



## Engagement für die Emschertalbahn

Dortmund. (os) Die Zukunft der Emschertalbahn RB 43 bleibt ungewiss. Die Strecke zwischen Dortmund und Dorsten wird von der Nordwestbahn betrieben, der Vertrag endet jedoch im Dezember 2011. Die sieben Anrainerkommunen suchen nun nach Wegen, die Strecke zu erhalten.



RB 43 nach Dorsten im Bahnhof Gladbeck Ost, Sommer 2006. Foto: Jochen Schönfisch

Auf einem interkommunalen Arbeitstreffen in Castrop-Rauxel informierten sich Ratsvertreter und Verwaltungsmitarbeiter über Perspektiven zum Streckenerhalt. Die Sicht des Bahnunternehmens vertrat Martin Meyer-Luu, Geschäftsführer der Nordwestbahn NWB. Er nannte zunächst Beispiele aus Niedersachsen, wo auf Ne-

*Fortsetzung auf Seite 2>>>*

### **In dieser Ausgabe:**

- S. 3: rot-grüne Verkehrspolitik**
- S. 4 - 5: Meldungen von Ruhr und Lippe**
- S. 6 - 8: Aus Dortmund und Oberhausen**
- S. 9 - 11: Kurzmeldungen**
- S. 11: Impressum; S. 12: Termine**

benstrecken durch kleine Verbesserungen und Marketingmaßnahmen enorme Fahrgaststeigerungen erzielt wurden. Zur Bedeutung der RB 43 verwies Meyer-Luu auf die große Nachfrage zur Movieworld in BOT-Kirchhellen und sieht ein ähnliches Potential für die ZOOM-Erlebniswelt in GE-Zoo. Leider könne die NWB zu Spitzenzeiten keine Doppeltraktionen einsetzen, da viele Bahnsteige zu kurz seien. Niedrige Bahnsteighöhen gestalten das Ein- und Aussteigen trotz moderner Fahrzeuge an vielen Stationen sehr beschwerlich. Und wegen zahlreicher Langsamfahrstellen gäbe es auch keine Zeitpuffer bei Verspätungen. Schließlich war dem NWB-Vertreter aufgefallen, dass die Haltepunkte von der Straße aus kaum erkennbar seien.

## RVR-Studie

Der RVR hatte im Juni 1000 Reisende befragt. Diese kritisieren den frühen Betriebsschluss und wünschen sich einen dichteren Takt. RVR-Vertreter Frank Joneit nannte die Fahrgastzahlen auf der RB 43 mit 3200 bis 3600 Reisenden an Werktagen zufriedenstellend und präsentierte Vorschläge zur Attraktivitätssteigerung. So solle es keine Zwei-Stunden-Takte mehr geben und der Abschnitt Dortmund-Wanne-Eickel an Werktagen alle 30 Minuten bedient werden. Neue Haltepunkte könnten in Wanne-Eickel West und Gladbeck-Butendorf entstehen. Wichtig dafür sei neben dichter Bebauung an den Haltepunkten auch die Verknüpfung zum kommunalen Busverkehr. Durch diese Maßnahmen erwartet der RVR 1400 Neukunden für den VRR. Eine Abwanderung von anderen SPNV-Strecken sei nicht zu erwarten.

Die Gleisinfrastruktur sei weitgehend in einem guten Zustand. Langsamfahrstellen gebe es vor allem an Weichen. Auf dem Ostabschnitt könne aber ohne Ausbaumaßnahmen (wieder) im 30-Minuten-Takt gefahren werden.

## Bestellgarantie erforderlich

Die Stadt Gladbeck ist bereit, den Bahnsteig in Gladbeck Ost zu verlegen. Heute fährt die RB 43 am Busbahnhof Oberhof vorbei und hält erst 200

Meter weiter. Leider liegt der Bahnsteig auf der Ostseite, während sich Busbahnhof und Einkaufsstraße westlich der Gleise befinden. Für solch eine Baumaßnahme erhält die Stadt Gladbeck aber nur Fördermittel, wenn der VRR für die Strecke eine langfristige Bestellgarantie abgibt. VRR-Vertreter Gregor Böck erklärte, dass eine Vertragsverlängerung bis zum Jahr 2015 geplant sei.

## Bochum oder Dortmund?

Auf die Frage, ob die RB 43 von Dorsten besser nach Bochum fahren sollte als nach Dortmund, antwortete Joneit, dass es gerade für die Pendlergruppe der Studenten keine Rolle spiele, ob sie für den Weg zur Ruhr-Uni in Herne oder in Bochum in die U 35 umsteigen. Insgesamt sieht er aber mehr Fahrgastzuwächse, wenn die RB 43 weiterhin bis Dortmund fährt.

Die Anrainerkommunen möchten nun in ihren Räten gleichlautende Resolutionen verabschieden und an die VRR-Verbandsversammlung übergeben.

## S 4 contra Emschertalbahn

*Vielleicht wäre die Emschertalbahn schon längst Geschichte, wenn die S 4 über Dortmund-Lütgendortmund hinaus nach Herne verlängert worden wäre. Im VRR-Nahverkehrsplan von 2009 steht, dass mit einer S-Bahn-Verlängerung vor 2030 nicht zu rechnen sei. Im Umkehrschluss hält der VRR also an den S-Bahn-Plänen fest. Dabei ist der „Wettbewerb“ von S-Bahn und Emschertalbahn auch ein Wettbewerb der Hellwegmetropolen mit dem eher strukturschwachen nördlichen Ruhrgebiet. Angesichts des großen Investitionsstaus dieser Strecke wäre es das Beste, für die RB 43 ein eigenes Modernisierungsprogramm aufzulegen. Aber auch jede kleinere Verbesserung kann ein wichtiger Baustein für die Zukunft sein. Dazu braucht es eine Bestellgarantie des VRR. Die Kommunen haben dazu mehr Möglichkeiten, als Resolutionen zu übergeben: die Ratsvertreter selbst sitzen in der VRR-Verbandsversammlung und können dort direkt Mehrheiten organisieren.*

## Rot-Grün will im Land mehr für den ÖPNV tun

**Düsseldorf. (le) In der Koalitionsvereinbarung der rot-grünen Minderheitsregierung im Düsseldorfer Landtag nimmt der öffentliche Verkehr einen wichtigen Platz ein. Das Verkehrskapitel beginnt mit dem Abschnitt „Vorfahrt für Busse und Bahnen im Land“.**

Darin wird ein Zukunftskonzept für den Schienenverkehr gefordert, um Sanierungsstau und Engpässe im Netz und bei den Stationen aufzulösen. Busse und Bahnen sollen systematisch auf eine Steigerung der Fahrgastzahlen ausgerichtet werden. Die Investitionen sollen nicht nur den Großprojekten Rhein-Ruhr-Express (RRX), Betuwe sowie Eiserner Rhein (auf noch zu findender Trasse) zu Gute kommen, sondern auch Engpässen wie eingleisigen Abschnitten oder Knoten wie Köln, Dortmund und Hamm. Dazu soll ein SPNV-Beirat unter Beteiligung der Zweckverbände und der Fahrgastverbände eingerichtet werden, der möglichst bis Jahresende einen konkreten Maßnahmenkatalog für die nächsten fünf Jahre erarbeiten soll. Auch der RRX soll in Teilabschnitten mit eigenem Verkehrswert und mit sinnvoller Priorisierung der Einzelmaßnahmen zügig realisiert werden.

### Sozialticket für NRW

Rot-Grün bekennt sich zur landesweiten Einführung von Sozialtickets und will sich bei den Zuschüssen an den Leistungen für Semestertickets und Schülertickets orientieren. Das für Anfang 2011 geplante VRR-Sozialticket soll ab dem Haushaltsjahr 2011 unterstützt werden.

### Zukunftskonzept Bus und Bahn

Angesichts anstehender Änderungen in den Finanzierungssystemen des ÖPNV und SPNV (Neuaufteilung der Mittel auf Bundes- und Landesebene, Auslaufen des GVFG) soll eine verlässliche Finanzgrundlage geschaffen werden, insbesondere auch ein neuer Finanzierungsmodus zur Sicherstellung des ÖPNV in der Fläche. Hierzu soll ein Expertengremium unter Beteiligung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der kommunalen Spitzenverbände, der SPNV-Zweckverbände sowie der

Fahrgastverbände eingerichtet werden, das ein ÖPNV-Zukunftskonzept erarbeiten soll. Hieraus sollen auch Anregungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Gesetzes kommen. Auch die unübersichtliche Tariflandschaft soll in Richtung eines echten landesweiten Tarifs weiterentwickelt werden, dabei sind auch die Fahrgastrechte zu verbessern.

### Riesenministerium

Das bisherige Ministerium für Bauen und Verkehr wird mit dem Wirtschaftsministerium zu einem neuen Großministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr zusammengelegt und von Harry Voigtsberger (SPD) geleitet, der bisher den Landschaftsverband Rheinland (LVR) führte. Für den Verkehrsbereich wurde der bisherige verkehrspolitische Sprecher der Bündnisgrünen im Landtag, Horst Becker, als parlamentarischer Staatssekretär berufen.

### Kommentar

*Die Ansätze klingen erfolgversprechend, manche Formulierung ist uns wohlvertraut. Insofern zeigt unsere Lobbyarbeit auf Landesebene Früchte. Das vorgesehene finanzielle Engagement des Landes ist lobenswert. Allerdings bleibt abzuwarten, wie lang der finanzielle Atem reicht. Daher ist es zwingend erforderlich, besonders die Effektivität der eingesetzten Mittel im Auge zu behalten, sowohl bei den Investitionen als auch bei den Mitteln für den Betrieb. Viele „Besitzstandswahrer“ auf den verschiedensten Ebenen verteidigen das bestehende Zuständigkeits- und Finanzierungssystem des ÖPNV als einzig wahres. Das darf uns nicht daran hindern, die Schwächen und Ungereimtheiten aufzuzeigen. Dazu hilft dann oft der Blick in die Nachbarländer, nicht nur in andere Bundesländer, sondern auch in die Niederlande, die Schweiz oder nach Belgien.*

*Es bleibt zu hoffen, dass die Minderheitsregierung bei ihren sinnvollen Ansätzen immer wieder die eine fehlende Stimme aus Reihen der drei anderen Parteien erhält. Wenn dann auch noch*

*das Diskussionsklima im Ausschuss konstruktiver wird als in der letzten Periode, würde auch die Demokratie dabei gewinnen.*

## NWL wünscht Geld für mehr Züge

**Unna. (le)** In der neuesten Ausgabe (2/2010) der Broschüre „NWL kompakt“ zieht der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) eine positive Bilanz nach 15 Jahren Regionalisierung des SPNV. So seien die Fahrgastzahlen insgesamt von weniger als 200.000 pro Werktag im den Jahren 1996/97 auf fast 350.000 im Jahr 2008 angewachsen. Nicht nur auf den Hauptachsen seien vielfach mehr als doppelt so viele Fahrgäste unterwegs (siehe Artikel zur neuesten Zählung im ZRL auf der nächsten Seite), auch Stationen wie Hamm zählen inzwischen über 22.000 Fahrgäste täglich, 1996/97 waren es knapp 10.000.

Als besonders kritisch sieht der NWL die Finanzierung des Leistungsangebots, da inzwischen über 60 % der Bestellerentgelte alleine für die Nutzung der Trassen (141 Mio. € jährlich) und Stationen (18 Mio. € jährlich) ausgegeben werden müssen. Für den eigentlichen Betrieb bleiben nur noch 100 Mio. € pro Jahr übrig.

### NRW benachteiligt

Obwohl der NWL durch eine starke Wettbewerbspolitik (73,1 % der Betriebsleistungen 2010 wurden im Wettbewerb vergeben) recht umfangreiche Leistungen einkaufen konnte (die Zug-Km stiegen von 22,87 Mio. in 1996 auf 31,56 Mio. in 2009), sieht er aufgrund der gestiegenen Nachfrage weitere Ausweitungen des Angebots als notwendig an. Hierfür sind zusätzliche Finanzmittel erforderlich, die nach Auffassung des NWL durch eine angemessenere Aufteilung der Regionalisierungsmittel auf die Bundesländer erfolgen kann. NRW erhält pro Einwohner neben Bremen die wenigsten Mittel vom Bund und liegt gegenüber den meisten westlichen Bundesländern rund 20 % zurück, gegenüber den östlichen sogar bis zu über 50 %.

Auch bei den Investitionsmitteln des Landes hat der NWL in den letzten Jahren mit nur 11 % einen sehr geringen Anteil erhalten, da die Verteilung entsprechend der Aufteilung der vergangenen Jahre erfolgte. Bisher hatten VRR und VRS den Löwenanteil der Investitionsmittel erhalten.

### Perspektive 2015

Der NWL zeigt auf, wo er mehr Leistungen anbieten möchte. Im Rahmen der Aufstellung eines Nahverkehrsplans für den gesamten NWL werden u. a. folgende Leistungsausweitungen angestrebt:

- Einrichtung einer dritten stündlichen Leistung auf den Strecken Hamm–Bielefeld und Essen–Recklinghausen–Münster
- Einrichtung einer zweiten stündlichen Leistung auf der Strecke Lünen–Münster
- Schließen von Taktlücken zum Stundentakt auf den Strecken Wesel–Bocholt, Dorsten–Borken, Dorsten–Coesfeld und Siegen–Bad Berleburg
- Rücknahme von Kürzungen aus 2008 (Kochsteinbrück-Papier) auf den Strecken Dortmund–Soest, Hagen–Hamm und Hagen–Siegen

Außerdem sind einzelne Ausweitungen der Betriebszeiten angedacht. Hierfür sind NWL-weit insgesamt 3,2 Mio. zusätzliche Zug-Km pro Jahr notwendig. Weiterhin könnten durch Streckenreaktivierungen u. a. der Röhrtalbahn (siehe Artikel auf der nächsten Seite) und des Abschnitts Brügge–Meinerzhagen 2,8 Mio. Zug-Km jährlich hinzukommen.

Die informative Broschüre ist auf der Website [www.nwl-info.de](http://www.nwl-info.de) unter Service und Newsletter zu finden.

## Erneut mehr Fahrgäste im Ruhr-Lippe-Raum

**Unna. (gf)** Der Zweckverband Ruhr-Lippe (ZRL) hat jetzt in einem umfangreichen Bericht die Nachfrageentwicklung auf den 20 Zuglinien im Verbandsgebiet zwischen den Jahren 1997 und 2008 dargestellt. Dabei belegen die Erhebungen weitgehend die positiven Auswirkungen der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs auf die Region.

Bei den letzten Zählungen im Jahr 2008 wurden an einem Werktag ca. 113.500 Ein- und Aussteiger im Raum Ruhr-Lippe gezählt. Das bedeutet eine Steigerung der Fahrgastzahlen von ca. 19% im Vergleich zu Zählungen im Jahr 2006. Im Vergleich zu 1997 hat der ZRL sogar 70 % mehr Fahrgäste gewinnen können. Gründe für die sehr hohen Zuwächse liegen sowohl in der stetigen Optimierung des Fahrplanangebotes, spürbaren Verbesserungen im Infrastrukturbereich, neuen Fahrzeugen mit erhöhtem Komfort als auch in der Weiterentwicklung der Tarifangebote.

Einer der nachfragestärksten Korridore bleibt die Strecke Dortmund–Bielefeld, die Bestandteil der großräumigen Achse von europäischer Bedeutung Ruhrgebiet–Berlin ist.

Im Abschnitt Kamen–Hamm wurden 2008 11.795 Reisende pro km Betriebslänge gezählt, was einen Zuwachs von über 140% im Vergleich zu 1997 und 12% Steigerung auf 2006 bedeutet.

Eine ebenfalls überdurchschnittlich gute Fahrgastentwicklung ist auf der Strecke Hamm–Paderborn zu beobachten. Hier konnte auf dem östlichen Abschnitt in Richtung Paderborn mit 5.340 Reisenden ein Nachfragezuwachs von 35% im Vergleich zu 2006 und sogar 137% bezogen auf 1997 verzeichnet werden. Detailuntersuchungen zeigen, dass an Wochenenden die Zahl der Fahrgäste auf dieser Strecke noch höher ist als an Werktagen.

Nicht zufriedenstellend haben sich dagegen die Fahrgastzahlen auf der Strecke Dortmund–Unna–Soest bis 2008 entwickelt. Neben der nicht mehr zeitgemäßen Fahrzeugqualität der RB 59 und ihrer Unpünktlichkeit hat auch der Wegfall der umsteigefreien Verbindung von und nach Paderborn keine Reisenden mehr anziehen können. Doch seit 2009 auf dieser Strecke die FLIRT-Triebwagen der Eurobahn verkehren, sind wieder mehr Reisende in den Zügen zu beobachten.

## Reaktivierung der Röhrtalbahn wird geprüft

**Unna. (le)** Die der Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH (RLG) gehörende 14,3 km lange Röhrtalbahn zwischen Neheim-Hüsten und Sundern wird seit Jahrzehnten nur noch im Güterverkehr befahren. Nachdem der Abtransport von Sturmholz nach dem Orkan „Kyrill“ mit Ganzzügen beendet ist, findet überwiegend nur noch Einzelwagenverkehr statt, so dass sich die Strecke im Auslaufbetrieb befindet, größere Sanierungen sind unterblieben. Dementsprechend ist der jetzige Streckenzustand: Die durchschnittliche Streckengeschwindigkeit beträgt nur noch 20 bis 25 km/h.

Seit einigen Jahren wird über eine Reaktivierung der Röhrtalbahn im Personenverkehr diskutiert, sie ist im Nahverkehrsplan des Zweckverbands Ruhr-Lippe (ZRL) als weiterer Bedarf aufgeführt. Nachdem in der Integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes (IGVP) ein Kostenrahmen von 17 Mio. € für die Reaktivierung und ein Nutzen-Kosten-Faktor von -0,88 ermittelt

wurde, beauftragten zunächst der ZRL und der Hochsauerlandkreis eine Untersuchung zur Ermittlung der tatsächlich erforderlichen Investitionskosten. Das Ergebnis liegt jetzt vor.

Untersucht wurden zwei mögliche Betriebsvarianten; ein Pendelbetrieb ausschließlich zwischen Neheim-Hüsten (getrennter RLG-Bahnsteig mit Umstiegsmöglichkeit auf die Züge der

## Dortmund

Oberen Ruhrtalbahn) und Sundern sowie ein Flügelkonzept mit dem RE 17 (Hagen–Kassel) oder dem RE 57 (Dortmund–Winterberg). Bei letzterem sind höhere Infrastrukturaufwendungen erforderlich, da in Neheim-Hüsten heute keine Zugflügelungen und -kopplungen möglich sind.

Im heutigen Streckenzustand würde die Fahrzeit 48 Minuten betragen, wenig wirtschaftlich, unattraktiv und deutlich langsamer als der heutige Schnellbus (34 Minuten). Bei einer Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 40 km/h käme eine Fahrzeit von 28 Minuten bei 15 Mio. € Investitionskosten heraus, was sich betrieblich bei einem vorgesehenen Stundentakt ebenfalls ausschließt. Weitere Erhöhungen der Streckengeschwindigkeit auf 60 bzw. 80 km/h erfordern Kosten von 20 bzw. 30 Mio. €, da dazu Linienverbesserungen, also Neutrassierungen, in beträchtlichem Umfang (3,6 bzw. 7,4 km) erforderlich wären, die Fahrzeit könnte auf 22 bzw. 20

Minuten verkürzt werden. Die Gutachter empfehlen einen Mittelweg: Je nach örtlicher Situation soll die Streckengeschwindigkeit 40, 60 oder 80 km/h betragen, es wird eine betrieblich mögliche Fahrzeit von 25 Minuten erzielt, nur 700 Meter müssen neutrassiert werden und der Kostenrahmen bleibe mit 15 Mio. € unter dem Wert aus der IGVP. Das Flügelkonzept würde nur rund 200.000 € höhere Investitionen erfordern als der Pendelbetrieb.

Als nächster Schritt soll das tatsächliche Fahrgastpotential ermittelt werden. In der IGVP wurde dafür ein Wert von 400 Fahrgästen/Tag angesetzt, was von allen Beteiligten in der Region als entschieden zu niedrig betrachtet wird, insbesondere mit Blick auf die heutigen Nutzerzahlen des Busverkehrs. Klar ist, dass bei den denkbaren Betriebsvarianten eine der beiden parallelen Buslinien entfallen würde und der Schülerverkehr besonders geprüft werden muss.

## Dortmund: Wem gehört die Kampstraße?

**Dortmund. (os) Ein mondäner Boulevard soll einmal die schienenfreie Kampstraße städtebaulich aufwerten. Der westliche Teil wurde bereits fertig gestellt. Zur Attraktivitätssteigerung der zentralen Kampstraße entstanden nun einige Provisorien.**

So steht seit Mai eine alte Straßenbahn an der früheren Haltestelle Kampstraße. Die Bahn, die bis 2001 auf Dortmunder Schienen unterwegs war, dient jetzt als Café und Kneipe. Wenn der Umbau der Kampstraße abgeschlossen ist, soll die Bahn dauerhaft im Bereich der Krügerpassage stehen. Eine weitere Zwischenutzung – eine Strandbar vor der Petrikirche – erschwert die Durchfahrt für Radfahrer.

PRO BAHN sorgt sich um die Durchlässigkeit der Kampstraße für Busse. Zwar muss die Kampstraße für Lieferverkehr und Rettungsdienste befahrbar sein, aber wird dies auch mit Gelenkbussen möglich sein? Und gibt es geeignete Haltepositionen, etwa am U-Bahnhof Kampstraße? Dabei geht es nicht nur um die nachfragegerechte Linienführung der Nachtbusse. Auch Schienenersatzverkehr (SEV) muss auf der Kampstraße möglich sein. Wegen Gleisarbeiten in der Kaiserstraße war die U 43 im Mai für zwei

Tage unterbrochen. Zwischen den Haltestellen Reinoldikirche und Am Zehnthof wurde ein SEV mit Bussen eingerichtet. Wer von Brackel zum Hauptbahnhof wollte, musste drei Mal umsteigen: Am Zehnthof, Reinoldikirche und Kampstraße! Dabei kam es teilweise zu Fahrzeitverlängerungen von zwanzig Minuten, Anschlussverluste am Hauptbahnhof nicht eingerechnet. Hier zeigt sich ein Nachteil des Boulevard-Konzepts für die Kampstraße: bei Störungen der U-Bahn ist keine Bedienung des zentralen Linienwegs mit Bussen vorgesehen. Aber bislang wurde die Kampstraße nur zwischen Westentor und Katharinenstraße umgebaut. Noch kann auf der zentralen Ost-West-Achse zwischen Freistuhl und Ostentor Busverkehr eingeplant werden. PRO BAHN setzt sich bei der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans für eine Lösung ein, bei der Busverkehr nicht durch bauliche Maßnahmen ausgeschlossen wird.

## Betuwe-Planung in Oberhausen vorgestellt

**Oberhausen. (le) Auf der Julisitzung des Planungsausschusses der Stadt Oberhausen haben Vertreter von DB Netz und DB Projektbau den aktuellen Stand der Ausbauplanung für die Bahnstrecke Oberhausen–Emmerich auf dem Gebiet der Stadt Oberhausen vorgestellt. Während der Netzausbau nicht minimalistisch sondern angemessen erfolgen soll, sind die Pläne für die betroffenen Stationen Oberhausen-Sterkrade und Oberhausen-Holten aus Fahrgastsicht teilweise inakzeptabel.**

Wie bisher verlaufen nach der Ausfahrt aus dem Hauptbahnhof drei Gleise bis zum Betriebspunkt Obn in Höhe des Kaisergartens. Hier kommt zukünftig ein zusätzliches Gleis auf der Ostseite hinzu, das den Verkehr Richtung Oberhausen-Osterfeld Süd aufnehmen soll und zwei neue Brücken über den Rhein-Herne-Kanal und die Emscher erhält. Das bisher nach Osterfeld führende Gleis wird als drittes Gleis Richtung

Sterkrade weitergeführt. Neu ist jetzt, dass auch auf der Westseite ein zusätzliches Gleis Richtung Sterkrade kommen soll, das zwischen Kanal und Emscher aus der Walsumbahn aufgefädelt. Durch diese Maßnahme ist es möglich, dass bereits in Sterkrade Güterzüge Richtung Rheinschiene die Personenzugstrecke verlassen und unabhängig Richtung Oberhausen West fahren können.



*Die bunte Ansammlung von unpassenden Bahnsteighöhen im Bahnhof Oberhausen-Sterkrade soll durch zwei neue 76 cm hohe Mittelbahnsteige ersetzt werden. Foto: Jochen Schönfisch*

Die kurz vor dem Bahnhof Sterkrade einmündende Emschertalbahn aus Richtung Osterfeld-Herne, die hier bislang eingleisig ist, soll zweigleisig ausgebaut und kreuzungsfrei in die Hollandstrecke eingefädelt werden. Entgegen früheren Plänen einer Überwerfung ist hierfür jetzt die Unterführung eines Gleises vorgesehen, was wegen geringerer Gradienten auch betriebliche Vorteile hat, wegen geringerer Lärmbelastung und optischer Einwirkung aber auch von den Anwohnern begrüßt wird. Diese Maßnahme soll im Rahmen des Ausbaus des dritten Gleises erfolgen, bislang lief die Planung hierfür als Teil des Ausbaus des Knoten Oberhausen schlecht koordiniert parallel.

### Sterkrade: Neuer Angstraum und unnötige Aufzüge

Der Bahnhof Sterkrade hat zukünftig fünf Gleise und zwei neue Mittelbahnsteige mit 76 cm Höhe und 240 Meter Nutzlänge, wobei keine heutige Bahnsteigkante erhalten bleibt, also auch der bisherige Hausbahnsteig entfällt. Die Erschließung übernimmt eine neue Unterführung, die wenige Meter nördlich der bisherigen entstehen und auf beiden Seiten nur durch rechtwinklig angeordnete Treppen und Rampen mit 180-Grad-Wenden erreichbar sein soll. Somit würde gegenüber der heutigen Unterführung, die bereits als Angstraum gilt und täglich von Tausenden Fußgängern genutzt wird, eine noch heiklere Situation entstehen, da keinerlei Einblick von außen in den Fußgängertunnel mehr möglich wäre. Während auf der Ostseite die Platzverhältnisse wegen der Straßenbahntrasse beengt sind, gibt es auf der Westseite genügend Platz, um hier direkt in

den Tunnel laufende Rampen und direkt in Tunnelrichtung angeordnete Treppen vorzusehen, wozu ggf. eine andere Lage der Unterführung sinnvoll ist.

Von der Unterführung auf die Bahnsteige sollen auf der Nordseite Treppen führen, auf der Südseite sind Aufzüge geplant. Dies ist nach allen Erfahrungen an vergleichbaren Bahnhöfen eine unsinnige Lösung, da an solchen unbesetzten Stationen Vandalismus vorprogrammiert ist und die Aufzüge häufig nicht nutzbar sein dürften. Da die Bahnsteige neu gebaut werden und der Zugang mittig liegt, bestehen alle Voraussetzungen für Rampen mit Ruhepodesten.

### Auch Oberhausen-Holten mit Mängeln

Nördlich des Bahnhofs Sterkrade verjüngt sich die Strecke auf drei Gleise. Hier ist zu fordern, dass bei den neu anzulegenden Unter- und Überführungen der Platz für ein eventuelles viertes Gleis bereits vorgesehen werden sollte. Insbesondere aufgrund der Diskussion um die Gütervorrangkorridore in der EU, zu denen auch die Hollandstrecke gehören wird, ist die Option für eine Erweiterung unbedingt sinnvoll. Am Haltepunkt Oberhausen-Holten liegt das dritte Gleis auf der Ostseite, wo ein neuer Außenbahnsteig (76 cm hoch, 180 m lang) angelegt werden muss. Dieser ist wie der heutige nur nördlich der Schmachtendorfer Straße vorgesehen, was unnötig lange Wege zur Bushaltestelle Richtung Schmachtendorf erfordert. Der Bahnsteig an der Gegenrichtung liegt bereits mittig zur Straße und ermöglicht Abgänge auf beide Seiten. Er soll auch auf 76 cm angehoben werden.

---

## VRR-DB-Vertrag jetzt vor BGH

**Düsseldorf.** (le) Nach der Vergabekammer beim Regierungspräsidium Münster (wir berichteten in *Ruhrschiene* 2010#2) hält jetzt auch das Oberlandesgericht (OLG) Düsseldorf den Vergleichsvertrag zwischen VRR und DB Regio

für vergaberechtswidrig und daher unwirksam. Da es allerdings in einem vergleichbaren Fall eine anderslautende Entscheidung des OLG Brandenburg aus dem Jahre 2003 gibt, hat das Düsseldorfer Gericht die Sache zur endgültigen Beschlussfassung dem Bundesgerichtshof zur Entscheidung weitergeleitet.



## Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs in Geseke

**Geseke.** (gf) Der Bau einer barrierefreien Bahnsteigzuwegung im Bahnhof Geseke kann in nächster Zeit realisiert werden. 820.000 € sind im ÖPNV-Programm des NWL für 2011 und 2012 bereitgestellt worden, um das Gleis 2 mit Aufzügen erreichen zu können. Die Stadt Geseke will jetzt durch eine Studie feststellen lassen, an welchen Stellen die Aufzüge gebaut werden können. Dabei soll auch überlegt werden, ob der Mittelbahnsteig nur durch einen Aufzug bedient werden kann, wenn er an der Überführung der Bahn über die angrenzende Straße errichtet wird. An den gesamten Baukosten der Aufzüge wird sich die Stadt mit 15% beteiligen.

## Kleiner Fahrplanwechsel in Dortmund

**Dortmund.** (os) Die DSW 21 weiten ihr Fahrplanangebot erneut aus. So werden auf der Stadtbahn an Schultagen zwischen Hauptbahnhof und Hafen nachmittags zwischen 15:30 und 18:00 Uhr stündlich zwölf statt bislang sechs Fahrten angeboten. Morgens zwischen sieben und acht Uhr fahren bereits zwölf Bahnen. Die Linie U 45 fährt nun bis kurz vor 22 Uhr im 15-Minuten-Takt – eine Stunde länger. Danach bleibt es beim 30-Minuten-Takt. Die erst 2008 einggerichtete Busverbindung 475 zwischen Mengede Bahnhof und Deusen wird montags bis samstags vom Stundentakt auf einen Halbstundentakt verdichtet. Auf der Linie 450 werden montags bis freitags die Abfahrten der ersten zwei Fahrten ab Spissenagelstraße verschoben, um bessere Anschlüsse an den Westfalenhallen zur U 45 zu ermöglichen. Im Änderungsfahrplan hat sich aber ein Fehler eingeschlichen: die zweite Fahrt ab Westfalenhallen beginnt weiterhin um 4:27 Uhr.

Im kostenlosen Änderungsheft finden sich noch weitere kleine Anpassungen. Der neue Fahrplan ist zum 13. Juni in Kraft getreten.

## H-Bahn-Ausbau beginnt in diesem Jahr

**Dortmund.** (os) An der TU Dortmund soll eine kleine Lösung mit großer Wirkung die Kapazitäten zwischen den Haltestellen Campus Nord und Campus Süd auf 1080 Reisende in der Stunde verdoppeln. Am Bahnhof Campus Süd entsteht dazu ein drittes Gleis mit neuem Bahnsteig. Die Inbetriebnahme ist für das Frühjahr 2011 vorgesehen. Andere Lösungen, wie der zweigleisige Ausbau der Strecke oder die Beschaffung weiterer Fahrzeuge, wurden aus Kostengründen verworfen. Die Maßnahme soll 3 Mio. € kosten und das erweiterte Angebot mit den vorhandenen vier Fahrzeugen abgewickelt werden.

Das Betriebskonzept sieht vor, dass zwei Bahnen im Abstand von 40 Sekunden aufeinander folgen. Die Nachfragesteigerung begründet sich durch veränderte Studienordnungen und die Schließung der Mensa am Südcampus. Wenn im Jahr 2013 zwei Abiturjahrgänge an die Unis kommen, dürfte es aber noch einmal eng werden.

*Eine gute Nachricht für die Studenten. Nun wird man sehen, ob die Stadt Dortmund die Vorschläge von PRO BAHN zur Umgestaltung der Bushaltestelle Universität ebenso zügig aufgreift und die bauliche Situation dort verbessert.*

## Verbesserungen am Dortmunder Hauptbahnhof

**Dortmund.** (os) Wenig beachtet - aber aus Fahrgastsicht besonders erfreulich - brachte der Umbau des Dortmunder Hauptbahnhofs zwei wichtige Verbesserungen. Zum einen gibt es jetzt auch zu den Kopfbahnsteigen einen Fahrstuhl. Zusammen mit dem S-Bahn-Aufzug zu den Gleisen 6 und 7 sind damit sechs von sechzehn Gleisen barrierefrei erreichbar. Außerdem wurden die Rolltreppen zwischen dem Bahnhof und der U-Bahn-Verteilerebene ausgetauscht. Die alten Rolltreppen waren oft defekt, was besonders dadurch auffiel, dass die benachbarten Rolltreppen der Dortmunder Stadwerke zu den U-Bahnsteigen nur sehr selten still standen.

### Schlechte (Bus-)Aussichten

**Hamm.** (hk) Maximilianpark, Kurpark oder das neue Heinrich-von-Kleist-Forum. Wer seinen Besuchern die Sehenswürdigkeiten der Lippestadt per Bus zeigen möchte, kann dies leider nicht mehr ohne Probleme in jedem Bus der Stadtwerke machen. Der erste Bus mit „Vollwerbung“ auf allen Seitenfenstern ist unterwegs und wirbt für eine Musikschule.

Die Werbung im ÖPNV ist eine kleine, jedoch unverzichtbare Einnahmequelle. Die Fahrgäste haben sich längst daran gewöhnt, dass sie in Bussen und Bahnen unterwegs sind, die auf den Außenflächen für Lebensmittelmärkte oder Handwerksbetriebe werben. Auch in Hamm ist dies schon lange üblich und seit einigen Jahren wächst die Werbung von den Seitenwänden jedes Jahr ein Stückchen mehr in den Fensterbereich hinein.

Wer mit Kindern unterwegs ist, sollte zum Beispiel den Gelenkbus mit der Werbung für das Maximare meiden. Genau im Sichtbereich der Fahrgäste wurde eine absolut blickdichte Folie über einen Großteil der Seitenwand gezogen. Kinder können in diesem Fahrzeug nur noch von wenigen Plätzen aus ihre Stadt entdecken. Ein Bus der Firma Breitenbach warb noch im Sommer mit verkleisterten Fenstern für eine Messe im Februar den Westfalenhallen. Die Freude über die neuen Busse, die von den Stadtwerken kürzlich angeschafft wurden, währte bei vielen Fahrgästen nur kurz. Nach wenigen Wochen wurden immer mehr Fenster ganz oder teilweise mit der geldbringenden Lochfolie überzogen. Nun der erste komplette Bus. Viele Verkehrsunternehmen sind auch diesen Weg gegangen und überall verärgerten die Unternehmen so ihre Kunden. Menschen mit eingeschränktem Sehvermögen können sich nicht mehr orientieren und viele Kunden klagen über Übelkeit. Besucher und Touristen können sich kein ungetrübbtes Bild von der Stadt machen. Bei diesen massiven Nachteilen zu Lasten der zahlenden Kunden kehrten nahezu alle Unternehmen von dieser Art der Werbung wieder ab.

*Ein klarer Fall für PRO BAHN: Werbung ja – aber nicht auf den Fensterflächen. Es gibt auch in modernen Fahrzeugen viele Flächen, die sich für Werbung eignen. Sehr passend ist natürlich, wenn Werbung für Autohäuser den Fahrgästen in Bus und Bahn die Sicht verkleistert. Diese Fahrzeuge sind keine Werbung für den ÖPNV und ernten höchstens mitleidige Blicke der Autofahrer. Kinder finden das Busfahren „voll doof“, weil man da nichts sehen kann. Auch Werbekunden tut man keinen Gefallen, denn es liegt mit Sicherheit nicht in deren Interesse, wenn die Werbung den potentiellen Kunden so verärgert. Kurzum: Wir Fahrgäste möchten diese Werbung nicht!*

### Ortstermin Bahnhof Gronau

**Gronau.** (os) Bei einem Ortstermin am Bahnhof Gronau diskutierten Ratsvertreter und Experten die Erreichbarkeit der Züge für Radfahrer.

In Gronau wurden ein Mittelbahnsteig und ein Seitenbahnsteig neu gepflastert und die Dächer erneuert (Zitat eines Bahnsprechers: „Besser als in Essen“). Eine neue Unterführung dient als Bahnsteigzugang sowie Rad- und Fußweg. Der Mittelbahnsteig verfügt auch über einen Fahrstuhl. Dennoch zeigten sich die Ratsvertreter unzufrieden, weil es wegen des zunehmenden Radtourismus oft Engpässe gebe. Im Raum stand ein Vorschlag, an Gleis 1 einen Kurzbahnsteig zu errichten, sodass Radfahrer in einen dort haltenden Zug von beiden Seiten her einsteigen könnten. Dies wies Bahnvertreter Luers als unzulässig zurück. Auch ein von PRO BAHN vorgeschlagener Fußgängerübergang zum Mittelbahnsteig – wie im Bahnhof Herdecke – sei unzulässig, weil Gleis 1 im Zwei-Richtungsbetrieb bedient wird.

Auch den Vorschlag, dass mehr Züge am besser zugänglichen Außenbahnsteig halten sollen, lehnte die Bahn ab, weil die Triebwagenführer am Mittelbahnsteig die „Laserpistole“ für die Signalsteuerung auf dem niederländischen Streckenabschnitt übergeben. Als Kompromiss bot die DB an, auf der Treppe Bleche zu montieren, auf denen Räder geschoben werden können.

## Empfangsgebäude

Vor den Gleisen steht noch das Empfangsgebäude, welches inzwischen von der Stadt Gronau erworben wurde. Als einzige Nutzung befindet sich dort ein Schalter der Prignitzer Eisenbahn (PEG). Der Verbleib des Bahnschalters und die weitere Nutzung des Empfangsgebäudes sind noch offen. Die PEG betreibt die Westmünsterland-Bahn nur noch bis Dezember 2011, dann fährt dort wieder die DB AG. In Zukunft werden auf allen Linien in Gronau Züge mit Fahrausweisautomaten verkehren.



*Bahnhof Gronau: eine neue Unterführung ersetzt den alten Bahnsteigtunnel sowie den aufgelassenen Bahnübergang. Der umgestaltete Bahnhof wird am 18.09.2010 im Rahmen des Gronauer Stadtfestes eröffnet. Foto: Oliver Stieglitz*

## Impressum / Ansprechpartner bei PRO BAHN

Herausgeber: PRO BAHN NRW e.V., Regionalverband Ruhr, Maxstraße 11, 45127 Essen, ☎ 0201 222555  
☎ 0201 231707, ✉ info@probahn-ruhr.de, Internet: <http://www.probahn-ruhr.de>  
Bürozeiten: dienstags bis freitags 17 bis 19 Uhr – dienstags betreut von PRO BAHN

Vorsitzender: Holger Kohring, Alter Uentropfer Weg 77, 59071 Hamm, ☎ 02381487317, ✉ kohring@probahn-ruhr.de  
Stv. Vorsitzender: Lothar Ebbers, Neugahlener Straße 20, 46149 Oberhausen  
☎ 0208 6351916, ✉ ebbers@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Dirk Grenz, Baumberger Weg 1, 46145 Oberhausen ☎ 0208 6356784, ✉ grenz@probahn-ruhr.de  
Beisitzer: Kurt Meisen, Weilenhäuschenstr. 9, 58332 Schwelm, ☎ 02336 82958, ✉ meisen@probahn-ruhr.de  
Beisitzer: Bernhard Quack, Düsseldorf Str. 22, 45145 Essen, ☎ 0201 7265726, ✉ quack@probahn-ruhr.de  
Beisitzer: Oliver Stieglitz, Kaiserstr. 191, 44143 Dortmund, ☎ 0231 815611, ✉ 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

Die **Ruhrschiene** erscheint vierteljährlich, die Auflage dieses Hefts beträgt 550 Exemplare. Der Bezug ist für Mitglieder von PRO BAHN Ruhr kostenlos, Abonnement 5,- € pro Jahr.

Redaktion: Lothar Ebbers (le) (V.i.S.d.P.), Holger Kohring (hk), Oliver Stieglitz (os), ✉ info@ruhrschiene.de  
Weiterer Autor dieser Ausgabe: Günter Fiedler (gf)

Die Vervielfältigung der Gesamtausgabe der **Ruhrschiene** zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet, Nachdruck einzelner Artikel in anderen Publikationen nur mit Zustimmung der Redaktion und gegen Überlassung von 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.**

# Termine

## August

**Donnerstag, 05.08.2010, 19:30 Uhr**  
Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen  
im Biergarten „Kraftstoff“, Augusta-  
straße 2, ☒ Westentor

**Dienstag, 17.08.2010, 19:30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Sonntag, 22.08.2010**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Tour 440**  
**10:20 Uhr** E Hbf ☒, Service Point

**Dienstag, 31.08.2010, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen (Achtung: eine  
Woche später!)

## September

**Donnerstag, 02.09.2010, 19:30 Uhr**  
Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen

**20. bis 22.09.2010**  
Aktivenfahrt nach Berlin, Ansprech-  
partner ist Oliver Stieglitz

**Dienstag, 21.09.2010, 19:30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Sonntag, 26.09.2010**

Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Local Hero Gladbeck – Gladbecker  
Parks**

**10:20 Uhr** E Hbf ☒, Service Point

**Dienstag, 28.09.2010, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

## Oktober

**Donnerstag, 07.10.2010, 19:30 Uhr**  
Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen

**Samstag, 16.10.2010**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Besuch beim Nachbarn – Enschede**  
**09:20 Uhr** E Hbf ☒, Service Point

**Dienstag, 19.10.2010, 19:30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Dienstag, 26.10, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

## DO: Veränderungen beim Aktiventreffen

Die Ortsgruppe Dortmund  
trifft sich ab September gemein-  
sam mit dem VCD Kreisverband  
Dortmund-Unna. Treffpunkt ist  
das neue VCD-Büro am Eisen-  
markt 1 (hinter dem Kaufhof).  
Geplant ist, etwa eine Stunde  
konzentriert zu arbeiten und an-  
schließend gemeinsam etwas  
essen und trinken zu gehen.

Auch in Zukunft findet das  
Dortmunder Treffen immer am  
ersten Donnerstag eines Monats  
um 19:30 Uhr statt. Ansprech-  
partner ist Oliver Stieglitz.

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

**Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen:** VCD-Büro, Eisenmarkt 1, Dortmund, ☒ Kampstraße

**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).

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 20179967

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

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

Name, Vorname

Straße

PLZ, Wohnort

weitere Familienmitglieder

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.) Beruf (freiwillig)

Datum, Unterschrift

(Ruhschiene 2010#3 • Regionalverband Ruhr)

Sie erleichtern uns die Arbeit mit einer  
**Einzugsermächtigung.**

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitra-  
ges per Lastschrift von meinem Konto

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)