



Wann kommt der ET 422?

Düsseldorf. (le) Obwohl im Juni mit viel Brimborium angekündigt (siehe *Ruhrschiene* 2008#3), ist der neue S-Bahn-Triebwagen ET 422 noch immer nicht im Betrieb zu sehen. Zwar sind schon zahlreiche Triebwagen ausgeliefert, aber noch fahren sie nur im fahrgastlosen Testbetrieb, da noch keine Betriebsgenehmigung durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) vorliegt.



Dem Vernehmen nach gibt es weiterhin Probleme mit der Bremssoftware sowie dem vom EBA verfügten besseren Einklemmschutz in den automatischen Türen. Ob die Betriebsgenehmigung noch rechtzeitig vor dem alljährlichen Herbstwetter erteilt wird, steht in den Sternen.

Fortsetzung auf Seite 3 >>>

In dieser Ausgabe:

- Behinderungen durch Baustellen**
- Loveparade: Bilanz und Ausblick**
- NVP: abstrakt oder konkret?**
- Fahrplanänderungen Bochum**
- Niederflur für Bredeneey!**

Inhalt & Adressen

Inhaltsverzeichnis

Titel	1
Wann kommt der ET 422?	
Inhalt & Adressen	2
SPNV	3
Wenige Änderungen im SPNV	
Schiennetz	5
Auch 2009 Behinderungen durch Baustellen	
Auf dem Prüfstand	6
Loveparade: Bilanz und Ausblick	
Kurznachricht	6
Neuer Name für NOKIA-Bahn	
NVP	7
Nahverkehrsplan: abstrakt oder konkret?	
Fahrplanwechsel	9
Fahrplanänderungen in Bochum	
Regionales	10
Westfalen im Netz	
Eurobahn in den Startlöchern	
Rückblick: Bahnhofsfest Hamm	
Erfolg	11
Niederflur für Bredeneyl!	
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 Ebbers (le) (V.i.S.d.P.), Holger Kohring (hk), Jochen Schönfisch (js)
✉ info@ruhrschiene.de
Autoren: Oliver Stieglitz (os)

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 Ruhr-schiene 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 Ebbers, Neugahlener Straße 20, 46149 Oberhausen

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

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

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

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

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

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

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

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

Bitte als Verwendungszweck angeben: „RV Ruhr“!

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

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

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

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

>>> Fortsetzung von Seite 1

Die von DB Regio verteilte Broschüre zum ET 422 hat auch den eigentlich vorgesehenen Einsatzzeitplan für die Neufahrzeuge publik gemacht. So sollten noch in diesem Jahr sämtliche Kurse der S 7, S 9 und S 2 auf die neuen Fahrzeuge umgestellt werden, wodurch der Einsatz der gut 30 Jahre alten Vorgängerfahrzeuge vom Typ ET 420 im Rhein-Ruhr-Raum zu Ende ginge. Weiter sollten einige Kurse der S 8 umgestellt werden. Für 2009 ist dann die Bestückung der Linien S 1, S 5 und S 8 mit den Neufahrzeugen vorgesehen, in 2010 folgen die S 3, S 4 und S 6 (teilweise).

Die S 11 wird bereits seit Jahren vollständig mit Elektrotriebwagen der Baureihe 423 gefahren. Somit wäre dann der Planeinsatz bis auf die S 6 ganz auf Elektrotriebwagen umgestellt. Die heute mit 3-Wagen-Zügen bestückten Lini-

en (S 2, S 3, S 9) würden von Einzeltraktionen ET 422 befahren, wodurch die Gesamtzahl der angebotenen Sitzplätze von 222 (davon 32 1. Klasse) auf 192 (davon 16 1. Klasse) sinkt. Bei der S 4 werden sogar heute mit 4-Wagen-Zügen (302 Sitzplätze) bestückte Fahrten durch einzelne neue Garnituren ersetzt.

Die beschleunigungsstärkeren Triebwagen sollen eine Stabilisierung des Betriebs gegenüber den heutigen Verhältnissen bieten, was allerdings nur bei optimal wirkenden Bremsen auch bei Herbstwetter zu erwarten ist.

Vorbei ist dann die Zeit der S-Bahnen mit Toiletten und recht weichen Sitzpolstern an Rhein und Ruhr. Wie die Zukunft des S-Bahn-Betriebs nach Kündigung des Verkehrsvertrags durch den VRR und im Hinblick auf die geplanten Änderungen im Linienkonzept im Raum Düsseldorf (wir berichteten mehrfach) tatsächlich aussieht, ist offen.

Wenige Änderungen im SPNV

Gelsenkirchen / Unna / Siegen. (1e) Zum Fahrplanwechsel im Dezember wird es in unserem Bereich nur zu einzelnen Änderungen im Nahverkehrsangebot auf der Schiene kommen. Wegen des schwebenden Verfahrens zwischen VRR und DB Regio – der VRR hat hier eine Aufferlegung gegenüber der Bahn ausgesprochen – wird in diesem Bereich hauptsächlich der neue Wochenend-Nachtverkehr auf der Hollandstrecke zwischen Duisburg und Wesel (wir berichteten in *Ruhrschiene* 2008#3) eingerichtet.

Vor einem Jahr war mit dem Übergang des RE 16 (Ruhr-Sieg-Express von Essen nach Siegen) von DB Regio an Abellio der Fahrplan zwischen Hagen und Essen an Samstagen am Spätnachmittag und sonntags vormittags aufgestockt worden. Diese Verbesserungen müssen teilweise zurückgenommen werden, so dass zukünftig in diesen Zeiten in der Verbindung von Essen nach Siegen oder Iserlohn und umgekehrt wieder ein Umstieg in Hagen mit rund halbstündigem Aufenthalt erforderlich ist.

Auch die Wiedereinführung des 30-Minuten-Takts am Samstag tagsüber auf der RB 59 (Hellweg-Bahn von Dortmund nach Soest), die ursprünglich mit der Betriebsübernahme dieser Strecke durch die eurobahn angedacht war,

muss aufgrund der Finanzknappheit beim VRR entfallen. Die dadurch freiwerdenden Fahrzeuggarnituren können dann allerdings für Sonderleistungen zum Signal-Iduna-Stadion genutzt werden, da ansonsten im Hellweg-Netz an Samstagen keine zusätzlichen Kapazitäten verfügbar sind, weil samstags derselbe Fahrplan wie in der Woche gefahren wird.

Optimierung am Hellweg

In Westfalen führt die Übernahme der RB 89 (Ems-Börde-Bahn von Münster nach Warburg) durch eurobahn dazu, dass an Sonntagen der 30-Minuten-Takt zwischen Hamm und Paderborn wieder ab etwa 8 Uhr (zuletzt ab 10 Uhr) angeboten werden kann. Der jetzt am Wochen-

ende angebotene Fahrplan der RB 89 mit alle zwei Stunden entfallenden Halten in Dedinghausen, Ehringhausen und Scharmede, der zum Erreichen des RE 1 in Hamm eingeführt worden war, wird vereinfacht, um auch in der anderen zweistündlichen Lage einen gesicherten Anschluss an den RE 1 bieten zu können. Daher wird die RB 89 zukünftig stündlich an den drei genannten Stationen und zusätzlich in Borgeln durchfahren, der um 30 Minuten versetzt fahrende Verdichter bedient die Halte weiterhin im Stundentakt. Ob es für den weiteren an Sonntagen entfallenden IC Erfurt-Düsseldorf (an 14:12 Uhr) eine Ersatzmöglichkeit gibt, soll bei eurobahn geprüft werden.

Auf dem RE 7 (Rhein-Münsterland-Express) wird eine neue tägliche Leistung zwischen Münster und Hamm (Münster ab 22:34 Uhr) eingerichtet. Damit wird nicht nur die Spätverbindung von Münster nach Hagen (zwischen Hamm und Hagen verkehrt dieser Zug bereits), sondern auch in Richtung Bielefeld und Paderborn um 25 Minuten verkürzt. Leider hat dieser Zug in Hagen keinen günstigen Anschluss mehr in Richtung Wuppertal. Hier könnte eine Verschiebung des letzten RE 4 Richtung Düsseldorf (am Wochenende bis Aachen) um etwa 10 Minuten eine schnelle Weiterfahrt mit Ankunft in Wuppertal um 0:06 Uhr und Düsseldorf um 0:29 Uhr ermöglichen. Auch die letzte tägliche RB 48 nach Köln würde in Wuppertal (ab 0:21 Uhr) erreicht. Die heutige Anschlussmöglichkeit mit der S 8 ab Hagen erreicht Wuppertal Hbf erst um 0:58 Uhr und Düsseldorf um 1:31 Uhr. Fahrplantrassenprobleme z. B. im eingleisigen Abschnitt Gruiten-D-Gerresheim oder auf der von der S 8 mitbenutzten Strecke Neuss-Mönchengladbach sind dabei nicht zu erkennen.

Neue Nachtzüge in Westfalen

Auf der RB 69 (Ems-Börde-Bahn) wird am Wochenende ein neuer Spätzug von Hamm (ab 0:45 Uhr) nach Bielefeld (an 1:36 Uhr) eingerichtet. Dieser bietet Anschluss nicht nur aus Münster, sondern auch vom RE 1 aus Richtung Ruhrgebiet und Rheinschiene.

Auch in Südwestfalen gibt es eine neue Wochenendspätverbindung. Von Siegen nach Finnentrop fährt dann an Samstagen und Sonntag und Feiertagen eine neue RB um 1:11 Uhr mit Anschluss aus dem RE 9 aus Köln (ab 23:23 Uhr).

Probleme bereitet auf dieser Strecke die starke Auslastung des Frühzuges von Hagen nach Siegen (an 7:19 Uhr). Da zur Verstärkung ein neues Fahrzeug notwendig wäre, wofür das Finanzvolumen fehlt, soll der vorherfahrende RE 16 zusätzlich in Littfeld, Eichen und Hüttenetal-Geisweid halten. Zusammen mit dem eine Stunde später bereits heute dort haltenden RE 16 bekommen diese Halte dann in der Morgen-HVZ einen Halbstundentakt in Lastrichtung. Die planmäßigen Anschlüsse in Siegen sind trotzdem weiterhin erreichbar.

Bereits zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni war der Über-Eck-Anschluss in Kreuztal zwischen RB 91 (Hagen-Siegen) und RB 93 (Siegen-Bad Berleburg) wieder gesichert worden. Auf der Oberen Lahntalbahn (RB 94) wurde der Fahrplan zwischen Erndtebrück und Bad Laasphe zu einem weitgehend reinen Zweistundentakt auch an Wochentagen weiterentwickelt. Zwischen Bad Laasphe und Marburg wird jetzt montags bis freitags ein angenäherter Stundentakt gefahren.

Aus PRO BAHN-Sicht ist es ausgesprochen erfreulich, dass auch die Besteller im ländlichen Raum sich um Verbesserungen im Spätverkehr bemühen. Die finanziellen Möglichkeiten hierzu werden zumeist durch die Vergabe der Strecken an neue Betreiber eröffnet. Dass der VRR im Rahmen seines Rechtsstreits mit DB Regio eher vorsichtig bei Neubestellungen agiert, ist nachvollziehbar, denn bei einer kompletten Niederlage vor Gericht müssten die Städte und Kreise im Alt-VRR für die rückständigen Zahlungen einstehen, und die sind durchweg finanziell nicht so gut ausgestattet wie das inzwischen schuldenfreie Düsseldorf. Zu hoffen bleibt, dass der Streit bald entschieden wird, um wieder eine verlässliche Planungsgrundlage für die SPNV-Finzen zu haben.

Auch 2009 Behinderungen durch Baustellen

Düsseldorf. (le) Auch im Jahr 2009 muss auf mehreren Strecken an Rhein und Ruhr mit längeren Baustellen im Schiennetz gerechnet werden. Die im August im Verkehrsausschuss des Landtags vorgestellte „Rahmeninformation zum Netzfahrplan 2009“ von DB Netz sieht größere Baumaßnahmen, die den laufenden Verkehr stark beeinträchtigen, u. a. auf folgenden Strecken vor: Essen–Dortmund (Ferngleise), Wanne-Eickel–Dortmund, Dortmund–Lünen, Hagen–Siegen, Münster–Rheine.

So wird auf der Köln-Mindener Strecke der Abschnitt Wanne-Eickel Hbf–Herne 16 Tage im Juni und der Abschnitt Herne–Dortmund-Mengede acht Tage im Juli total gesperrt. Die Ruhr-Sieg-Strecke wird in den Sommerferien gar vier Wochen lang zwischen Welschen Ennest und Kreuztal unterbrochen.

In diesen Fällen wird nicht nur umfangreicher Schienenersatzverkehr eingerichtet, es müssen auch zahlreiche Güterzüge über andere Strecken umgeleitet werden, was hier zu weiteren Problemen führen kann.

Während zwischen Dortmund und Lünen Minutenanpassungen im Fahrplan ausreichen, müssen zwischen Münster und Rheine die Fern- und Güterzüge nach der Sommersaison vier Wochen über Osnabrück umgeleitet und die Regionalzüge durch Busse ersetzt werden.

Zwischen Dortmund und Essen, wo insbesondere im Essener Hauptbahnhof Bahnsteigdacharbeiten von Januar bis Juli anstehen, sollen nur die Trassen der Nahverkehrszüge minutenweise angepasst und einzelne beginnende oder endende Fernzüge verlegt oder verkürzt werden. Dass dies im komplizierten Gefüge des Integralen Taktfahrplans nicht ohne Anschlussverluste geht, dürfte klar sein. So ist wieder mit unterjährigen Fahrplananpassungen zu rechnen, was die Planbarkeit von Bahnreisen stark beeinträchtigt.

2010 geht's weiter

Der ebenfalls vorgestellte Bauplanungsstand für das Jahr 2010 sieht auf der Ruhr-Sieg-Strecke eine sechswöchige Totalsperrung zwischen Plettenberg und Finnentrop vor, die nicht in die Ferienzeit fällt.

Auf der Köln-Mindener Strecke soll in den Sommerferien der Abschnitt Castrop-Rauxel Hbf–Dortmund-Mengede drei Wochen lang nicht befahrbar sein, auch zwischen Dortmund und Lünen wird wieder gebaut. Die für zehn Herbstwochen vorgesehene eingleisige Betriebsführung zwischen Köln-Mülheim und Opladen, die zu Minutenanpassung der Regionalzüge und Verlegung der Fernzüge auf die Güterzugstrecke führt, dürfte sich auch in unserem Regionalbereich deutlich bemerkbar machen.

Einige der Baumaßnahmen wirken sich dadurch so stark auf den Bahnbetrieb aus, weil wegen abgebauter Weichen und Nebengleise Totalsperrungen verfügt werden, um Platz für Baufahrzeuge zu haben, während früher oft noch eingleisiger Betrieb möglich war.

So froh man sein darf, dass die Bahn endlich die rückständigen Unterhaltungsarbeiten an den Strecken erledigt, so ärgerlich sind die zu oft auftretenden Begleiterscheinungen: Während die Änderungen im Fernverkehr meist Wochen vorher bekannt gemacht werden, erscheinen die Baustellenfahrpläne des Nahverkehrs oft erst ganz knapp vor Baubeginn, müssen manchmal noch nachgebessert werden und werden immer häufiger nicht mehr in die elektronischen Fahrplanmedien eingespielt.

So erhält der Kunde, der vermeintlich die aktuellsten Informationsquellen nutzt, immer wieder falsche Reiseverbindungen. Wenn dann noch schlechte Ausschilderungen in den Bahnhöfen und unrealistische Fahrzeiten mit Anschlussverlusten beim Schienenersatzverkehr hinzukommen, werden die Fahrgäste oft über Gebühr verärgert.

Loveparade: Bilanz und Ausblick

Dortmund. (os) So wechselhaft wie das Wetter war auch der Verkehr zur Dortmunder Loveparade 2008. Innerhalb Dortmunds liefen die meisten Besucher zu Fuß vom Hauptbahnhof und den S-Bahn-Stationen zur Paradestrecke. Dadurch war der Andrang in den U-Bahnen nicht größer als etwa bei Bundesligaheimspielen. Insgesamt hatten die Dortmunder Stadtwerke DSW21 die Situation gut im Griff, nicht zuletzt auch dank zahlreich eingesetztem Zusatzpersonal.

Anders dagegen bei der Eisenbahn. Immer wieder wurden Strecken und Bahnhöfe zeitweise gesperrt, u. a. aufgrund von Personen im Gleis. Es wurde von Verspätungen von bis zu drei Stunden berichtet.

Völlige Unklarheit herrscht übrigens bei den Besucherzahlen. Während offiziell 1,2 Mio für Essen 2007 und 1,6 Mio für Dortmund 2008 genannt wurden, gehen kritischere Schätzungen davon aus, dass jeweils nur halb so viele Teilnehmer zur Loveparade kamen.

Ausblick: Bochum

Angesichts der Erfahrungen aus zwei Loveparaden bestehen bezüglich Bochum doch erhebliche Zweifel, ob die Stadt dem Besucheransturm gewachsen ist. Der Hauptbahnhof hat gerade mal vier Gleise für den Fern- und Regionalverkehr und von den sechs Stadt- und Straßenbahnlinien eignet sich nur die U 35 für den Transport großer Menschenmengen, da sie komplett mit Doppeltraktionen befahren werden kann und in Herne mit der Köln-Mindener-Eisenbahn verknüpft ist. Wie in Dortmund könnte auch in Bochum der U-Bahnhof Hauptbahnhof komplett gesperrt werden.

Es erscheint sinnvoll, die U 35 auf den Abschnitt Oskar-Hoffmann-Straße–Herne Schloss Strünkede zurückzunehmen und den Bochumer Hbf ohne Halt zu durchfahren. So werden zusätzliche Fahrzeuge für die Anbindung der Bochumer Innenstadt an den Bahnhof Herne frei. Evtl. könnten weitere U-35-Zwischenhalte aufgelassen werden. Da sich Universität und Fachhochschule gut als Park-und-Ride-Plätze eignen, müsste der Südabschnitt der U 35 mit (angemieteten) Bussen bedient werden. Folglich

darf die Paradestrecke nicht mehr als zwei Kilometer von Hbf und U 35 entfernt liegen, das entspricht einem zumutbaren Fußweg von bis zu 20 Minuten.

Die beste ÖPNV-Anbindung bietet der Bereich Alleestraße. Sie liegt im Einzugsbereich des S-Bahnhofes Bochum-Ehrenfeld und ist auch von allen (!) Straßenbahnlinien gut zu erreichen. Allerdings müssten die Linien 302 und 310 dann geteilt werden. Die großen Besuchermassen können den Bereich zu Fuß vom Hbf erreichen. Die NOKIA-Bahn sollte auf jeden Fall mit größeren Fahrzeugen über Gelsenkirchen hinaus fahren, z. B. bis zum Knoten Duisburg. Als Endpunkt eignen sich dann Bochum-Hamme oder -West. Sollte die Alleestraße ausgewählt werden, bietet sich an, den Haltepunkt Bochum-West bis 18 Uhr nur zur Anreise und ab 18 Uhr nur zur Abreise zu öffnen.

Neuer Name für NOKIA-Bahn

Gelsenkirchen. (le) Der VRR und Abellio Rail NRW suchen jetzt tatsächlich einen neuen Namen für die bisherige NOKIA-Bahn (RB 46) zwischen Bochum und Gelsenkirchen (siehe auch **Ruhrschiene 2008#2**). Nach dem endgültigen Abzug des Handyherstellers aus Bochum gebe es keinen nachvollziehbaren Grund mehr für diese Benennung.

Jetzt sind die Fahrgäste aufgefordert, neue Vorschläge für den Namen einzureichen, der dann ab Dezember sowohl auf den Fahrzeugen als auch in den Fahrplänen stehen soll. Wir hatten bereits die Bezeichnung „Der Wanne-Eickeler“ angeregt.

Nahverkehrsplan: abstrakt oder konkret?

Schwelm / Bochum. (Ie) In einem Nahverkehrsplan (NVP) sollen nach Gesetzeslage die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs im beplanten Gebiet konkretisiert werden. Dabei sind Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen. Dass die entsprechenden Aufgabenträger dies teilweise sehr unterschiedlich handhaben, zeigen die vorliegenden Pläne für die Stadt Bochum und den Ennepe-Ruhr-Kreis.

Im Ennepe-Ruhr-Kreis wurde der NVP bereits zum zweiten Mal fortgeschrieben. Unter gutachterlicher Begleitung durch die Planungsgruppe Nord (PGN) aus Kassel wurde ein kreisweites Leitbild erarbeitet, in dem auch sogenannte Kreisstandards zur Bedienung festgelegt wurden. Hierbei wurde stark nach raumordnerischen Kriterien (Ortsteilgröße, zentralörtliche Funktionen, usw.) differenziert. Die folgende Analyse ergab dabei Über- und Untererfüllungen der Standards.

Hieraus wurde ein Entwicklungskonzept erarbeitet, das sich in einen kreisweiten Teil für die übergreifenden Linien und stadtbezogene Konzepte für die einzelnen Städte gliedert und nach Planungsansätzen für die Haupt- und Nebenverkehrszeiten (HVZ/NVZ) sowie die Schwachverkehrszeiten abends und am Wochenende (SVZ) differenziert.

Einsparrunde beim Takt

Nachdem bereits vor einigen Jahren zahlreiche Linien im südlichen Kreisgebiet im Rahmen einer Einsparrunde von 20- auf 30-Minuten-Takte umgestellt worden waren, standen solche Maßnahmen jetzt auch im übrigen Kreisgebiet im Fokus, wobei insbesondere in Witten auch Verdichtungen durch Überlagerungen erfolgen sollten. Problematisch ist dies allerdings durch unterschiedliche Grundtakte sowohl bei der S-Bahn als auch in den benachbarten Oberzentren: Während Hagen ebenfalls einen 30-Minuten-Grundtakt anwendet, herrschen in Bochum und Wuppertal allgemein 20-Minuten-Takte vor. Nach Essen und Dortmund werden die wesentlichen grenzüberschreitenden Verbindungen bereits heute im 30-Minuten-Grund-

takt bedient, obwohl auch diese Städte in der Regel einen 20-Minuten-Takt kennen.

Da auf der S 5 und der S 8 östlich von Schwelm nur ein 20-/40-Minuten-Takt angeboten wird und hier die parallelen RE-/RB-Verbindungen ungefähr alle 30 Minuten verkehren, ist in diesem räumlichen Bereich ein 30-Minuten-Grundtakt halbwegs verträglich, bei Linien mit Anbindung an die S 1 oder S 3 ist er aber kaum kompatibel. Während in Hattingen bereits heute 30-Minuten-Takte mit entsprechend ungünstiger Anschlusssituation an die S 3 vorherrschen, sieht das neue Konzept für Witten ein schwieriges Nebeneinander von 20- und 15-/30-Minuten-Bedienungen vor.

Neben der Straßenbahnlinie 310 verbleiben nur die Nord-Süd-Linien zwischen Bochum-Langendreer und Bommern sowie die Verbindungen nach Dortmund-Oespel und Herdecke im 20-Minuten-Takt, einige Durchbindungen werden verändert und das Netz stärker auf den geplanten zentralen Halt am Hauptbahnhof ausgerichtet. Auch die Bedienung der nördlichen Innenstadt (Breite Straße) wird verstärkt.

Verbesserter Freizeitverkehr

Positiv hervorzuheben sind Konzepte für verbesserte Freizeitangebote, so z. B. eine „Ruhrtallinie“ sowie die Anbindung der Glörtalsperre im Sommerhalbjahr. Auch die Durchbindung der Linie 371 in der SVZ bis zum S-Bahnhof Dortmund-Oespel oder einem anderen Verknüpfungspunkt zur Dortmunder Innenstadt – heute endet die Linie in diesen Zeiten kurz vor der Stadtgrenze in Witten-Stockum – setzt einen richtigen Akzent, ebenso die Verdichtung der Linie 567 (Ennepetal–Breckelfeld)

am Vormittag von Stunden- auf Halbstunden-takt. Insgesamt überwiegen allerdings Reduzierungsvorschläge, vor allem in Witten. Leider ist weder eine gemeindescharfe Übersicht des heutigen Angebots vorhanden (Wagen-km pro Gemeinde), noch sind die Änderungen quantifiziert und räumlich zugeordnet.

Offenbar scheut die Politik eine echte Bilanz, die dann natürlich auch die unterschiedliche Lage der einzelnen Städte (Witten gehört zum Ballungskern, Breckerfeld zum ländlichen Raum, die übrigen Städte liegen im Ballungsrand) berücksichtigen müsste.

Der Kreis Recklinghausen hatte diese Bilanz in seinem NVP gezogen (siehe **Ruhrschiene 2006#4**), dann allerdings hauptsächlich zur Begründung für Angebotsreduzierungen in Gladbeck verwendet.

NVP Bochum wird vorbereitet

In Bochum wurde Anfang des Jahres von der Stadt ein Vorentwurf für eine erste Fortschreibung – der gültige NVP stammt aus dem Jahre 1997 – vorgelegt. Externe gutachterliche Unterstützung liegt nicht vor, allerdings hat offenbar die Bogestra vieles zugearbeitet. Der Entwurf liest sich weitgehend wie ein Rechenschaftsbericht des örtlichen Verkehrsunternehmens, lässt wesentliche Aspekte unberücksichtigt und vermeidet weitgehend konkrete Planungsziele bezüglich der Angebotsgestaltung. In der Analyse werden die Bochumer Kennzahlen zur ÖPNV-Nutzung nur mit Durchschnittswerten für ganz NRW verglichen, was wenig aussagekräftig ist. Ein Vergleich mit anderen Großstädten/Oberzentren, der die tatsächliche Marktsituation aufzeigen würde, unterbleibt.

Selbst die Gesamtfahrgastzahlen für Bochum werden offenbar nur nach dem Wagen-km-Anteil aus der Bogestra-Verkaufstatistik errechnet. Hierbei wird einerseits herausgestellt, dass die Fahrgastzahlen in Bochum von 1997 bis 2006 um über 33 % angestiegen sind. Die Mobilitätsuntersuchungen hingegen wiesen für 1995 213.000 Fahrten mit dem ÖPNV in Bochum aus, 2005 hingegen nur noch 203.000.

Wie erklärt sich dieser Widerspruch? Gerade die Entwicklung der Fahrgastzahlen zeigt eine große Parallelität mit den Verkaufszahlen des Schokotickets auf. Hier, aber auch bei anderen Abo-Tickets, werden offenbar überhöhte Annahmen für die Fahrtenhäufigkeit eingerechnet, wodurch in den letzten Jahren fast alle VRR-Unternehmen steigende Fahrgastzahlen trotz oft deutlich reduzierten Fahrplanangebots ausweisen.

In Wirklichkeit ist dieser statistische Effekt vor allem auf den Wechsel von Tickets des Bartarifs auf Zeitkarten zurückzuführen.

Leider wird wie in vielen NVPs üblich dem stadtgrenzüberschreitenden Verkehr keine besondere Beachtung gewidmet. Gerade aber der Modal Split in diesem Bereich von nur 10 % ÖPNV-Anteil gegenüber 23 % im innerstädtischen Verkehr zeigt, dass hier nicht nur große Aufgaben, sondern auch noch enorme Marktpotentiale liegen.

Dünnere Planungsteil

Im Planungsteil werden zwar die bekannten Schienenausbaukonzepte dargestellt, es fehlen allerdings jegliche Betriebskonzepte hierfür. Weder zum Ausbau und der Verlängerung in Dahlhausen noch zur Strecke durch Langendreer gibt es belastbare Aussagen.

Für die Bereiche Hustadt und Langendreer wurden Neukonzepte für das Busnetz angekündigt und für Langendreer zusammen mit der Straßenbahnplanung auch schon öffentlich kommuniziert. Im vorliegenden NVP-Entwurf findet sich aber überhaupt kein Hinweis auf diese Planungen.

Die laut ÖPNV-Gesetz NRW im NVP vorgesehenen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten sind höchstens aus einer teilweise irreführenden Übersicht über die bestehenden Betriebs- und Taktzeiten zu entnehmen. Änderungen hierzu und im Netz werden in Bochum wohl traditionsgemäß außerhalb des NVP vorbereitet und beschlossen (siehe nachfolgenden Artikel).

Fahrplanänderungen in Bochum

Bochum. (js) Zum Fahrplanwechsel im Januar 2009 setzt die Bogestra neue Linienkonzepte um, die bereits kurz vor Beratung der NVP-Fortschreibung den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt wurden, „um eine sinnvolle zeitnahe Umsetzung [...] zu ermöglichen“ (Zitat aus der Gremienvorlage).

Kernstück ist ein überarbeitetes Nacht-Express-Netz, bei der die bisher sechs in großen Schleifen das Stadtgebiet bedienenden Busse durch acht Linien auf völlig neuen Wegen ersetzt werden. Dabei ersetzt der NE 4 auch die Nachtfahrten des SB 37. Zusätzlich sollen neben der U 35 auch die Straßenbahnen 306 und 318 nachts verkehren.

Die Erschließung innerhalb Bochums wird durch die zusätzlichen Leistungen besser, der NE 1 kehrt jetzt allerdings vor der Stadtgrenze um. Leider hält die Bogestra weiterhin überwiegend an Ringlinien fest, wenn auch mit geringerem Durchmesser der Schleifen und Zweirichtungsbedienungen des südlichen Rings durch NE 7 und 8. So bleibt eine in anderen Städten bereits praktizierte Ausdehnung des kostengünstigen NE-Netzes in den Frühverkehr ausgeschlossen, da es nur die Verbindungen aus der Innenstadt nach Hause akzeptabel abdeckt.

In Frage gestellt werden muss auch der NachtExpress-Schienenverkehr. Alle Linien haben ineffizient lange Standzeiten an den Endstellen – ein Bus könnte in der Zeit bei gleichen Personalkosten eine viel größere Fläche erschließen. Die 306 muss zumindest bis zum Abschluss der Beschleunigungsmaßnahmen mit zwei Kursen und knapp einer Stunde Standzeit in Wanne-Eickel bedient werden.

Desweiteren soll die Ringlinie 360 von einem Stunden- auf einen Halbstundentakt verdichtet werden und eine neue Linie 388 im Stundentakt eingeführt werden. *Die Verdichtung der 360 ist prinzipiell zu begrüßen, auch wenn die Linie in Ihrer derzeitigen Linienführung zu wenig bedeutende Ziele anbindet. Die 388, die in einem „Zick-Zack-Kurs“ bisher schlecht bediente Abschnitte verbindet, ist dagegen aus Sicht von PRO BAHN abzulehnen. Ein Stundentakt wird*

in einer Großstadt praktisch nicht als Angebot wahrgenommen. Für den nördlichen Bereich wäre eine Verlängerung der 360 bis zum Hannibal-Einkaufszentrum mit Verschmelzung mit der Linie 395 sinnvoll. Die innenstadtnahen Abschnitte (RuhrCongress, Ostring und Bessemer Str.) wären durch einen geänderten Verlauf der 354/394 besser bedient.

Kompensierte Verbesserungen

Zur Kompensation der Mehrkilometerleistung wird die Taktichte an Samstagen angepasst. Dann verkehren einheitlich zwischen 9:00 und 20:30 Uhr alle Straßenbahnlinien im 15-Minuten-Takt und die U 35 alle 10 Minuten, während die wichtigen Buslinien von 20-Minuten- auf Halbstundentakt umgestellt werden (einzig der 368er-Ast zum Einkaufszentrum Ruhrpark wird auf 15-Minuten-Takt verdichtet). Die übrigen Buslinien bleiben unverändert und verkehren alle 30, 20/40 oder 60 Minuten oder am Nachmittag gar nicht mehr.

Sinnvoll ist die Vereinheitlichung der Takte mit Anpassung an den S-Bahn-Takt und verlängerte Ladenöffnungszeiten in jedem Fall. Bisher standen beispielsweise bei der 306 zwischen 7 und 17 Uhr vier Taktbrüche im Fahrplan. Problematisch ist allerdings die Taktadünnung vor 16 Uhr auf einigen Linien, insbesondere der 345 und dem Nordast der 368, zu sehen, während der durch Überlagerung entstehende 7,5-Minuten-Takt nach Linden fast schon als Überangebot zu bezeichnen ist.

Fragwürdig ist auch der Grundsatz „Kompensation von Verbesserungen“, zumal er nur auf Basis von Kilometerleistungen erfolgt. Dabei müssen für die Linie 388 zwei zusätzliche Fahrzeuge angeschafft werden, während am Samstag ohnehin Wagen im Depot bleiben.

Westfalen im Netz

Unna / Siegen. (le) Nach dem VRR (siehe **Ruhrschiene 2008#1**) haben jetzt auch der Zweckverband Ruhr-Lippe (ZRL) und der neue Nahverkehrszweckverband Westfalen-Lippe (NWL) ihre öffentlichen Gremienunterlagen auf ihre Websites (www.zrl.de und www.nwl-info.de) gestellt. Damit kann sich der interessierte Fahrgast ein Bild über das Geschehen in den politischen Gremien machen. Besonders praktisch ist, dass man nicht nur einzelne Vorlagen und die meist aufschluss- und umfangreicheren Anlagen herunterladen kann, sondern auch die vollständigen Unterlagen eines Sitzungstages als gepackte Zip-Datei (z.T. rund ein Dutzend MB groß). So findet sich dort auch die lesenswerte Stellungnahme zum RRR-Ergänzungsgutachten und die Vorlage über die Erstellung eines eigenen Netzzustandsberichts des NWL.

Der Zweckverband Westfalen-Süd (ZWS) informiert auf seiner Seite www.zws-online.de über die jeweils anstehenden Gremiensitzungen (Zweckverband und Beirat). Wichtige Unterlagen aus dem Beirat sind dabei auch verfügbar, allerdings ist ein Stöbern im Archiv früherer Sitzungen bislang noch nicht möglich.

eurobahn in den Startlöchern

Westfalen. (hk) Am 14.12.2008 wird die eurobahn die Verkehre im Hellweg-Netz übernehmen: RB 50 „Der Lünener“ Münster-Lünen-Dortmund, RB 59 „Hellweg-Bahn“ Dortmund-Unna-Soest, RB 69 „Ems-Börde-Bahn“ Münster-Hamm-Bielefeld und RB 89 „Ems-Börde-Bahn“ Münster-Hamm-Paderborn-Warburg. Die eurobahn hatte diese Strecken nach einer europaweiten Ausschreibung gewonnen.

Am 19.05.2008 haben die Bauarbeiten an der neuen eurobahn-Werkstatt im Ökologiezentrum in Hamm-Heessen begonnen. Direkt an der Hauptstrecke Hamm-Bielefeld entsteht eine moderne Instandhaltungsanlage für die 43 neuen elektrischen Triebwagen vom Typ Flirt der eurobahn. In dieser neuen Werkstatt am Sachsenweg werden leichte Instandhaltungsarbeiten wie Reinigung, turnusmäßige Überprüfungen und Austausch von Aggregaten durchgeführt.

Ein Jahr später, im Dezember 2009, wird die eurobahn auch die Regionalexpress-Linien RE 3 „Rhein-Emscher-Express“ und RE 13 „Maas-Wupper-Express“ mit den neuen Triebwagen bedienen.

Rückblick: Bahnhofsfest Hamm

Hamm. (hk) Am 30.08.2008 fand in Hamm bei herrlichem Sommerwetter das diesjährige Bahnhofsfest statt. Mit einem abwechslungsreichen und unterhaltsamen Bühnenprogramm als Mittelpunkt präsentierten sich auf dem Willy-Brandt-Platz und im Bahnhof die Aktiven des Verkehrsgeschehens.

So bot die DB Bahn Stellwerksführungen an, und die Hammer Eisenbahnfreunde führten Pendelfahrten mit ihrem Museumszug durch. Auf besonderes Interesse stieß die eurobahn mit dem neuen Triebzug FLIRT, der besichtigt werden konnte und mit dem sie ab dem Fahrplanwechsel im Dezember auf dem Hellweg-Netz unterwegs sein wird.

Die Verkehrsplaner der Stadt Hamm informierten Bürger und Interessierte über die Planungen im Bereich des ÖPNV, der Bahnhofs-

umgestaltungen in Bockum-Hövel und Heessen sowie den Neubau des Haltepunktes in Westtünen an der Strecke Hamm-Soest.

Die Stadtwerke präsentierten mit dem MAN Lions City moderne Bustechnik und ermöglichten zusammen mit der Firma Breitenbach in Form eines deutlich erhöhten Angebotes einen „autofreien Samstag“: Die Nutzung der Busse war an diesem Tag kostenlos möglich.

PRO BAHN war mit einem Infostand vor Ort und informierte über das ÖPNV-Geschehen in

Hamm und die erfolgreiche Bürgerbeteiligung. Der zu diesem Zeitpunkt noch geplante „Bedienzuschlag“ war allerdings das Top-Thema und machte vielen Menschen deutlich, wie wichtig eine aktive Vertretung der Fahrgastinteressen ist.

Das Bahnhofsfest war perfekt organisiert und allen Beteiligten merkte man an, dass sie dieser Veranstaltung einen hohen Stellenwert beigemessen haben. Neben der Unterhaltung ent-

wickelt sich dieses Fest nun schon immer mehr zu einer kleinen „Bus&Schiene-Leistungsschau“.

Schade ist allerdings, dass keine Fahrzeugschau mehr von Seiten des Fernverkehrs der DB Bahn geboten wird. In vergangenen Jahren waren dort schon komplette Autozüge und ICE zu besichtigen gewesen, die auf reges Interesse stießen und mit Sicherheit ihre Werbewirkung nicht verfehlt haben.

Niederflur für Bredeney!

Essen. (le) Die Entscheidung ist gefallen: Die Straßenbahnstrecke nach Bredeney wird nicht auf Stadtbahnbetrieb umgestellt, sondern für den Einsatz von Niederflurstraßenbahnen umgerüstet. Wir hatten mehrfach darüber berichtet (Ruhrschiene** 2006#3 und 2008#3).**

Nachdem eine Variantenuntersuchung der EVAG zu einer ungefähren Gleichwertigkeit dieser beiden Planungen gekommen war, legte sich die Politik auf die stadtbildverträgliche und verkehrlich bessere Lösung fest. Dabei war der Stadtbahnbetrieb nur dadurch wirtschaftlich gerechnet worden, dass auch in den Hauptverkehrszeiten nur ein 10-Minuten-Takt mit einer Stadtbahn-Einfach-Traktion unterstellt wurde, während heute die Linien 101 und 107 einen 5-Minuten-Takt anbieten.

PRO BAHN hatte seine Essener Septembersitzung nach Bredeney verlegt und bot eine öffentliche Streckenbegehung an, an der zahlreiche interessierte Bürger, aber auch Presse- und Politikvertreter teilnahmen. Da sich schon in den Tagen zuvor eine Lösung zugunsten der Niederflurvariante abzeichnete, gab es auch immer wieder Fragen, wie denn der Bau von Niederflurhaltestellen aussehen würde.

Die Unmöglichkeit, an der Haltestelle Frankenstraße eine Hochflurhaltestelle einzurichten, war allseits einsichtig.

Am Folgetag fand eine Bürgerversammlung der örtlichen Vereine Bredeney aktiv und Bredeney attraktiv statt, bei der auf dem Podium neben EVAG (gleich mit Vorstand, Aufsichtsrat und Planungsabteilung) und Stadt (Baudezernent) auch PRO BAHN vertreten war.

Hier erläuterte EVAG-Planungschef Kanand die Entscheidung, die am Vorabend vom EVAG-Aufsichtsrat abgesegnet worden war, und stellte den Zeitplan für die Umrüstung vor. Bis zum Einsatz erster Niederflurbahnen müssen die Tunnelhaltestellen umgebaut werden, wobei die gemeinsam mit der U 11 genutzten Bahnsteigen auf einem Drittel der Länge tiefergelegt werden müssen. Nur das Halten von Stadtbahn-Dreifach-Traktionen ist dann nicht mehr möglich. Diese sind nur an Spitzenbesuchertagen bei bestimmten Messen im Einsatz und müssten dann als E-Wagen ohne Zwischenhalt zwischen Hbf und Messe verkehren oder durch Doppel-Traktionen ersetzt werden. Der Umbau kann weitgehend unter rollendem Rad erfolgen.

Der niederflurgerechte Umbau der Haltestellen an der Oberfläche in der Bredeneyer Straße kann schrittweise erfolgen. Hierfür will die EVAG in den nächsten Jahren Konzepte vorlegen und öffentlich diskutieren.

Wieder einmal hat die Politik die Position, die PRO BAHN schon vor Jahren vertreten hat, übernommen. Die EVAG folgte zunächst widerwillig, stellt sich jetzt aber an die Spitze der Bewegung. Hauptsache: Für die Fahrgäste ist der optimale Kompromiss – eine echte Optimallösung ist hier gar nicht mehr möglich – herausgekommen.

Termine

Weihnachtessen

(le) Wie in den Vorjahren treffen wir uns zur Dezembersitzung nicht im VUZ, sondern zu einem Weihnachtsessen in einer Gaststätte. Dieses Jahr fiel unsere Wahl auf das Brauhaus Hibernia in Gelsenkirchen, Bahnhofsvorplatz 2. Treffpunkt ist am Dienstag, den 16.12., um 19:00 Uhr vor dem Reisezentrum im Gelsenkirchener Hauptbahnhof (Ankunft S 2 aus beiden Richtungen wird abgewartet). Nachzügler finden uns dann im Brauhaus.

Mobil ohne Auto

(le) Die Mobil-ohne-Auto-Touren beginnen im nächsten Jahr erst im April. Leider fehlen uns Aktive, die neue Touren vorbereiten und durchführen können. Neue Interessenten hierfür dürfen sich gerne melden.

Samstag, 15.11.2008, 10:30 Uhr

Fachkommissionstag des Landesverbands mit den Kommissionen Tarife, Internationales, Landespolitik/RRX und Internet
Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstr. 11, Essen, ☎ ☑ ☒ Essen

Samstag, 15.11.2008, 16:00 Uhr

Regionaler Fahrgaststammtisch
Thema: „Stopp“-Schild-Initiative
Bahnhofsgaststätte Klüter, Altenbeken, ☎ Altenbeken

Dienstag, 18.11.2008, 19:30 Uhr

Arbeitsgruppe Essen

Dienstag, 25.11.2008, 20:00 Uhr

O.Tram Oberhausen

Samstag, 13.12.2008

Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Niederrheinische Weihnacht
13:45 Uhr E Hbf ☎ ☒, Fußgängerüberweg zum Willy-Brandt-Platz

Dienstag, 16.12.2008, 19:00 Uhr

Regionale Fahrgastversammlung
Weihnachtessen in Gelsenkirchen
Treffpunkt Gelsenkirchen Hbf ☎ vor dem Reisezentrum (siehe links)

Dienstag, 23.12.2008, 20:00 Uhr

O.Tram Oberhausen

Dienstag, 20.01.2009, 19:30 Uhr

Arbeitsgruppe Essen

Dienstag, 27.01.2009, 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#4** • 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)