randlage und gegen die jeweilige Lastrichtung (Duisburg ab 05:58 Uhr, Wesel ab 18:28 Uhr) mit mäßiger Auslastung (max. 15 bzw. 51 Fahrgäste) gestrichen. Zeitnahe Ersatzverbindungen bestehen mit RE 5 oder RB 35.

### Anschlüsse aus VRS fehlen

Richtig zufrieden wäre PRO BAHN, wenn auch die zweite Verbindung in Duisburg RE 1-Anschluss von Köln (ab 01:51 Uhr) und Aachen hätte und nicht nur von Düsseldorf. Leider war der VRS bislang nicht bereit, die fehlende Leistung zwischen Köln-Deutz und Düsseldorf (zwischen Aachen und Köln-Deutz fährt dieser Zug bereits) mitzubestellen.

## Hamm–Paderborn–Kassel und der RRX

**Hellweg-Hochstift. (mh)** Als im Jahr 2006 vom Bundesverkehrsministerium ein Rhein-Ruhr-Express (RRX)-Kernnetz zwischen Hamm und Köln mit Außenästen nach Aachen, Emmerich, Koblenz, Münster und Minden entworfen wurde, blieb hierbei die südöstliche gelegene Hauptstrecke Hamm–Paderborn mit ihrer Fortführung nach Kassel völlig unberücksichtigt. Doch ausgerechnet diese Strecke würde bei Aufnahme eines RRX-Verkehrs mangels freier Fahrplantrassen ihre heutigen Schnellverbindungen durch das Ruhrgebiet nach Düsseldorf verlieren.

Betroffen wären sowohl die wenigen noch verkehrenden IC-Züge der Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV) aus Richtung Thüringen, deren neuer westlicher Endpunkt voraussichtlich Hamm darstellen würde, als auch der

montags bis freitags zwischen Paderborn und Düsseldorf verdichtende Regionalexpress RE 11, der zu einem Kurzläufer Paderborn–Dortmund mit vier Zwischenhalten verkümmern könnte.

Aus diesem Grund wurde von den Landtagsfraktionen der CDU, SPD und FDP ein Antrag gestellt, zu untersuchen, wie der Raum Hamm–Kassel in das geplante RRR-Konzept eingebunden werden kann.

## Zwei fragwürdige Varianten

Die nun vorliegende Voruntersuchung eines Münchener Instituts beschränkt sich dabei allerdings im Wesentlichen auf zwei wenig praktikable Varianten. So wird eine Verlängerung der Linie RRR 1 (Aachen–Hamm) bis Paderborn und, bedingt durch die dann von der DB zu erwartende vollständige Einstellung der IC-Linie, bis Kassel–Wilhelmshöhe erwogen. Beide möglichen Endpunkte würden aber dann zur längsten RRR-Linie und den bereits aus dem früheren RE 1-Laufweg (Aachen–Bielefeld) bekannten Problemen mit der Fahrplanstabilität führen. Außerdem wären erhebliche zusätzliche Fahrzeuganschaffungen erforderlich.

Um die dadurch entstehenden Mehrkosten im vorgesehenen Rahmen zu halten, wurde deshalb auch ein Umklappen der Linie RRR6 (Köln–Minden) von der Strecke Hamm–Bielefeld–Minden auf die Strecke Hamm–Paderborn–Kassel untersucht.

In diesem Gegeneinander-Ausspielen der Regionen Gütersloh–Bielefeld–Herford–Minden gegen die Region Hellweg–Hochstift hätte letztere infolge der schwächeren Besiedlung und der demzufolge geringeren Fahrgastzahlen das Nachsehen.

So sieht man als Ausweg nur eine Verkürzung des geplanten RRR 6 bis Bielefeld und eine Verlängerung des RRR 1 nur bis Paderborn. Solch eine Lösung dürfte aber beiden Regionen nicht gerecht werden.

## Bewährte Flügelung in Hamm

Eine weitere sich anbietende und von PRO BAHN favorisierte Lösung der Flügelung wurde hingegen erst gar nicht untersucht. So könnten die ohnehin in Doppeltraktion verkehrenden Triebzüge des RRR6 von Köln kommend in Hamm auch getrennt werden und je ein

sechstelliger Triebzug bis Minden und über Paderborn nach Kassel verkehren.

Dieses Prinzip der Flügelung wird derzeit schon tagtäglich im Bahnhof Hamm mit den Regionalbahnen 69 (Bielefeld–Münster) und 89 (Paderborn–Münster) und den ICE-Linien Berlin–Düsseldorf und Berlin–Köln praktiziert. Die hierfür erforderlichen technischen Anlagen sind bereits im Bahnhof Hamm vorhanden. Eine Anschaffung zusätzlicher kostenträchtiger Triebwagen könnte damit im Rahmen gehalten werden, und beide Regionen erhielten trotzdem ihre Einbindung in das RRR-Netz.

## MOF 2 vereinbart

**NRW.** (le) Ein zweites Bahnhofspaket im Rahmen der Bahnmodernisierungs-offensive des Landes hat Verkehrsminister Wittke vorgestellt. Es umfasst über 100 Stationen, die als Maßnahmen im besonderen Landesinteresse nach § 13 ÖPNVG NRW finanziert werden sollen. Weiterhin werden in vielen Fällen Mittel aus dem Bundes-schienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) und Eigenmittel von DB Station&Service eingeplant. Da auch noch zahlreiche Maßnahmen aus der MOF 1, den S-Bahn-Verträgen S 9 und S 12/S 13, die Umbauten an Großbahnhöfen wie Essen Hbf und Duisburg Hbf sowie der Landesanteil am Ausbau der Betuwestrecke Oberhausen–Emmerich aus dem Landestopf gespeist werden, bleibt kaum etwas übrig für Streckenreaktivierungen in den nächsten Jahren. So findet sich denn auch kein entsprechendes VRR-Projekt im neuen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes.

Unter den Stationen der MOF 2 finden sich zahlreiche bekannte Problemfälle wie Mülheim (Ruhr) Hbf, Dortmund–Hörde, Menden (Sauerland), Altena (Westf) und Oberhausen–Sterkrade. Auch die Nachrüstung mit Aufzügen in Herne und Wanne-Eickel Hbf ist im Programm.

## Neue Triebzüge ET422 und FLIRT vorgestellt

**Düsseldorf/Hamm. (dg/le)** Mit einer großen Show der DB Regio ist dieser Tage der neueste S-Bahn Zug im VRR vorgestellt worden. Die neue Generation soll nach den Sommerferien Schritt für Schritt die noch auf der S 7 und S 9 verkehrenden Triebwagen der Baureihe 420 aus den 1970er Jahren ersetzen.

Sie bieten 192 Sitz- und 340 Stehplätze, davon je nur 8 Plätze 1. Klasse mit Panoramablick für die wachsende Zahl der Barenticketinhaber hinter den Führerständen.

Die Einstiegshöhe ist für 96 cm-Bahnsteige gedacht, die leider nicht überall vorhanden sind (auf Trittstufen oder ausfahrbare Trittbretter zur Überbrückung von Spalten zum Bahnsteig wurde wie beim ET 423 verzichtet). Weitere Highlights sind Videoüberwachung, Klimaanlage, breite Türen, ein größerer Abstand zum Nachbarsitz (wodurch die Gänge schmaler werden), etwas dickere Polster als im Vorgängerfahrzeug ET 423 mit aber weiterhin fast senkrechtem Rückenteil, Armlehnen an den Fensterplätzen und gegenüber den x-Wagen-Zügen der Verzicht auf ein WC, was besonders längere Fahrten zum Erlebnis werden lässt.

Insgesamt sieht die Leichtbauweise für 140 km/h recht modern aus, wobei man sich erhebliche Kosteneinsparung durch Energie-

rückgewinnung verspricht und endlich das Herbstlaub besiegen will.

Verkehren sollen die Züge nach den Sommerferien auf der S 7, die insbesondere im Herbst regelmäßig Probleme bereitet. Wann auch auf der S 9 Neufahrzeuge (oder jüngere Altfahrzeuge) eingesetzt werden, ist noch nicht bekannt.

### FLIRT am Hellweg

Bei der Unterzeichnung des Vertrags über die Bedienung des Hellweg-Netzes (RB 50, RB 59, RB 69, RB 89) durch die Eurobahn (Keolis) im Hamm wurde auch das neue Fahrzeug vorgestellt. Der schon vom Ruhr-Sieg-Netz (Abellio) bekannte FLIRT des Herstellers Stadler wird hier in einer vierteiligen Variante, teilweise auch in Doppeltraktion, eingesetzt. Die Sitze sind noch bequemer als bei Abellio und lassen auch die Fahrt von Münster bis Warburg ohne Beschwerden zu.

## VRR – DB Regio: Der nächste Eklat

**Gelsenkirchen. (le)** In der turnusmäßigen Sitzung der Spitzengremien des VRR am 12.6. erreichte der Streit zwischen VRR und DB Regio einen neuen Höhepunkt.

Der VRR kündigte den noch bis 2018 laufenden großen Verkehrsvertrag mit DB Regio außerordentlich und fristlos.

Begründet wurde dies u. a. damit, dass DB Regio die vereinbarte Quote von mit Sicherheitspersonal zu besetzenden S-Bahn-Zügen im Abendverkehr von 90 % auf Problemlinien nach Feststellung durch die VRR-Profiteure drastisch unterschritt. Nur in 17 % der Züge hatten diese DB-Sicherheitspersonal angetroffen. *Dieser Wert entspricht auch unseren Beobachtungen auf der S 1 und der S 3.*

Damit ist der anhängige Rechtsstreit um eine Facette erweitert worden.

Am Folgetag präsentierten die drei nordrhein-westfälischen SPNV-Zweckverbände drei abgestimmte Ausschreibungspakete für die nächsten Jahre. Bereits in diesem Jahr wird die Ausschreibung der Linien RE 4 (Dortmund–Wuppertal–Mönchengladbach–Aachen), RE 6 (Düsseldorf–Essen–Minden) und RB 48 (Wuppertal–Bonn) starten (Betriebsaufnahme 2011 und 2012, 7,1 Mio Zug-km/Jahr im Status quo), wozu bis zum Sommer die Leistungs-

beschreibungen erstellt und verabschiedet werden sollen.

Es folgen RE 2 (Münster–Essen–Mönchengladbach), RE 7 (Rheine–Wuppertal–Köln–Krefeld), RB 33 (Aachen–Duisburg, Mönchenglad-

bach–Wesel) und RB 42 (Münster–Essen) mit Betriebsaufnahme 2014/2015, 8,4 Mio Zug-km/Jahr, sowie RE 8 und RB 27 (jeweils Mönchengladbach–Koblenz, Betriebsaufnahme 2014, 2,5 Mio Zug-km/Jahr).

## Sparen im ÖPNV – aber wie?

**Oberhausen/Hagen. (le) Die Krise vieler kommunaler Haushalte betrifft zunehmend auch den ÖPNV. Die meisten Großstädte unterliegen dem Nothaushaltsrecht und in einigen Fällen auch der Finanzaufsicht durch den Regierungspräsidenten. Bei den dann diskutierten Sparprogrammen gelten die Ausgaben für den ÖPNV als freiwillige Ausgaben, die möglichst zu reduzieren sind. In unserem Bereich ist die Lage in zwei Großstädten besonders brisant: Oberhausen und Hagen.**

Im Juni hat der Rat der Stadt Oberhausen das größte Sparpaket seiner Geschichte geschnürt. Bis zum Jahre 2012 sollen über 45 Mio € jährlich eingespart werden. Auch der Zuschussbedarf für die STOAG soll um fast 3 Mio € gesenkt werden, wovon der größte Teil durch Angebotsreduzierungen erwirtschaftet werden soll.

### Oberhausen steht zum ÖPNV

Der Prüfbericht eines Wirtschaftsprüfers hatte ergeben, dass die STOAG in den meisten Bereichen gut wirtschaftet bzw. andere Sparmöglichkeiten bereits ausgeschöpft hat. Dennoch halten die Politiker an einem attraktiven ÖPNV fest: „Ziel muss es sein, die herausragende Qualität des Oberhausener Nahverkehrs trotz notwendiger Einschnitte zu erhalten“ heißt es im Ratsbeschluss. Ein neuer NVP soll Vorschläge zum Erreichen des Einsparziels aufzeigen, die einzeln entschieden werden müssen, wobei insbesondere die Auslastung von Linien zu betrachten ist. PRO BAHN hat der STOAG erste Ideen für vertragliche Einsparungen im Liniennetz vorgelegt.

### Hagen streicht

Anders in Hagen: Hier werden Einsparszenarien von 2, 4 oder 6 Mio € jährlich diskutiert. Die Hagener Straßenbahn AG hat Konzepte erarbeitet, wie dies umgesetzt werden

könnte. In einer ersten Variante werden zahlreiche Einzelmaßnahmen im Netz und im Fahrplan vorgesehen. Bei einem Gesamtsparvolumen von 2,9 Mio € wird mit Einnahmeverlusten in Höhe von 0,4 Mio € gerechnet.

Bei den weiteren Szenarien würden gebrochene Verkehre von vielen Wohngebieten aus zur Innenstadt eingeführt. Bei der kleinen Lösung müssten in Haspe und Hohenlimburg die Fahrgäste von Stadtteillinien im Halbstundentakt auf Schnellbusse zur Innenstadt im 15-Minuten-Takt umsteigen, bei der großen Lösung im gesamten Stadtgebiet.

Die Einsparvolumen werden mit 4,1 Mio € bzw. 5,9 Mio € angegeben, die davon zu saldierenden Erlösminderungen wären mit 1,0 bzw. 1,9 Mio € sehr beträchtlich.

Die ersten zwei Mio € wurden bereits durch jetzt umgesetzte Maßnahmen eingespart. Rund die Hälfte ergibt sich durch die Einführung eines neuen Tarifvertrags im Unternehmen, der Rest wurde durch eine massive Reduzierung des Abendverkehrs erwirtschaftet.

### Verbessertes NE-Netz

Zum Fahrplanwechsel im Juni wurde ein neues NE-Netz eingeführt. Statt bislang acht Halbmesserlinien im 75-Minuten-Takt umfasst es jetzt zwölf sternförmig von der Innenstadt ausgehende Linien im 60-Minuten-Takt, die durch Anschlusslinien in Haspe, Hohenlimburg

und Herdecke ergänzt werden. Wurden bisher täglich Abfahrten um 00:15 Uhr und in den Wochenendnächten um 01:30 Uhr angeboten, so ersetzt das neue Netz auch den gesamten Abendverkehr. Von 21:30 Uhr bis 23:30 Uhr werden stündliche Abfahrten angeboten, einzig nach Haspe und Eilpe gibt es einen Halbstundentakt (die in der Presseerklärung genannte Verdichtung nach Bathey lässt sich in den im Internet verfügbaren Fahrplänen nicht nachvollziehen).

Am Wochenende gibt es zusätzliche Abfahrten um 00:30 Uhr und 01:30 Uhr, die Anschlusslinien verkehren dann allerdings nicht mehr. Und als I-Tüpfelchen wird an Sonn- und Feiertagen dieses Netz bereits um 19:30 Uhr begonnen. So darf sich z. B. der vom Wochenendausflug aus dem Sauerland am Hauptbahnhof ankommende Fahrgast bereits vor 19:00 Uhr darauf einstellen, dass er eine Dreiviertelstunde auf seinen Anschluss warten muss. Im weiteren Einsparzenario 1 ist angedacht, das NE-Netz mit einzelnen Anpassungen und Ergänzungen den ganzen Sonntag anzubieten.

### Kommentar

*Hagen und Oberhausen bieten anschauliche Beispiele dafür, wie unterschiedlich im ÖPNV geplant werden kann. Beide Städte bieten VRR-weit die meisten Wagen-Kilometer bezogen auf*

*die Einwohnerzahl. Während der Fahrgast das in Oberhausen recht bald merkt, gerade auch wenn er abends unterwegs ist, ist das in Hagen kaum erkennbar.*

*Ein 15-Minuten-Grundtakt mit nur wenigen gut gestalteten Überlagerungen und nur zwei SB-Linien, ein schwer zu überschauendes Angebot (so verkehren zwischen Innenstadt und Hohenlimburg fünf Linien auf unterschiedlichen Wegen jeweils im 30-Minuten-Takt) und kaum eine ÖV-Bevorrechtigung im Straßennetz lassen zwar den Aufwand steigen, führen aber nicht zu einem attraktiven Angebot.*

*Dass den Verantwortlichen jetzt als erster Schritt nur eine Zerschlagung des Spätverkehrs auf ein Maß, das eines Oberzentrums mit 200.000 Einwohnern nicht würdig ist, einfällt, lässt noch Schlimmeres befürchten. So heißt es in der Ratsvorlage, dass sonn- und feiertags ausschließlich Bedürfnisse des Freizeitverkehrs zu befriedigen seien. Arbeiten in Hagen nur Busfahrer sonntags? Sind Freizeitfahrgäste Fahrgäste 2. Klasse?*

*Auf der einen Seite bindet der VRR durch seine Tarifpolitik Dauerkunden an den ÖPNV, auf der anderen Seite werden die Schwachverkehrsangebote von manchen Städten bis auf ein Minimum zusammengestrichen. Welchen Sinn macht es dann, wenn im SPNV solche Städte weiterhin auch abends und am Wochenende so gut bedient werden?*

## EVAG favorisiert Stadtbahn nach Bredeneu

**Essen. (ah) Nach fast zwei Jahren Prüfung von fünf Varianten hat sich die EVAG für die denkbar schlechteste Lösung entschieden: Die Umspurung der Südstrecke von Meter- auf Normalspur und den Bau von 30 m langen Hochbahnsteigen im Straßenraum für eine Stadtbahn in Einfachtraktion.**

PRO BAHN hat bereits in **Ruhrschiene 2006#3** die Nachteile dieser Variante und die Vorteile einer Lösung mit Niederflurfahrzeugen detailliert beschrieben. Die EVAG hat jedoch bei ihrer Entscheidung Fahrgastbelange und mögliche zukünftige Betriebskonzepte völlig außer Acht gelassen. Vielmehr scheint nur die

Entwicklung des Fahrzeugparks eine Rolle zu spielen. Gegen die hochflurige Stadtbahn-Variante spricht u. a.:

- Eine Umspurung auf der Bredeneuener Straße bedeutet monatelangen Verzicht auf Straßenbahnen und Ersatzverkehr mit Bussen über die Alfredstraße.

- Hochbahnsteige sind an den Haltestellen Frankenstraße und Kruppallee aus Platzgründen kaum möglich.
- Die Kulturlinie 107 wird geteilt und ist damit schwierig zu vermarkten.
- Am Hauptbahnhof müssen in der Schleife bis zu drei Straßenbahnlinien wenden.
- Von Rüttenscheid aus ist nur noch der Nordast nach Altenessen-GE-Horst umsteigefrei erreichbar.

PRO BAHN schlägt deshalb vor, auf der Südstrecke die Bahnsteige auf 30 Metern Länger für Niederflurfahrzeuge umzubauen oder sogar auch die U 11 komplett auf Niederflurbetrieb umzurüsten. Für diese Lösung spricht:

- Im Messeverkehr und bei Veranstaltungen können insbesondere am Wochenende im Innenstadtbereich endende Linien (103 und

- 101) unkompliziert zur Gruga verlängert werden und hier für Entlastung sorgen.
- Eine Umspurung der Linie U 11 ist weitgehend unter laufendem Betrieb möglich.
- Auf Hochbahnsteige im engen Straßenkörper kann verzichtet werden.
- Die Anzahl der am Hauptbahnhof endenden Linien wird reduziert.
- Eine Weiterführung der Messelinie über Haarzopf zum Parkplatz am Flughafen und die Verknüpfung mit der Linie 104 dort wird möglich.
- Die heutigen Stadtbahnen können nach 40 Dienstjahren ausgemustert werden.

Umgebaut werden müssen auf jeden Fall die Tunnelbahnsteige: Von 82 cm auf 92 cm (U-Bahn) oder 22 cm (Niederflurstraßenbahn).

*PRO BAHN hilft Politik und Verwaltung gern, eine fahrgastfreundliche Lösung zu entwickeln.*

## Verzögerter Fahrplanwechsel in Mülheim

**Mülheim an der Ruhr. (ah) Mit dem Fahrplanwechsel am 11. Mai gab es kleine Verbesserungen im Fahrplan. Für die Busse folgten Verzögerungen bei der Inbetriebnahme der neuen Haltestelle Stadtmitte. Und die Sanierung der Gleise der Linie 901 in Speldorf wird bis 2010 fortgesetzt. PRO BAHN bietet einen kurzen Rückblick.**

Entgegen dem ursprünglichen Plan (vgl. **Ruhrschiene 2008#2**) konnten die Busse die neue Haltestelle erst ab 5. Juni anfahren. Aufgrund von Bauarbeiten im Bereich der Kreuzung Bahnstraße/Friedrich-Ebert-Straße wurde zunächst der 31.5. als Termin genannt, dann der 4.6. Technische Probleme beim RBBL führten zur weiteren Verzögerung.

Auch nach der vollständigen Inbetriebnahme und der Eröffnungsfeier am 7. Juni führten die Ampelschaltungen noch zu Zwangspausen. Und die Fahrgäste müssen sich daran gewöhnen, dass manches Fahrzeug nur am Ende des Bahnsteigs zum Fahrgastwechsel hält und dann nicht noch mal weiter vorne.

Der neue Fahrplan bringt weitere Verbesserungen: Auf der Linie 124 gibt es montags bis freitags abends eine zusätzliche Fahrt je Richtung im Abschnitt zwischen Wehrstraße und Heidkamp sowie eine zwischen Stadtmitte und

Heidkamp. Auf der Linie 102 wurde der 10-Minuten-Takt werktags Richtung Oberdümpen um eine halbe Stunde verlängert und die Taktzeiten im 15-Minuten-Takt angeglichen.

Stattdessen beginnt nun aber abends schon um 18:42 Uhr der 30-Minuten-Takt auf der Linie 104 Richtung Flughafen und bei der Linie 110 klafft in Richtung Friesenstraße zwischen dem Wechsel vom 20- auf den 30-Minuten-Takt eine Lücke von 38 Minuten! Auch die Übergänge zwischen den Linien 110 und 104 am Hauptfriedhof sind unnötig lang. *Beides sollte zum nächsten Fahrplanwechsel nachgebessert werden!*

Im Nachtnetz gibt es keine Veränderungen, sondern es werden lediglich die baustellenbedingten Einschränkungen zurückgenommen: Der NE 4 hält Richtung Essen wieder am Rathausmarkt und die Linie NE 12 fährt wieder bis Kaiserplatz. Wie bereits 2007 beschlossen,

## Fahrplanwechsel

wurde die Haltestelle Kirchstraße in Broicher Mitte umbenannt.

### Sanierung Gleisanlagen 901

Die Gleissanierung auf der Duisburger Straße geht weiter. Zwischen Saamer und Ruhrorter Straße werden von Ende Juni bis September sowie von März bis Juni 2009 in zwei ca. 500 m langen Bauabschnitten der Gleisabstand auf 3,10 bzw. 3,30 m erhöht und in Richtung Duisburg an den Haltestellen Raffelberg, Rennbahn und Jakobstraße Kapbahnsteige errichtet. In Gegenrichtung ist das mangels Platz nicht möglich. Die Haltestellen Rennbahn und Jakobstraße werden deshalb durch Ampeln gesichert.

Derzeit können diese Streckenabschnitte von den Bahnen nur mit 20 bis 30 km/h befahren werden.

Während der Bauarbeiten wird die Linie 901 wie bei den bisherigen Baumaßnahmen eingleisig verkehren können. Der Individualverkehr wird durch den Hafen umgeleitet. Die Baukosten betragen zusammen rund 3,9 Mio €.

In 2010 soll dann der Abschnitt zwischen den Haltestellen Königstraße und Kolkmann in Angriff genommen werden. Der Abschnitt Kolkmann-Speldorf Bf steht vorerst nicht auf der Agenda. Dort ist nach wie vor der Abriss der Brücke und eine niveaugleiche Kreuzung mit der Hafenbahn in Planung.

## Neuer Stadtfahrplan Dortmund

**Dortmund (os) Seit 15. Juni – vier Wochen nach Eröffnung des Ost-West-Tunnels, siehe *Ruhrschiene* 2008#2 – gilt in Dortmund ein neuer Stadtfahrplan.**

Zunächst fällt auf, dass der Linienplan in einem neuen, maßstabsgerechten Layout erscheint. Erstmals seit Jahren bieten DSW21 auch wieder direkte Buslinien aus den Vororten in die City an. Die neue Linie 460 fährt von Kirchlinde über die Hafenausbahn zum Nordausgang des Hauptbahnhofs und weiter zum Brüggmannplatz und zur Reinoldikirche. Die Linie fährt montags bis freitags von sechs bis 20 Uhr im 20-Minuten Takt, Samstags von acht bis 20 Uhr alle 30 Minuten. Ebenfalls neu ist die Linie 475, die in 27 Minuten Fahrzeit Mengede mit dem Hauptbahnhof verbindet. Dabei ersetzt die Linie zwischen Deusen und Hauptbahnhof die Linie 455.

### Ost-West-Strecke

Die Abfahrtszeiten der U 43 an der Kampstraße haben sich abends leider nicht geändert. Dafür ist der Fußweg für Umsteiger vom RE 1 zur U 43 vom Hauptbahnhof zur Kampstraße mit der U-Bahn-Eröffnung etwas kürzer geworden.

PRO BAHN hatte vorgeschlagen, dass die U 43 abends an der Kampstraße zwei Minuten

später startet, um Anschluss an die U 47 aus Westerfilde und vom Hbf herzustellen.

Im Ortskern von Dortmund-Asseln wird seit dem 16. Juni zweigleisig gefahren. Der Ausbauabschnitt umfasst drei Haltestellen. Infolge der Eingleisigkeit und zuletzt auch wegen der Bauarbeiten kam es hier immer wieder zu Behinderungen und Verspätungen.

### Kurzbahnsteige

Auf den oberirdischen Abschnitten der Linien U 43 und U 44 gibt es nur wenige richtige Bahnsteige, die einen niveaugleichen Einstieg zulassen. Damit möglichst viele Menschen ebenerdig in die neuen Fahrzeuge einsteigen können, wurden vereinzelt Kaphaltestellen gebaut. Dabei hält die Straßenbahn mit der ersten Tür an einem kurzen, vierzig Zentimeter hohen Bahnsteig (siehe Foto). Dort steht die Bahnsteigkante vor, während die übrige Haltestelle über einen abgesenkten Bordstein verfügt. Der abgesenkte Bordstein ermöglicht Autos das Befahren von Grundstückseinfahrten und Einmündungen im Haltestellenbereich. Deswegen müssen zum Ein- und Aussteigen

die Schiebetritte ausgefahren werden. Und damit es am Podest nicht knirscht, steht die Bahnsteigkante am Haltestellenkap vor und lässt genug Luft für den zwar nicht benötigten, aber ausgefahrenen Schiebetritt der ersten Tür.

Eine Ausnahme bildet die Haltestelle Brackel Kirche. Hier wurde neben dem Podest der übliche Bushaltestellenbordstein gesetzt. Die Bahn fährt also keine Trittstufen aus. Es ist rätselhaft, warum nicht ein kompletter Vierzig-Zentimeter-Bahnsteig errichtet wurde, Platz dafür ist jedenfalls vorhanden.

Damit auch an allen anderen Haltestellen Rollstuhlfahrer in die Bahn kommen, haben die neuen Bahnen übrigens von Hand ausklappbare Rampen, wie sie auch in Linienbussen üblich sind.

### Fahrkartenverwirrspiel

Jahrelang war alles ganz einfach: im Nord-Süd-Netz gab es in den Fahrzeugen weder Fahrkartenautomaten noch Entwerter. Auf der Ost-West-Strecke dagegen haben die Fahrer Tickets verkauft und an jeder Tür befand sich

ein Entwerter. Inzwischen ist auch die Ost-West-Strecke eine U-Bahn und hat neben fünf Tunnelbahnhöfen auch drei oberirdische U-Bahn-Stationen: Heinrichstraße, Geschwister-Scholl-Straße und Lippestraße. An allen acht U-Bahn-Stationen gilt jetzt die Regelung: kein Ticketverkauf im Fahrzeug, Einstieg nur mit entwertetem Fahrausweis.

Diese drei oberirdischen Haltestellen unterscheiden sich jedoch optisch nicht von anderen Straßenbahnhaltestellen. Und an den anderen Haltestellen kann man auch zukünftig Fahrkarten im Zug kaufen und entwerten.

*Was haben sich die Verantwortlichen dabei nur gedacht? Klar ist, an wen sie nicht gedacht haben: an den Fahrgast!*

### Korrektur

In der letzten **Ruhrschiene** meldeten wir, dass Züge von der U 42 und U 46 beim Einrücken ins Depot mit Fahrgästen vom Brüggmannplatz zur Kampfstraße fahren würden. Das ist nicht richtig, tatsächlich werden die Überführungsfahrten als Leerfahrten durchgeführt.



Kurzbahnsteig an der Haltestelle „Enscheder Straße“

Foto: Jochen Schöfnisch

# Termine

**Dienstag, 15.07.2008, 19:30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

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

**Sonntag, 17.08.2008**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Tour 440 – Dortmunds Süden**  
**09:40 Uhr** E Hbf , Fußgängerüberweg zum Willy-Brandt-Platz

**Dienstag, 19.08.2008, 19:30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Dienstag, 26.08.2008, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Donnerstag, 04.09.2008, 19:00 Uhr**  
**Fahrgastverband trifft Bahn-  
gewerkschaft**  
Auf Einladung von PRO BAHN treffen wir Norbert Schilff von der Ge-

werkschaft Transnet. Schilff ist unter anderem Betriebsratsvorsitzender der DB Netz AG Hagen/Dortmund und Mitglied des Rates der Stadt Dortmund.

Themen:  
1. Bahngewerkschaften zwischen Politik und Börsengang.  
2. Chancen für einen Netzausbau im Raum Dortmund?  
vhs Dortmund, Hansastr. 2,  
  Dortmund Hbf

**Samstag, 13.09.2008, 11:00 Uhr**  
VCD-/PRO BAHN-Verkehrforum zum Thema Fernverkehr, u. a. mit Karl-Dieter Bodack im DGB-Haus Düsseldorf, Friedrich-Ebert-Str. 34–36  
  Düsseldorf Hbf

**Dienstag, 16.09.2008, 19:30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Sonntag, 21.09.2008**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Zur Wiege der Ruhrindustrie – Oberhausen-Klosterhardt**  
**09:20 Uhr** E Hbf , Fußgängerüberweg zum Willy-Brandt-Platz

**Dienstag, 23.09.2008, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Sonntag, 18.10.2008**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Besuch beim Nachbarn – Vaals**  
**08:35 Uhr** E Hbf , Fußgängerüberweg zum Willy-Brandt-Platz

**Die aktuelle Terminübersicht und weitere Informationen im Internet: [www.probahn-ruhr.de/termine](http://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](mailto:stieglitz@probahn-ruhr.de)  
**Regionalgruppe Hellweg/Hochstift:** Die Regionalgruppe hat wechselnde Treffpunkte. Infos bei Günter Fiedler,  02942 1598,  [fiedler@probahn-ruhr.de](mailto:fiedler@probahn-ruhr.de), oder Rainer Wester,  05258 940219,  [wester@probahn-ruhr.de](mailto: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#3 • 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)