

Emschertalbahn RB43

Analysen und Perspektiven



Regionalverband Ruhr

Inhalt

Die Emschertalbahn	3
Erkenntnisse zur Nachfragestruktur	4
Fahrgastzählung	4
Fahrgastbefragung	6
Fazit	10
Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung	11
Infrastruktur	11
• Streckengeschwindigkeit	11
• Zusätzliche Haltepunkte	11
• Maßnahmen an Stationen	12
• Beispiele	12
• Gladbeck Ost	13
• GE-Buer Süd	14
• Castrop-Rauxel Süd	15
• DO-Bövinghausen	16
• DO-Lütgendortmund Nord	17
Taktverdichtung	18
Fazit	18
Zusammenfassung und Ausblick	19
Perspektiven aus kommunaler Sicht	20

Die Emschertalbahn

Die Emschertalbahn ist die einzige und somit unverzichtbare Ost-West-Verbindung zwischen den Städten des Lippe- und Emscherraumes. Dabei ist sie nicht nur für Berufs-, Schüler-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr von Bedeutung. Gerade im Freizeitverkehr können attraktive Einrichtungen wie der Movie Park in Bottrop, die Zoom-Erlebniswelt in Gelsenkirchen oder Standorte der Route der Industriekultur wie beispielsweise die Maschinenhalle Zweckel in Gladbeck oder die Zeche Zollern in Dortmund-Bövinghausen direkt mit der RB43 erreicht werden.

Allerdings ist der Betrieb der RB43 nach derzeitigem Stand nur bis zum Dezember 2015 gesichert.

Die Emschertalbahn ist auch eine Strecke der Gegensätze. Modernste klimatisierte Dieseltriebwagen vom Typ Bombardier TALENT der NordWest-

Bahn verkehren zwischen Dortmund, Herne und Dorsten an Werktagen im Stundentakt bzw. an Sonn- und Feiertagen im Zweistundentakt.

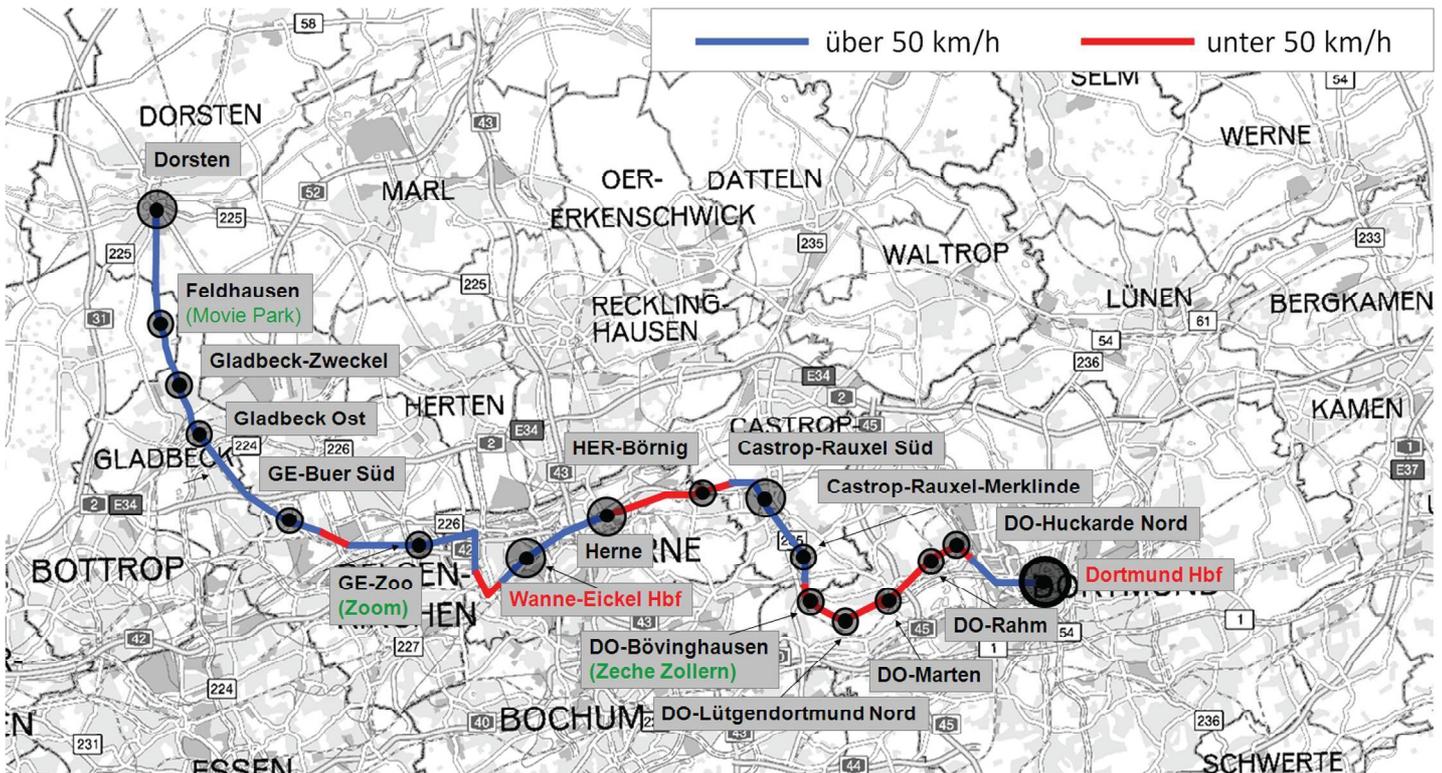
Dem gegenüber steht eine veraltete Schieneninfrastruktur mit renovierungsbedürftigen Gleisanlagen und teilweise sehr niedrigen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Hinzu kommen in die Jahre gekommene Bahnhöfe und Haltepunkte, die vielfach über keine Bahnsteige verfügen die den Fahrgästen einen barrierefreien Ein- bzw. Ausstieg ermöglichen.

Um einen langfristigen Erhalt der Strecke zu ermöglichen, unterstützt der RVR die kommunale Initiative zum Fortbestand und zur Aufwertung der RB43 und arbeitet seit Januar 2010 mit Fachbeiträgen im Arbeitskreis der Kommunen zwischen Dorsten und Dortmund aktiv mit.

Seitens des RVR wurden Untersuchungen zur RB43 durchgeführt, um daraus Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung abzuleiten. Diese beinhalten

- die Bewertung der Funktionalität und des Zustands der Stationen
- die Zählung der Besetzung und der Ein-/Aussteiger aller Züge eines Werkta- ges und qualifizierte Befragung von fast 1000 Fahrgästen in den Zügen der RB43 im Juni 2010
- Nachfrageprognosen bezüglich der Fahrgastentwicklung durch eine etwai- ge Taktverdichtung oder bei Einrich- tung neuer Haltepunkte.

Die vorliegende Broschüre dokumen- tiert diese Ergebnisse und leitet daraus Maßnahmenvorschläge ab. Auch die Vorschläge der Kommunen sind in die- se Dokumentation eingeflossen.



Erkenntnisse zur Nachfragestruktur

Im Rahmen einer Fahrgasterhebung am 22. und 29. Juni 2010 wurde jeder werktägliche Zug der RB43 einmal erhoben. Neben der Ermittlung der Ein- und Aussteiger an den Bahnhöfen und Haltepunkten wurde die Fahrgastbesetzung im Zug ermittelt. Die durchgeführte Fahrgasterhebung ergab, dass die RB43 an einem durchschnittlichen Werktag von 3500 Fahrgästen genutzt wird. Von diesen wurden 1000 qualifiziert interviewt.

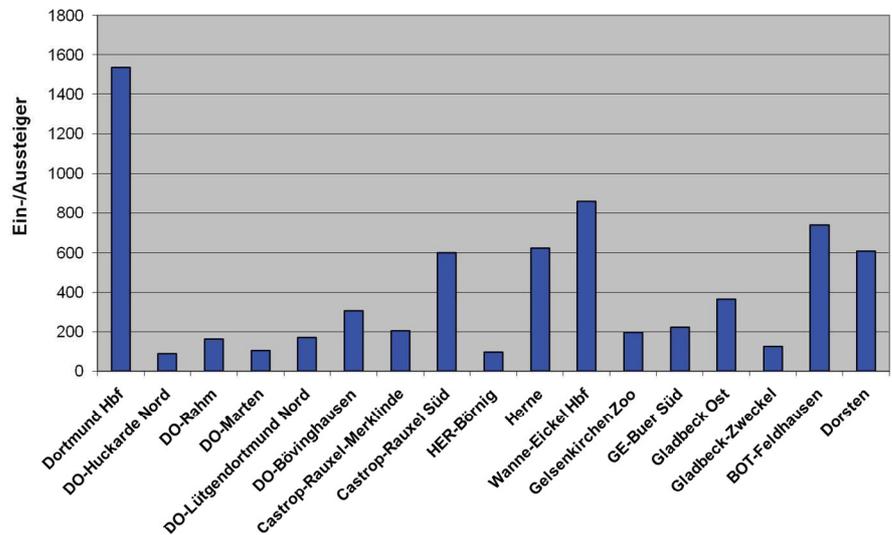


RB43 Ein-/Aussteiger an einem Werktag

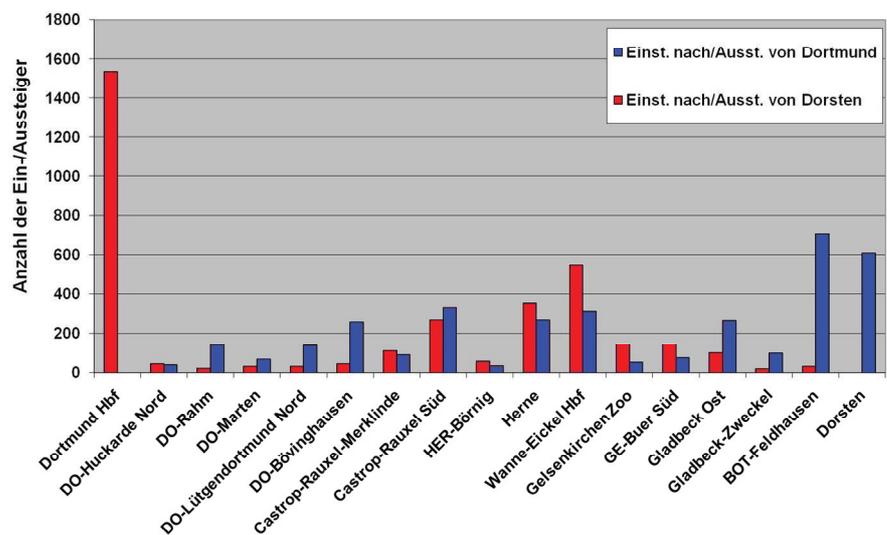
Fahrgastzählung

Ein-/Aussteiger an den Stationen

Die Fahrgastzählung ergab, dass sich die stärkste Nachfrage mit 1538 Ein-/Aussteigern auf den Dortmunder Hauptbahnhof, gefolgt von Wanne-Eickel Hbf mit 858 Ein-/Aussteigern, konzentriert. Die hohe Nachfrage am Bahnhof Bottrop-Feldhausen resultiert primär aus dem Freizeitverkehr zum bzw. vom MoviePark.



Ein-/Aussteiger je Richtung an einem Werktag

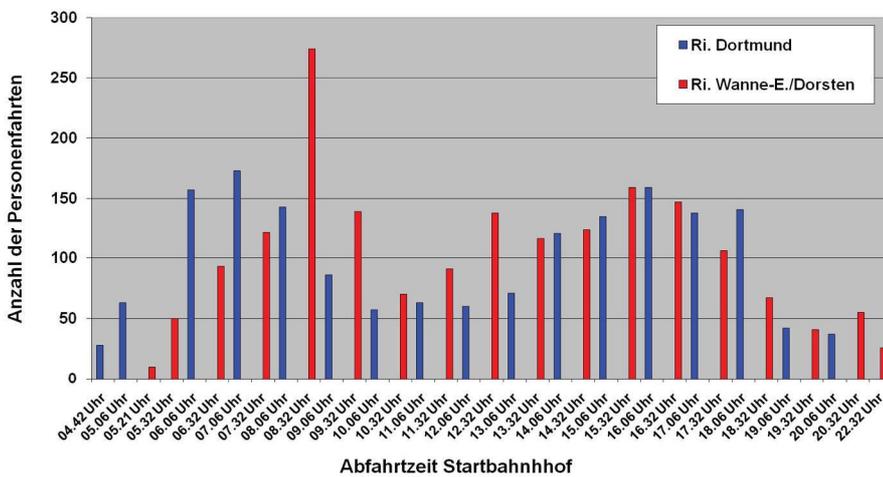


Ausrichtung der Nachfrage

Die Fahrgastnachfrage auf dem östlichen Streckenabschnitt zwischen Herne und Dortmund Hbf orientiert sich schwerpunktmäßig in Richtung Dortmund, während im Nordabschnitt sowohl eine Orientierung zu den ÖPNV-Knoten Wanne-Eickel Hbf und Herne in ihrer Funktion als Umsteigepunkte zu anderen Linien des schienengebundenen Verkehrs (z. B. Richtung Bochum) als auch eine Orientierung nach Dortmund festzustellen ist.



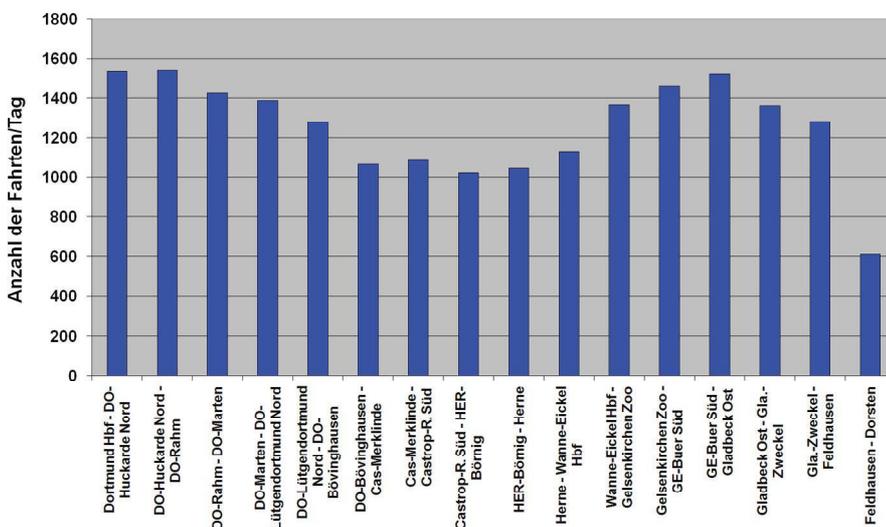
Zeitspezifische Fahrgastnachfrage je Richtung



Besetzung der einzelnen Züge

Die Hauptlastrichtung der RB43 besteht im morgendlichen Verkehr in Richtung Dortmund Hbf, während in den Vormittagsstunden eine eher ausgeglichene Orientierung sowohl in Richtung Dortmund als auch in Richtung Dorsten festzustellen ist. In den Nachmittagsstunden verteilt sich die Fahrgastnachfrage nahezu gleichmäßig auf beide Richtungen.

RB43 - Fahrgastbesetzung/Tag je Streckenabschnitt



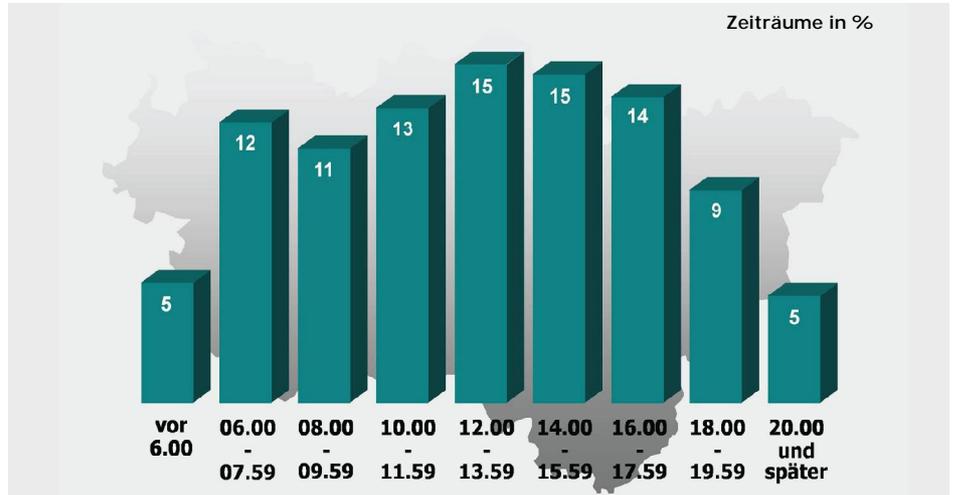
Fahrgastbesetzung auf den einzelnen Streckenabschnitten

Die Auslastung der einzelnen Züge verteilt sich nahezu gleichmäßig über die gesamte Strecke. Die bisher oftmals geäußerte Vermutung, dass die Auslastung der Züge im westlichen Abschnitt stark abnimmt, wird durch die Fahrgastzählung widerlegt. Sowohl der süd-östliche Abschnitt zwischen Dortmund und Herne als auch der nordwestliche Abschnitt zwischen Herne und Dorsten weisen eine der Angebotsstruktur entsprechende Nachfrage auf.

Fahrgastbefragung

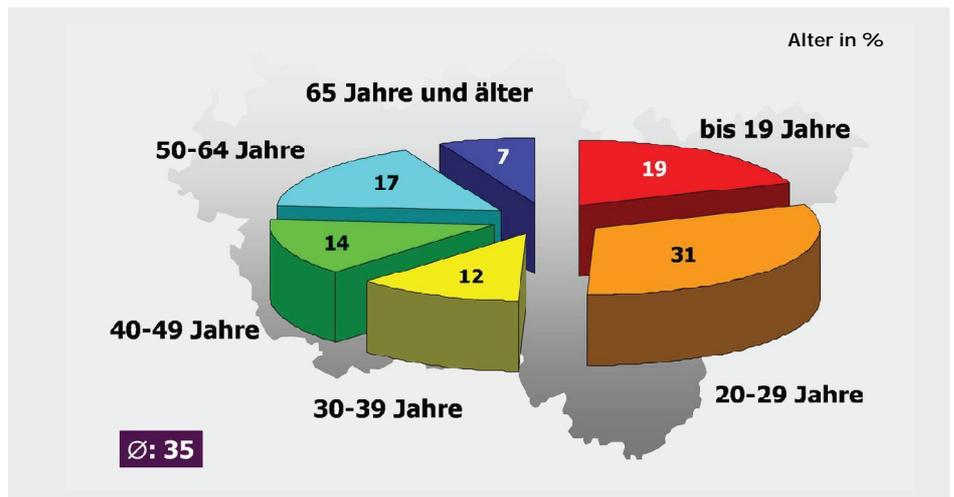
Verteilung der Interviews nach Zeiträumen

Im Rahmen der Fahrgastbefragung vom Juni 2011 wurden annähernd eintausend Fahrgäste ausführlich interviewt. Der größte Anteil der Befragungen fand zwischen 6.00 und 17.59 Uhr statt. In diesem Zeitraum wurden 80 % der Interviews durchgeführt.



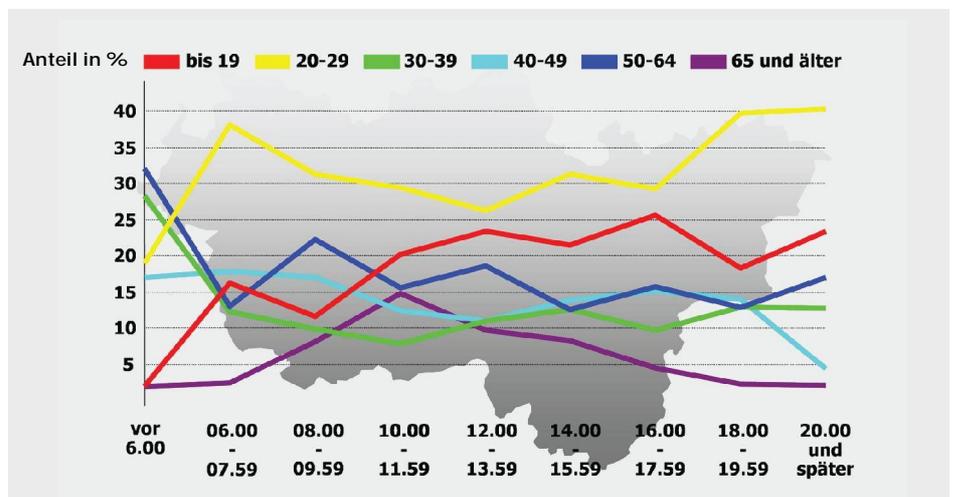
Alter der befragten Fahrgäste

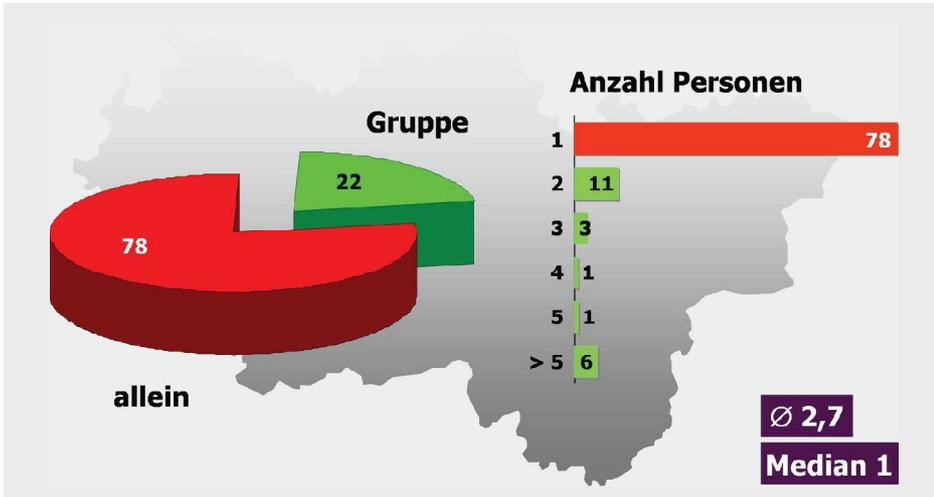
Die Fahrgäste der Emschertalbahn sind mit einem Altersdurchschnitt von 35 Jahren im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung des Verbandsgebietes relativ jung. 50 % der befragten Fahrgäste waren jünger als 30 Jahre.



Nutzungsverhalten nach Lebensalter

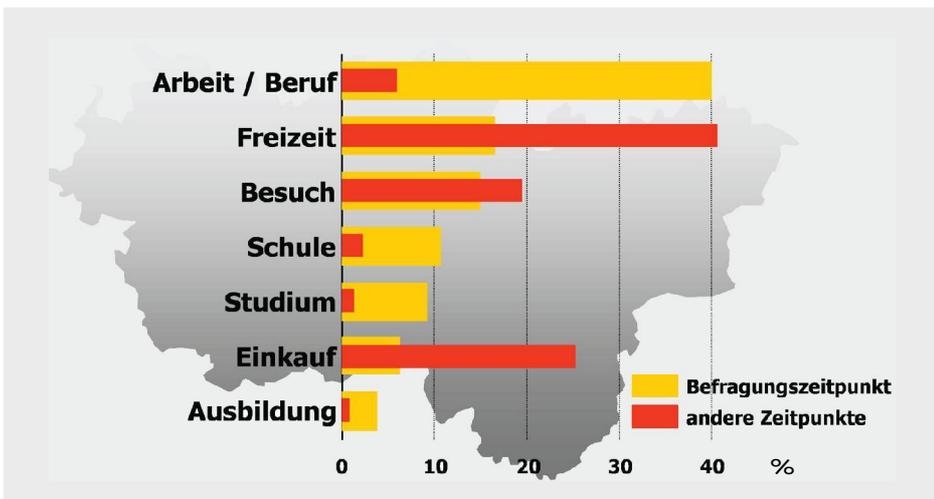
In der morgendlichen Hauptverkehrszeit ist eine starke Nutzung der RB43 durch Fahrgäste im jüngeren bis mittleren Alter festzustellen. Dies betrifft insbesondere die Altersgruppe von 20-29 Jahren, die in diesem Zeitraum überproportional vertreten ist. In den Nachmittagsstunden ist die Altersgruppe bis 29 Jahre stark vertreten, was auf Ausbildungs- Studien- und Berufspendler schließen lässt. Die Altersgruppe von 30-49 Jahren ist eher unterproportional ausgeprägt, was vermutlich auf eine höhere PKW-Verfügbarkeit schließen lässt. In der Altersgruppe der über 65-jährigen ist die stärkste Nachfrage in den Vormittagsstunden sowie am frühen Nachmittag festzustellen, während in den späteren Abendstunden das Publikum überdurchschnittlich jung ist.





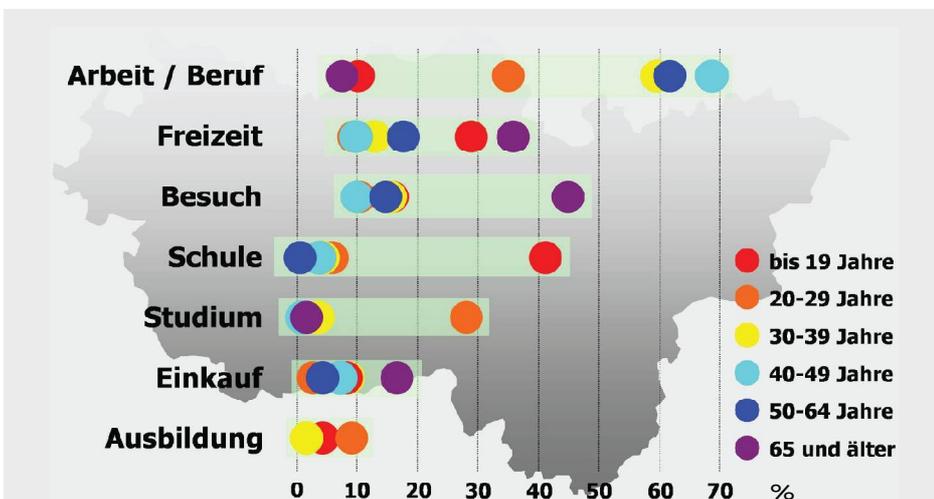
Individualreisende und Reisegruppen

Die Vermutung, dass die RB43 in stärkerem Maße von Reisegruppen mit Schwerpunkt Freizeitverkehr als von Einzelreisenden genutzt wird, kann durch die Fahrgastbefragung widerlegt werden. Einzelreisende stellen mit einem Anteil von 78 % an den Fahrgästen die wichtigste Fahrgastgruppe dar, so dass individuelle Reisezwecke stark im Vordergrund stehen.



RB43 – Fahrtzwecke

Die Fahrgastbefragung verdeutlicht, dass die RB43 ihre Hauptbedeutung im Berufsverkehr hat. Fahrten zur Arbeit nehmen mit etwa 40 % den höchsten Anteil bei den Nutzungen ein. So-wohl der Freizeitverkehr als auch der Besucherverkehr ist mit einem Anteil von jeweils ca. 15% ebenfalls spürbar ausgeprägt. Dies gilt auch für Fahrten zu schulischen und universitären Standorten, die in der Summe ebenfalls etwa 20 % des Verkehrsaufkommens ausmachen.

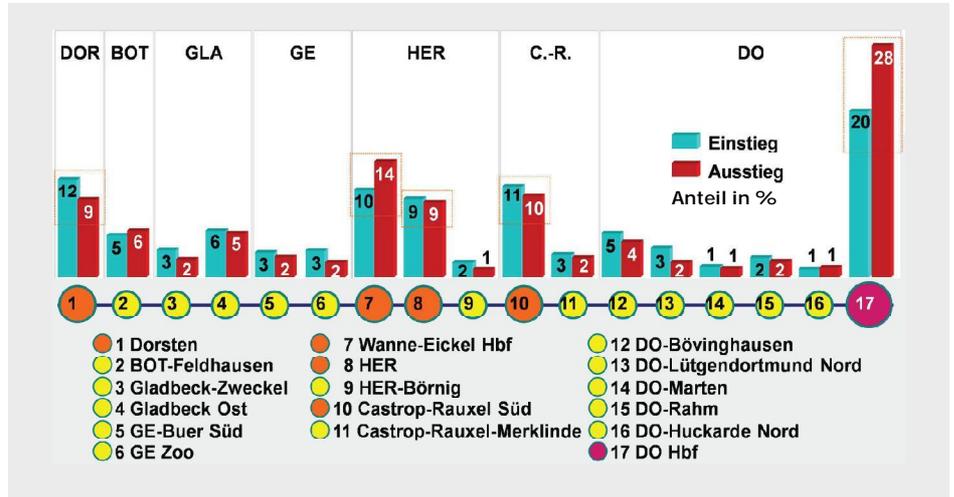


Fahrtzweck nach Altersgruppen

Für Fahrten zum Arbeitsplatzstandort ist die RB43 insbesondere in der Altersgruppe zwischen 30 und 64 Jahren von großer Bedeutung. Ein stärkerer Anteil an Besucherverkehren lässt sich hingegen in der Altersgruppe 65+ feststellen, die auch im Segment des Freizeitverkehrs eine wichtige Rolle einnehmen. Bei den unter Zwanzigjährigen ist eine klare Fokussierung auf Fahrten zum Schulstandort zu sehen, während die Gruppe der 20-29-jährigen die RB43 für Fahrten zum Arbeitsplatz und zum Hochschulstandort nutzt.

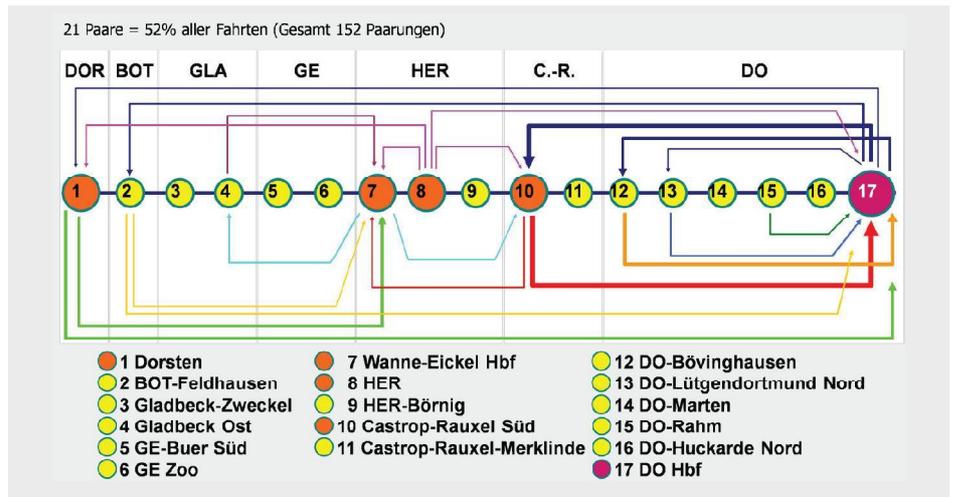
Ein- und Aussteiger je Bahnhof

Erwartungsgemäß wurde festgestellt, dass der größte Anteil der Befragten am Fernverkehrsknoten Dortmund Hauptbahnhof in die RB43 ein- bzw. ausgestiegen ist. Doch auch der Wanne-Eickeler Hauptbahnhof ist in seiner Funktion als Drehscheibe zwischen Regional- und Stadtverkehr von Bedeutung. Die Bahnhöfe Castrop-Rauxel Süd, Herne und Dorsten weisen insbesondere aufgrund ihrer Verknüpfungsfunktion ebenfalls eine überdurchschnittliche Fahrgastnachfrage auf.



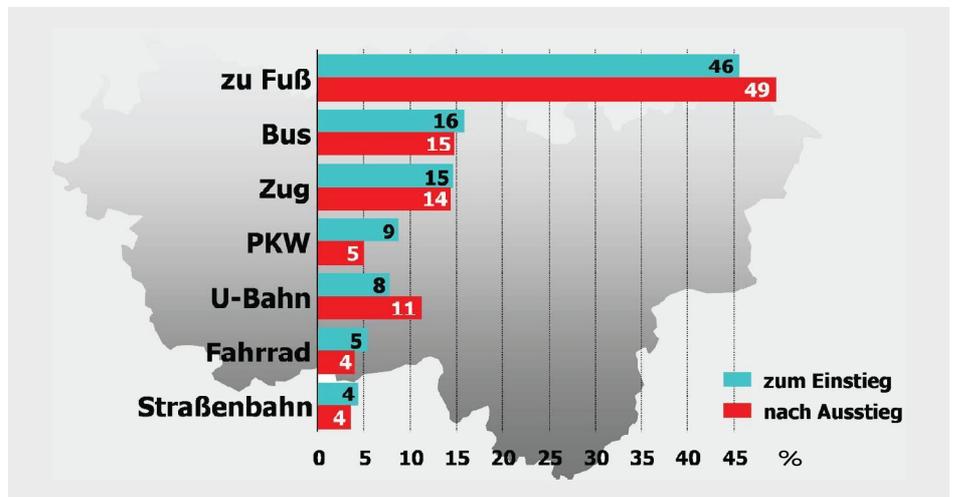
Stärkste Nachfragerelationen

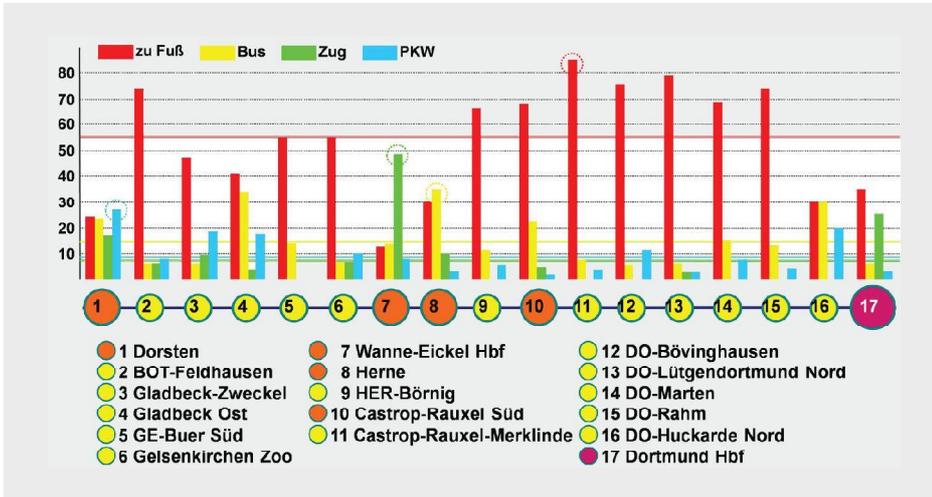
Mehr als die Hälfte aller Fahrten mit der RB43 konzentriert sich auf 21 Relationen. Am Stärksten nachgefragt sind dabei die Relationen Castrop-Rauxel Süd – Dortmund Hbf sowie Dortmund Hbf – Castrop-Rauxel Süd. Ebenfalls stark nachgefragt ist die Relation DO-Bövinghausen – Dortmund Hbf und die Rückrichtung. Doch auch die Gesamtrelation Dorsten – Dortmund Hbf ist, trotz der langen Reisezeit, ebenso wie die Relation Dorsten – Wanne-Eickel Hbf (Umsteiger ins mittlere Ruhrgebiet) von Bedeutung.



Wege zum Bahnhof

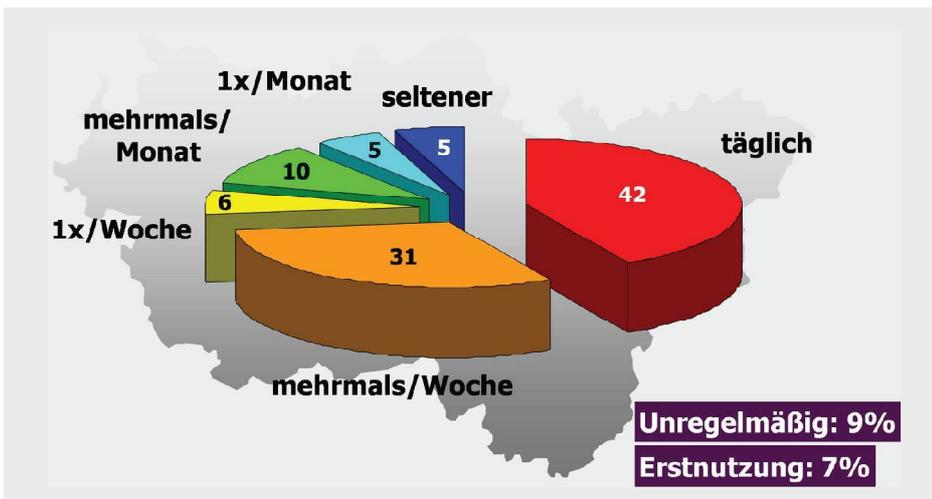
Nahezu die Hälfte aller Fahrgäste erreicht die Bahnhöfe der RB43 zu Fuß und verlässt selbige auch so. Dies zeigt, dass der größte Teil der Nutzer aus dem Einzugsbereich der Emschertalbahn stammt. Beachtenswert ist darüber hinaus, dass mehr als 40 % der Fahrgäste mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Emschertalbahn anreisen bzw. von selbiger weiterreisen. Dies zeigt, dass die RB43 nicht nur im Nahbereich von Bedeutung ist.





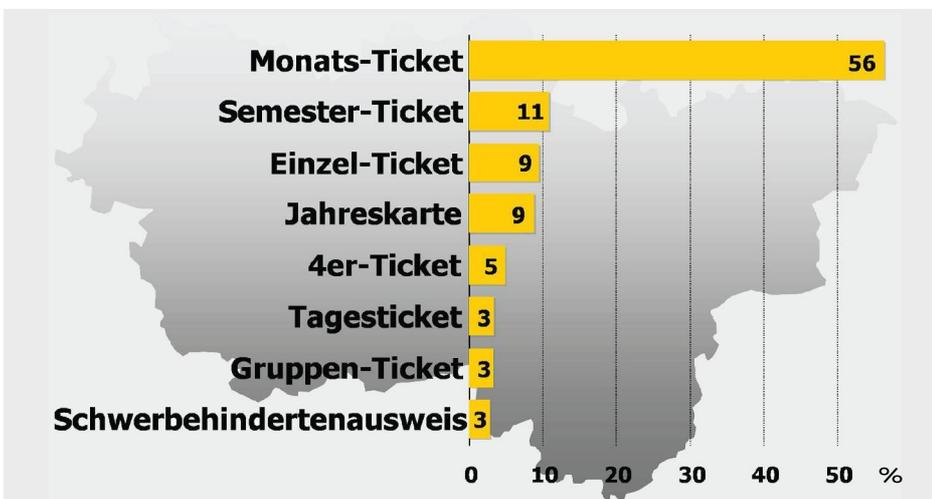
TOP-4-Verkehrsmittel zum Bahnhof

Insbesondere die Haltepunkte ohne direkte ÖPNV-Anbindung oder in Nähe relevanter Ziele weisen einen hohen Anteil an Fußgängern von über 60 bis hin zu 80 % auf. Die ÖPNV-Knoten werden dagegen aufgrund der guten Zu-/Abbringerverkehre mit Bus und Bahn auch für Wegekettten im ÖPNV genutzt. Die verhältnismäßig höchste Umsteigerquote Zug-Zug weist Wanne-Eickel Hbf auf. Große Bedeutung als Zubringer hat auch der Bus, insbesondere in Dorsten, Gladbeck Ost, Herne und DO-Huckarde (Bushof).



Nutzerverhalten

Die Emschertalbahn ist, entgegen häufig geäußerter Vermutung, kein Verkehrsmittel für die gelegentliche Nutzung. Das Gegenteil ist der Fall. 73 % der Befragten nutzen die RB43 regelmäßig. Nur 20 % nutzen sie weniger als einmal pro Woche. Dies zeigt: Die RB43 ist für die Erreichbarkeit relevanter Arbeitsplatz-, Ausbildungs-, Schul- und Hochschulstandorte sehr bedeutsam.



Fahrausweisanteile

Die Emschertalbahn weist einen hohen Anteil von Stammkunden des ÖPNV unter ihren Nutzern auf. Mehr als 75 % der Fahrgäste besitzen eine Zeitkarte ö. ä. und zählen somit zu den „treuen“ ÖPNV-Nutzern. Dieser Kundenstamm bietet eine gute Perspektive für die Weiterentwicklung der RB43 und sollte langfristig gehalten werden, da er eine feste, berechenbare Einnahmequelle für die Unternehmen des ÖPNV darstellt.

Kundenzufriedenheit

Auch wenn die RB43 nicht zu den schnellsten SPNV-Linien im VRR zählt und viele Haltepunkte nicht zu den schönsten gehören: Die Emschertalbahn weist eine hohe Kundenzufriedenheit auf. Pünktlichkeit, Sauberkeit, Erreichbarkeit der Stationen, Anschlüsse und überraschenderweise selbst die Reisezeit werden im Schnitt gut bewertet. Die Nutzer wissen die direkte, umsteigefreie Linienführung nebst entsprechender Fahrzeugqualität zu schätzen.

Doch gibt es auch negative Kritik, die den 60-Min.-Takt und noch mehr den für jeden sichtbaren Zustand der Bahnhöfe betrifft.

Verbesserungsvorschläge der Fahrgäste

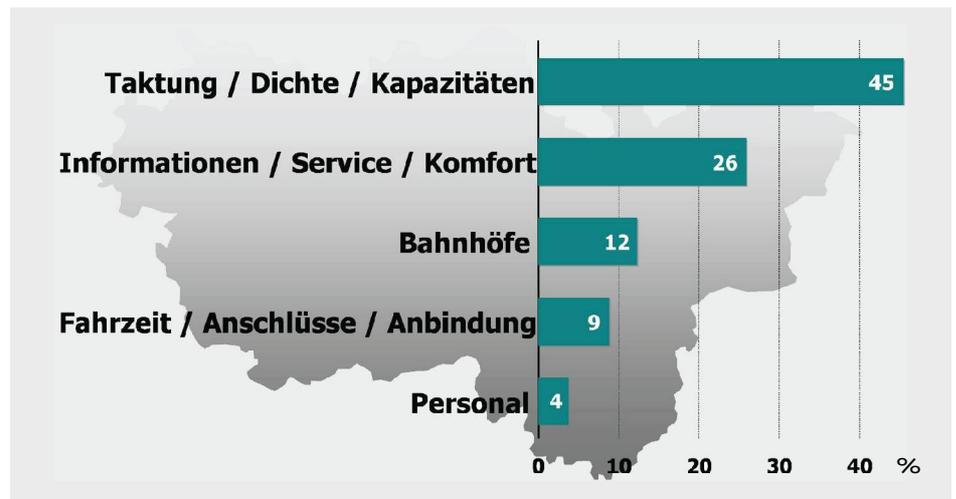
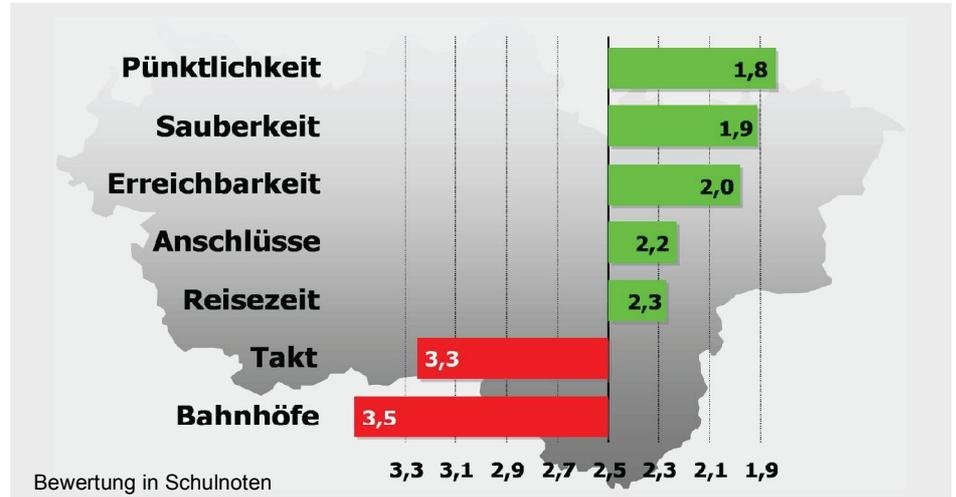
Trotz ihrer Zufriedenheit sehen die Fahrgäste der RB43 auch noch Verbesserungspotenziale, die primär das Angebot betreffen: Die Hälfte der Nutzer wünscht sich einen dichteren Takt. Darüber hinaus wird an den Bahnhöfen eine Verbesserung der Information und des Service sowie der Aufenthaltsqualität gewünscht.

Fazit

Die RB43 hat eine hohe (teil-)regionale Bedeutung. Sie wird regelmäßig und intensiv vor allem durch Stammkunden genutzt.

Die Fahrgäste sind im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung im Verbandsgebiet überdurchschnittlich jung.

Wesentliche Nutzungsanlässe sind vorrangig Fahrten zur Arbeit, Schule und Ausbildung sowie Freizeitaktivitäten. Die RB43 wird in Teilaspekten gut



bewertet. Mängel bestehen aus Nutzersicht in der Taktichte und dem teilweise schlechten Zustand der Bahnhöfe.

Auch wenn sich im Rahmen der Befragung herausgestellt hat, dass die Fahrgäste mit der RB43 zufrieden sind, wurden aber auch Verbesserungswünsche geäußert; zu den am häufigsten genannten gehören die Takt-/Angebotsverdichtung.

Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung

Die Untersuchungen des RVR zur Emschertalbahn belegen, dass die RB43 schon heute für Freizeit- und Alltagsverkehre im Emscher-Lippe-Raum Bedeutung hat.

Zum langfristigen Erhalt der Emschertalbahn ist es notwendig die Attraktivität der Strecke durch infrastrukturelle und angebotsseitige Verbesserungen zu steigern. Dazu können unterschiedliche Maßnahmen wie die

- Verlegung von Stationen und Errichtung zusätzlicher Haltepunkte in Siedlungsschwerpunkten
- Modernisierung und attraktivere Gestaltung der Stationen und Bahnsteige
- Verbesserung der Verknüpfung mit dem übrigen Nahverkehrsangebot
- Verdichtung des Angebotes im Ostabschnitt
- Verkürzung der Reisezeit durch punktuelle Maßnahmen zur Beseitigung von Langsamfahrstellen beitragen.

Infrastruktur

Die Infrastruktur der Emschertalbahn ist vielfach in einem wenig zufriedenstellenden Zustand. Dies betrifft insbesondere die Haltepunkte, von denen nur ein Drittel einen barrierefreien Ein-/Ausstieg am Bahnsteig ermöglicht, aber auch die Gleisinfrastruktur, die auf längeren Abschnitten nur Geschwindigkeiten von weniger als 50 km/h ermöglicht.

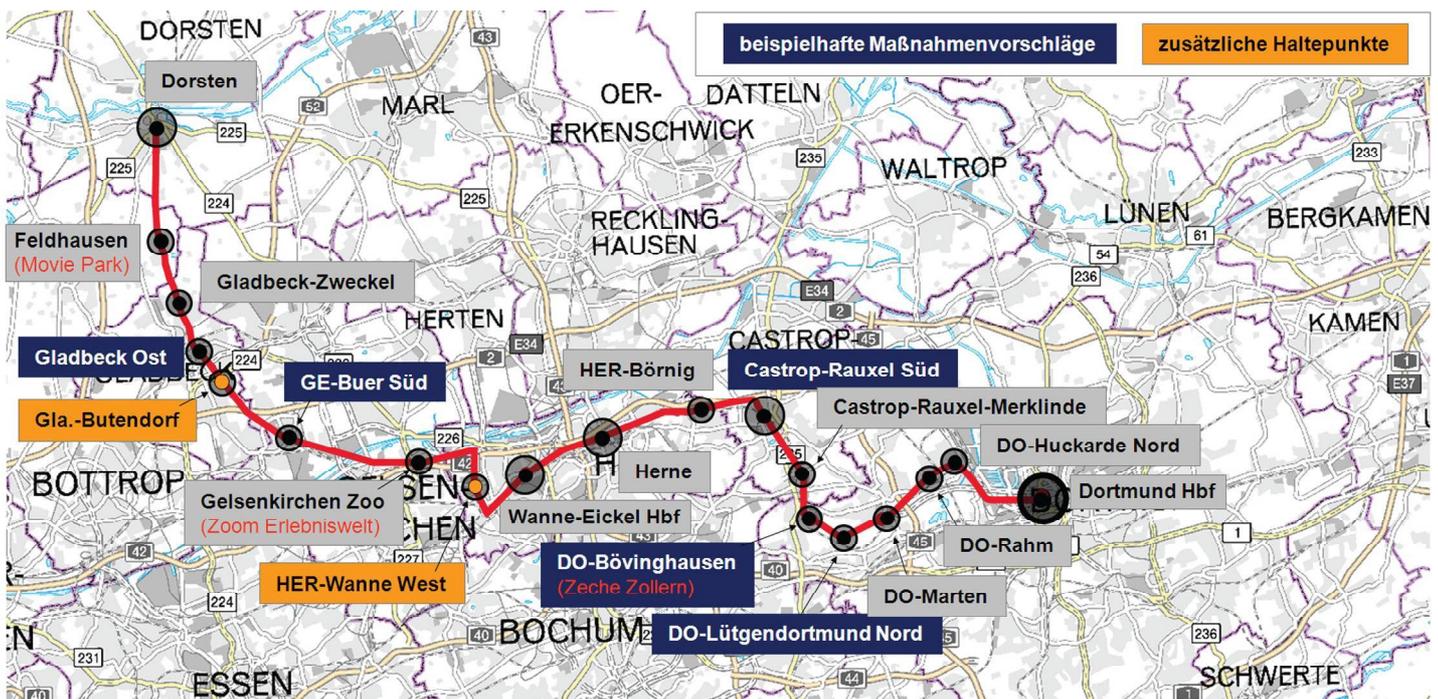
Streckengeschwindigkeit

Der Streckenabschnitt Herne Hot – Herne Abzweig Börnig (Ausfädelung von der elektrifizierten DB-Strecke Herne – Castrop-Rauxel Hbf) ist derzeit nur mit 30-40 km/h befahrbar. Durch Neubau oder Optimierung der Ausfädelung sowie der Weichenverbindungen

wäre eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit möglich. Der zweigleisige Streckenabschnitt DO-Rahm – DO-Marten ist derzeit ebenfalls nur mit 40 km/h befahrbar. Durch Einbau einer neuen, schneller befahrbaren Weiche in DO-Marten könnte diese Langsamfahrstelle beseitigt werden.

Zusätzliche Haltepunkte

Zwecks Erschließung von Siedlungsschwerpunkten ohne bisherigen Zugang zur Emschertalbahn und Optimierung der Verknüpfung mit dem ÖPNV wurde die Einrichtung von zwei zusätzlichen Haltepunkten rechnergestützt untersucht. Die Prognose lässt folgende Fahrgastnachfrage erwarten: Gladbeck-Butendorf 236 Ein-/Aussteiger je Werktag, Herne-Wanne West 274 Ein-/Aussteiger je Werktag. Es wird daher empfohlen, diese potenziellen Haltepunkte einer weiteren Überprüfung zu unterziehen.



Maßnahmen an Stationen

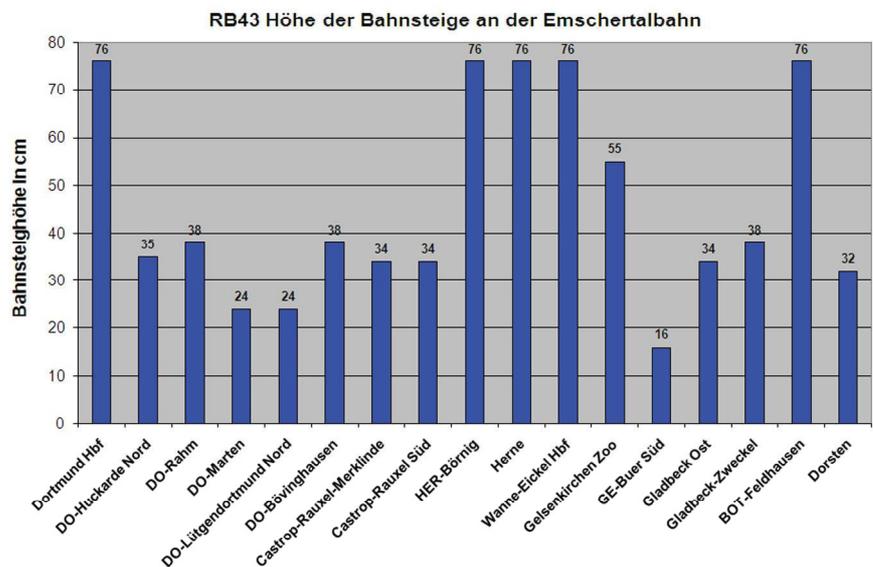
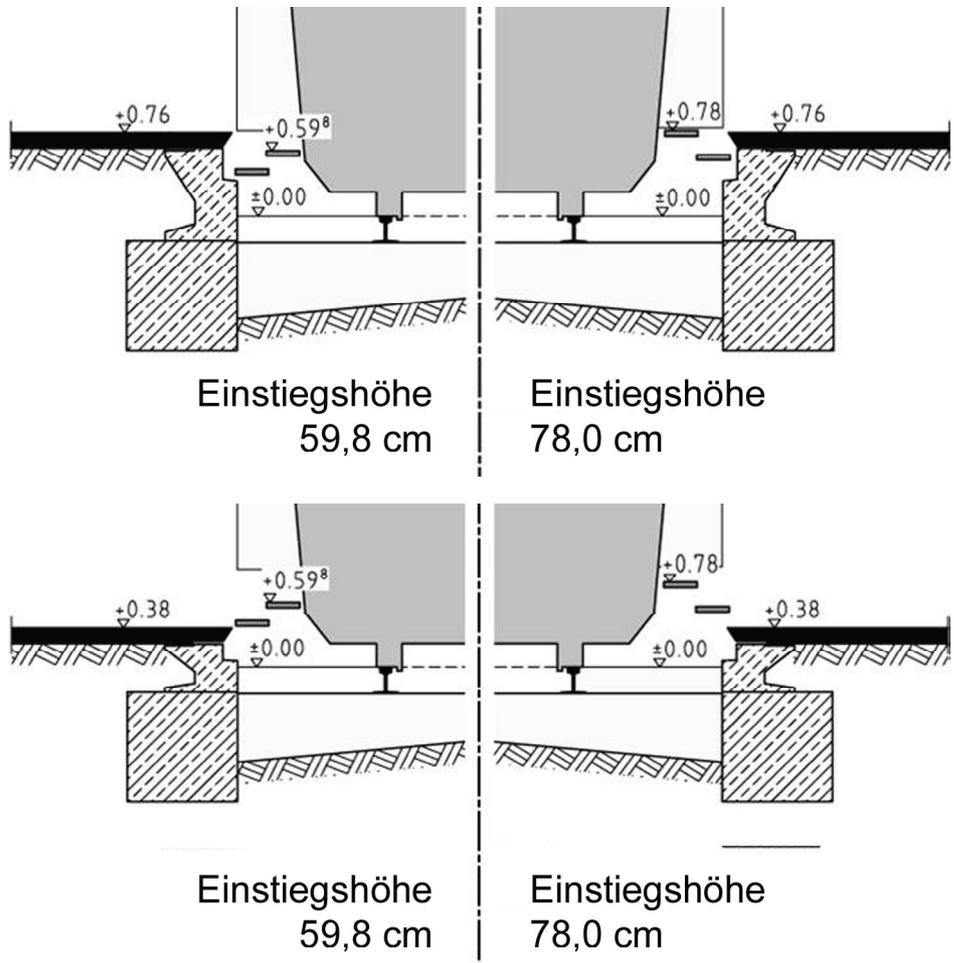
Auf der Emschertalbahn werden Dieseltriebwagen mit einer Fahrzeugeinstiegshöhe von 78 cm eingesetzt. Zwölf der 17 Bahnhöfe weisen eine zu niedrige Bahnsteighöhe auf (oft nur 16 – 32 cm), so dass ein erheblicher Höhenunterschied bei Ein- und Ausstieg zu überwinden ist. Dies ist auch der Fall, wenn ersatzweise Triebwagen mit einer Fahrzeugeinstiegshöhe von 59 cm eingesetzt werden.

Zwecks barrierefreien Zugangs Bahnsteig-Zug sollten die Bahnsteige entlang der Emschertalbahn eine Höhe von 76 cm über Schienenoberkante haben. Dies bedingt eine Vielzahl baulicher Maßnahmen, deren Realisierung zwar kurzfristig nicht möglich, für eine Attraktivitätssteigerung der RB43 jedoch mittel- bis langfristig erforderlich ist.

Beispiele

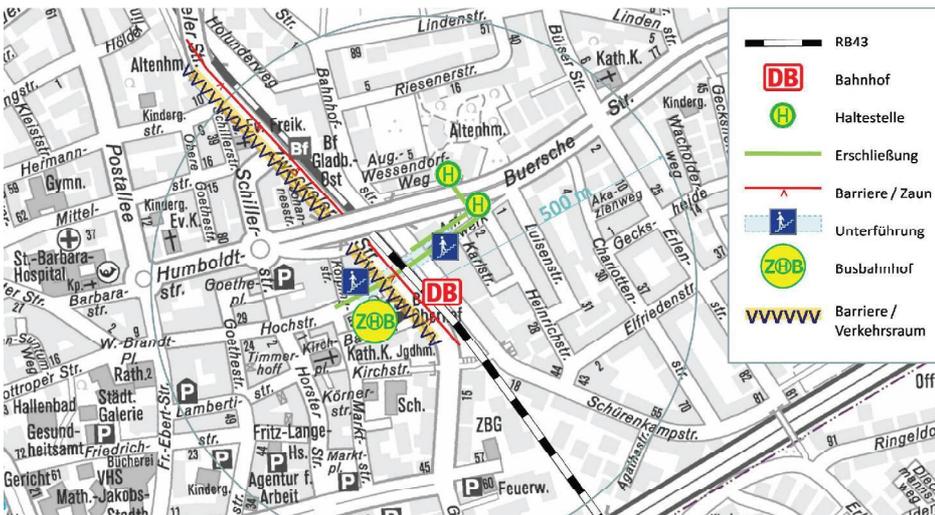
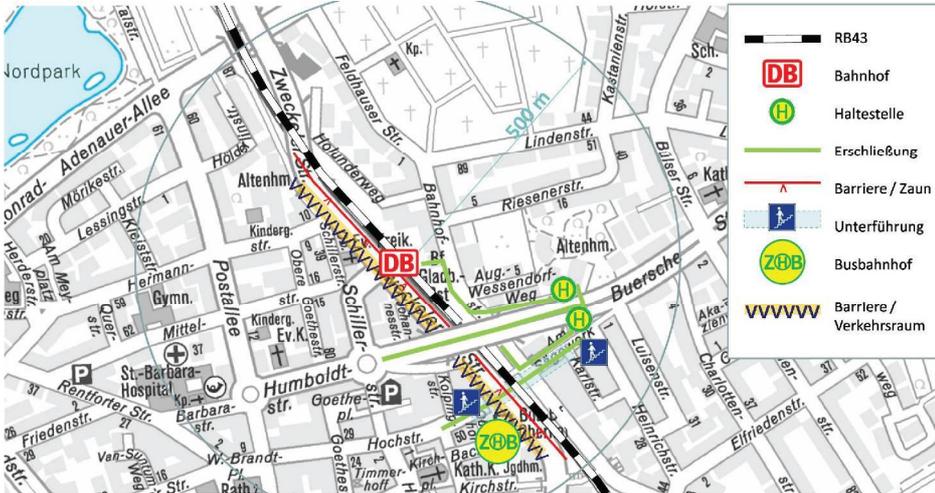
Für die fünf Bahnhöfe Gladbeck Ost, Gelsenkirchen-Buer Süd, Castrop-Rauxel Süd, Dortmund-Bövinghausen und Dortmund-Lütgendortmund Nord wurden beispielhaft Maßnahmenvorschläge erarbeitet, die dazu dienen, die Attraktivität dieser Verkehrsstationen zu erhöhen. Eine Übertragbarkeit auf andere Stationen ist möglich und beabsichtigt. Die Schwerpunkte der Überlegungen liegen auf einer

- fahrgastfreundlichen, barrierefreien Gestaltung der Bahnsteige und der Zuwegung
- Verbesserung der Wegweisung bzw. Information zum Bahnhof
- Wegweisung vom Bahnhof zu relevanten Zielen wie Freizeitattraktionen, Industriekultur.



Gladbeck Ost

Der Bahnhof Gladbeck Ost liegt peripher zur Stadtmitte. Die Zugänglichkeit vom Stadtzentrum ist nur über die Hochstraße und eine Unterführung gegeben. Der Bahnhof ist für Ortsunkundige nur schwer auffindbar, da die Wegweisung unzureichend ist.



Der Bahnhof Gladbeck Ost sollte um 200 m in südliche Richtung auf Höhe des Busbahnhofs Oberhof verlegt werden, um eine bessere Verknüpfung mit dem Zentrum und den Stadt- und Regionalbuslinien zu erreichen.



Der neue Bahnsteig sollte zwecks optimaler Erreichbarkeit von Innenstadt und ZOB westlich des Bahngleises liegen. Die Stadt Gladbeck hat entsprechende Planungen zum Neubau des Bahnhofes am Standort Oberhof erarbeitet.

Gelsenkirchen-Buer Süd

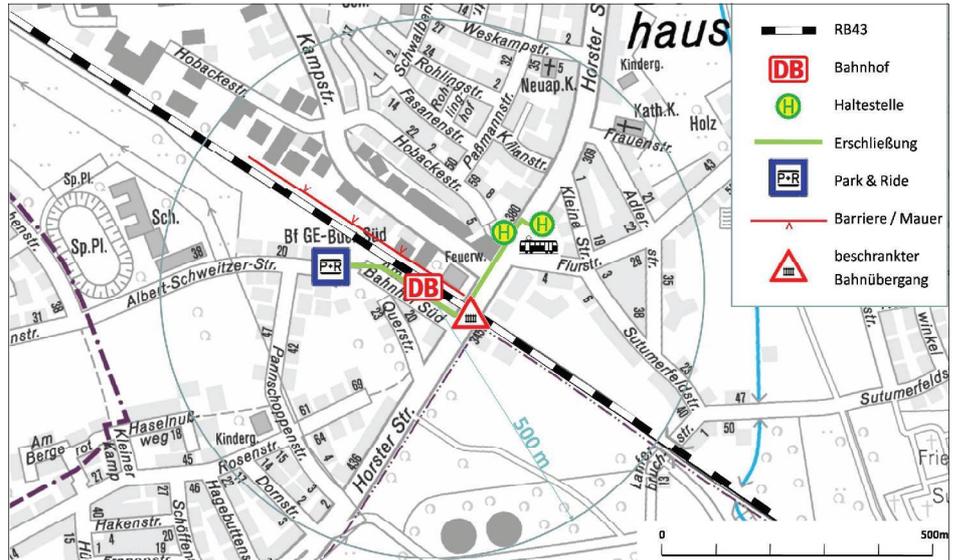
Der im Gelsenkirchener Stadtteil Beckhausen gelegene Bahnhof GE-Buer Süd liegt peripher zum Stadtbezirkzentrum. Die Zugangssituation von der Horster Straße ist verhältnismäßig schmal. Es existiert keine Wegweisung zum Haltepunkt und auch keine Beschilderung hinsichtlich der Verknüpfung zwischen Regionalbahn und Straßenbahn.

Der Bahnhof Gelsenkirchen-Buer Süd sollte insgesamt stärker in den öffentlichen Raum integriert werden.

Darüber hinaus wäre eine bauliche Aufwertung des Bahnhofs sinnvoll. Zu der baulichen Aufwertung des Bahnhofs gehören neben einer Aufweitung und Neupflasterung des Zugangs die Verlagerung des Fahrkartenautomaten zum Bahnsteig (P+R-Kunden) sowie eine gemäß aktuellem Corporate Design gestaltete Beschilderung mit Hinweis auf die Straßenbahnlinie 301, bzw. an der Straßenbahnhaltestelle mit Hinweis auf die RB43.

Darüber hinaus wäre eine kundenorientierte Aufwertung des Bahnsteigs unter den Aspekten

- Erhöhung zwecks barrierefreien Einstiegs
- Erneuerung der Ausstattung und Möblierung
- Optische Aufwertung des Umfeldes (P&R, Stützmauer) wünschenswert.

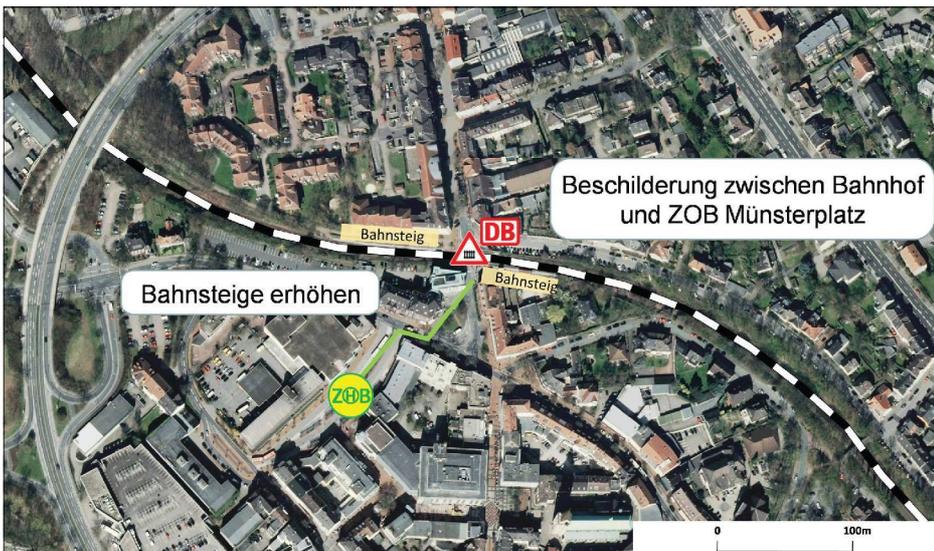
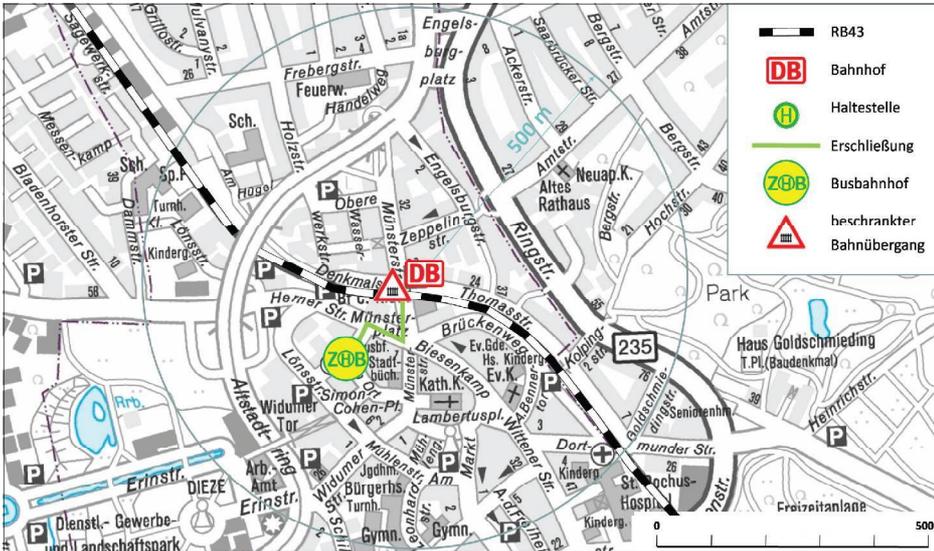


Castrop-Rauxel Süd

Der attraktiv im Zentrum gelegene Bahnhof Castrop-Rauxel Süd ist fußläufig gut an die Innenstadt und den ZOB Münsterplatz angebunden. An zentralen Orten fehlt jedoch ein Hinweis auf den nahegelegenen Bahnhof.

Durch eine Aufwertung der städtebaulichen Situation im Bahnhofsumfeld wäre eine bessere Wahrnehmung des Bahnhofs erreichbar. Darüber hinaus müsste durch eine entsprechende Beschilderung die Verknüpfung zwischen Bahnhof, Innenstadt und ZOB verbessert werden.

Zusätzlich besteht Bedarf zur Verbesserung der Ausstattung und des Zugangs zum Bahnhof (Barrierefreiheit). Die erheblich zu niedrigen Bahnsteige des Bahnhofs Castrop-Rauxel Süd müssten zwecks barrierefreien Zugangs zu den Zügen erhöht werden und bezüglich der Aufenthaltsqualität mit einer ansprechenderen Möblierung (Wetterschutz) und Fahrgastinformation ausgestattet werden.



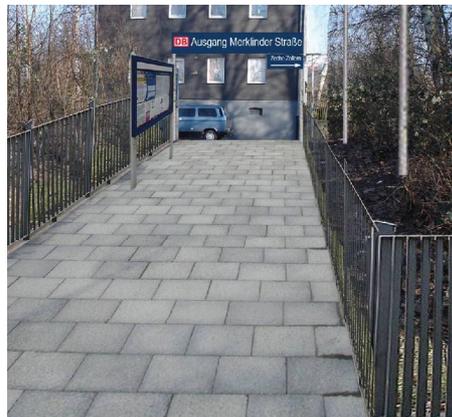
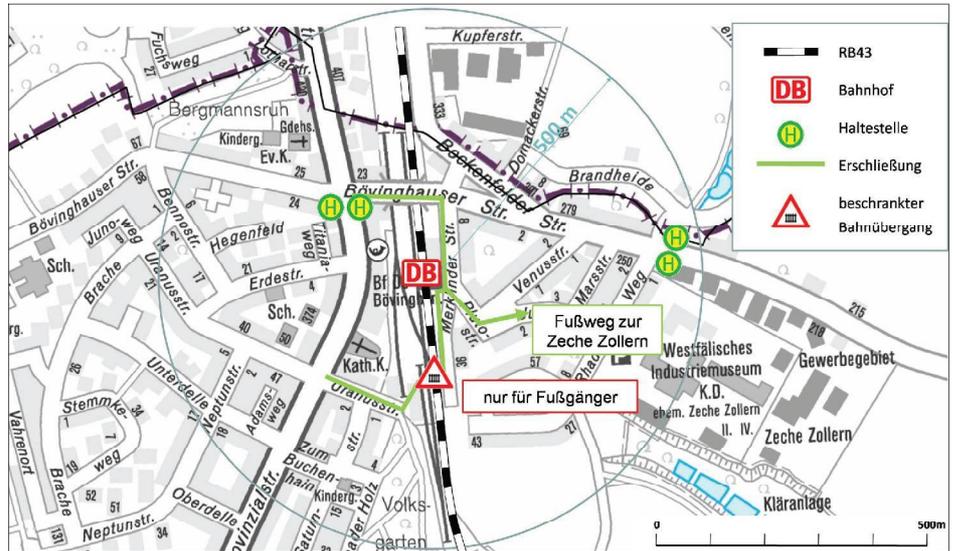
Dortmund-Bövinghausen

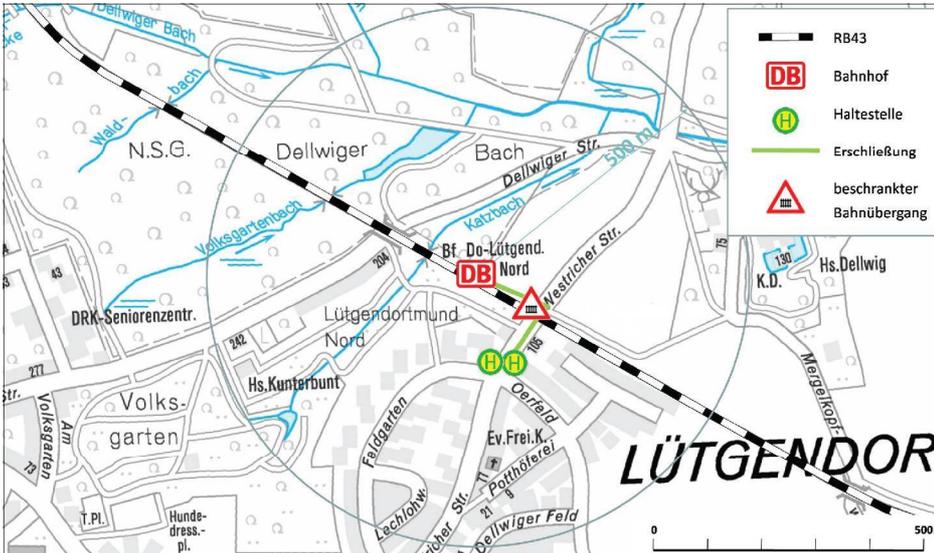
Der inmitten des Stadtteils gelegene Bahnhof wird aufgrund seiner unübersichtlichen, umwegigen Erreichbarkeit kaum wahrgenommen. Hierzu trägt die mangelnde Beschilderung bei.

Zur besseren Erreichbarkeit des Bahnhofs wäre aus städtebaulicher Sicht die Einrichtung eines direkten Zugangs insbesondere zur Provinzialstraße herzustellen und dabei ggf. eine Nachfolgenutzung für die Gleisbrache zu entwickeln. Im Rahmen der Verknüpfung Bus-Bahn sollte eine Beschilderung zwischen den nächstgelegenen Bushaltestellen und dem Bahnhof installiert werden. Dies gilt auch für die Wegeführung zwischen dem Bahnhof und dem Industriedenkmal Zeche Zollern.

Der Zugang von der Merklinder Straße zum Bahnsteig sollte aufgewertet werden. Damit einhergehen sollte eine Verbesserung der Wegeinformation.

Da der Bahnsteig für die derzeit eingesetzten Fahrzeuge über keine adäquate Höhe verfügt, sollte er auf 76 cm erhöht werden. Die Fahrgastinformation, die Möblierung inklusive Wetterschutz ist ebenfalls an zeitgemäße, fahrgastfreundliche Standards anzupassen. Der bestehende großkronige Baumbestand sollte im Rahmen etwaiger Maßnahmen unbedingt gesichert werden.

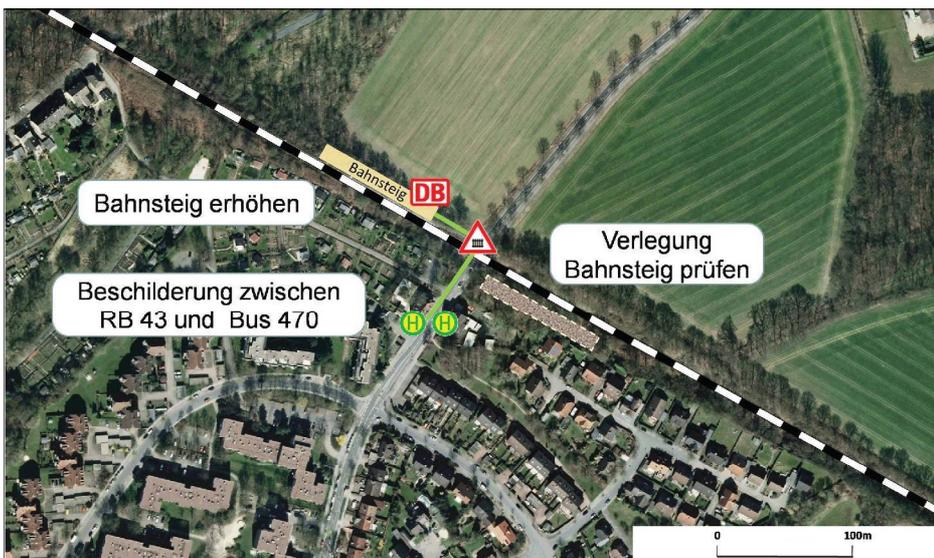




DO-Lütgendortmund Nord

Der Bahnhof DO-Lütgendortmund Nord befindet sich in einer dem Siedlungsraum abgewandten Lage. Der Zugang als auch der Bahnsteig selber befinden sich in einem verbesserungswürdigen Zustand. Eine Hinweisbeschilderung vom nahegelegenen Siedlungsschwerpunkt sowie von der Bushaltestelle Feldgarten zum Haltepunkt sowie in der Gegenrichtung fehlt.

Der Haltepunkt bedarf, ebenso wie das Umfeld, einer Aufwertung. Dies betrifft sowohl die Bahnsteigausstattung als auch die Zuwegung.



In einem ersten Schritt ist die Zuwegung zum Bahnsteig aufzuwerten und die statische Fahrgast- und Wegeinformation zu verbessern.

Der für einen barrierefreien Ein-/Ausstieg zu niedrige Bahnsteig sollte auf eine Höhe von 76 cm angehoben werden. Zusätzlich wäre die Bahnsteigausstattung (Wetterschutz, Möblierung) zu erneuern.

Alternativ ist zu prüfen, ob der Bahnsteig näher an den Siedlungsraum herangerückt werden könnte; zum Beispiel durch eine Verlegung auf die südliche Seite der Bahntrasse, östlich des Bahnübergangs.



Taktverdichtung

Rahmenbedingungen und Entwicklungsperspektiven bei heutiger Infrastruktur

Die östliche Teilstrecke weist beim heutigen 60-Min.-Takt eine adäquate Fahrgastnachfrage auf. Die Siedlungsstruktur in Kombination mit den dicht aufeinander folgenden Haltepunkten zeigt jedoch, dass hier durchaus Potenziale für ein dichteres Nahschnellverkehrsangebot bestehen. Die Infrastruktur zwischen Wanne-Eickel Hbf - Castrop-Rauxel Süd - Dortmund Hbf lässt eine Taktverdichtung zu. Zugbegrenzungen wären jedoch nur in den zweigleisigen Abschnitten zwischen Castrop-Rauxel Süd und Castrop-Rauxel-Merklinde sowie zwischen DO-Marten (Brücke) und DO-Rahm möglich. Die Nachfragepotenziale im West-

abschnitt sind außerhalb der Hauptverkehrszeit auch im 60-Min.-Takt ausbaufähig. Eine Taktverdichtung wäre zwischen Wanne-Eickel Hbf und Dorsten auf Grund des eingleisigen Abschnittes Abzweig Hugo – Gladbeck Zweckel nicht möglich.

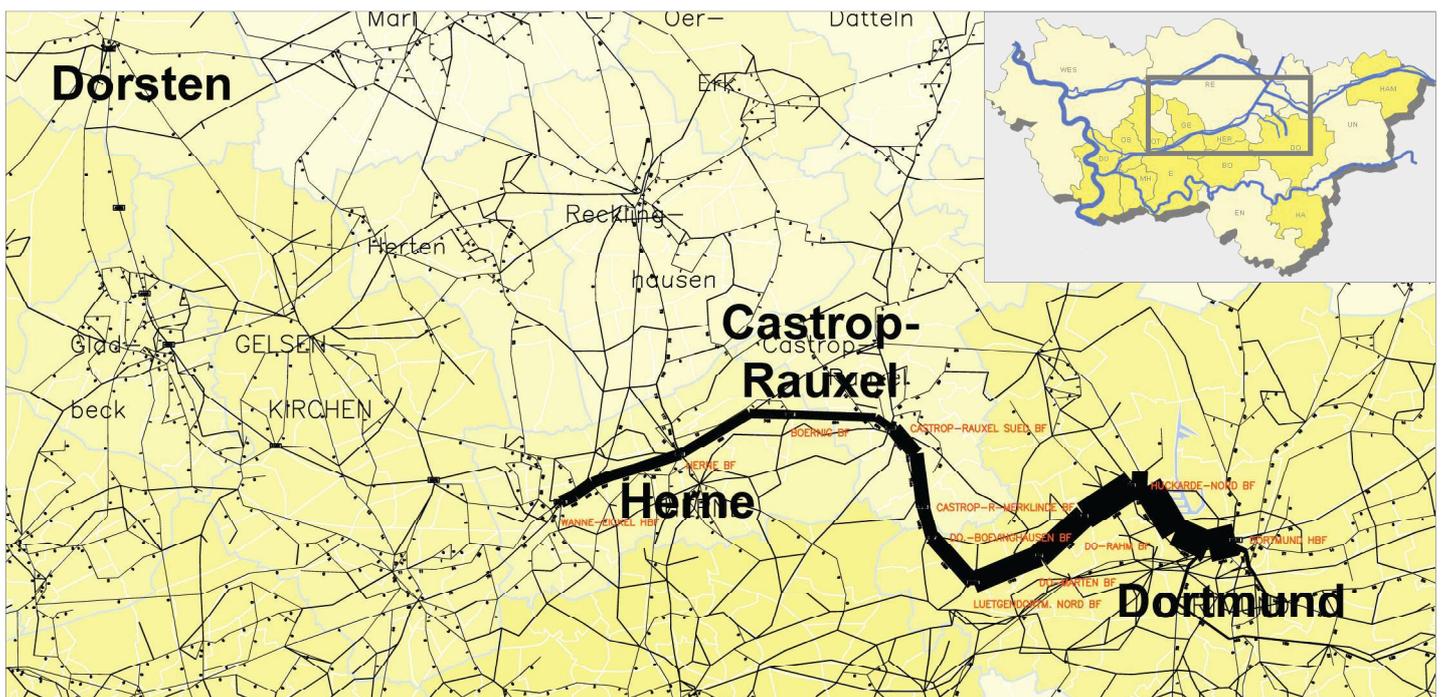
Taktverdichtung und Nachfrageentwicklung

Die Auswirkungen einer etwaigen Taktverdichtung zwischen Wanne-Eickel Hbf und Dortmund Hbf zum 30-Minuten-Takt wurden rechnergestützt durch das Informationssystem Verkehr Ruhrgebiet (IVR) überprüft. Die Nachfrageprognose ergab, dass die Verdichtung zum 30-Minuten-Takt zu einer Nachfragesteigerung der RB43 führt. So ist laut Prognose bei einem 30-Minuten-Takt eine Verdoppelung der Fahrgastnachfrage im Abschnitt Wanne-Eickel Hbf - Dortmund Hbf zu erwarten. Die Angebotsverdichtung hätte kaum negative Auswirkungen auf die parallel

verkehrenden Angebote von RE3 und S2. Sie würde jedoch voraussichtlich über 1400 neue Fahrgäste je Werktag im ÖPNV akquirieren und zusätzliche Fahrgeldeinnahmen generieren. Zwar führt die Taktverdichtung zu einer Steigerung der Betriebsleistung und –kosten, diesen stehen aber zusätzliche Einnahmen gegenüber.

Fazit

Die Emschertalbahn weist bezüglich ihrer Infrastruktur Optimierungspotenziale auf. Dies betrifft einerseits die Bahnhöfe, andererseits aber auch die Schieneninfrastruktur, die insbesondere im östlichen Abschnitt längere Sektoren mit einer zulässigen Streckengeschwindigkeit zwischen 30 und 40 km/h aufweist. Eine erhebliche Steigerung der Fahrgastnachfrage wäre im Ostabschnitt Wanne-Eickel-Hbf durch Verdichtung des Angebots zum 30-Minuten-Takt zu erzielen.



Zusammenfassung und Ausblick

Fahrgastzählung/-befragung

Die Untersuchungen des RVR zeigen, dass die RB43 schon heute für Freizeit- und Alltagsverkehre im Emscher-Lippe-Raum Bedeutung hat und diese weiter gesteigert werden kann. Dies ergab eine Fahrgastzählung, bei der 3500 Fahrgäste im Tagesdurchschnitt (Werktag) ermittelt und etwa 1000 befragt wurden.

Die Auswertung der Ein-/Aussteigerzahlen an den einzelnen Stationen ergab, dass die RB43 eine gleichmäßige Nachfrageverteilung über die gesamte Strecke aufweist. Unter der Berücksichtigung des angebotenen 60-Min.-Taktes ist die Fahrgastnachfrage adäquat.

Im Rahmen der durchgeführten Fahrgastbefragung wurde ermittelt, dass die Emschertalbahn mit 80 % einen hohen Anteil „Stammkunden“ hat. Diese nutzen die Emschertalbahn täglich oder mehrfach wöchentlich und dies auch über längere Streckenabschnitte. Im Zentrum stehen Fahrten zu Arbeit, Schule und Ausbildung, hinzu treten Freizeit und Einkaufen. Die Nutzer der Emschertalbahn sind im Verhältnis zur Bevölkerung überdurchschnittlich jung.

Infrastruktur - Perspektiven

Mit Blick auf die aktuelle Funktion und die schlummernden Potenziale der Emschertalbahn können folgende infrastrukturelle Maßnahmen zur langfristigen Sicherung beitragen:

- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit
- Anpassung von Stationen im Sinne eines barrierefreien Zugangs und verbesserter Aufenthaltsqualität
- Verlegung bzw. Neubau von Haltepunkten
- optimierte Verknüpfung mit Bus und Bahn sowie PKW

Viele der Maßnahmen sind sowohl

aufgrund der damit verbundenen Kosten als auch der Planungsabläufe nur mittel- bis langfristig realisierbar. Doch können gerade auch einfache, kurzfristig realisierbare Maßnahmen wie verbesserte Hinweise zur Verknüpfung zwischen RB43 und kommunalem ÖPNV sowie zur Lage der Stationen dazu beitragen, die Emschertalbahn im Bewusstsein potenzieller Nutzergruppen bekannter zu machen.

Die Aufwertung der Stationen ist trotzdem eine erforderliche Maßnahme, da nur so der Zugang zu den Zügen der Emschertalbahn verbessert werden kann.

Modernisierung/Verlegung von Bahnhöfen

Zu den Haltepunkten, bei denen eine Bahnsteigerhöhung zwecks barrierefreien Ein-/Ausstieges nebst Verbesserung der Fahrgastinformation und der Beschilderung wünschenswert wären, zählen Gladbeck-Zweckel, GE-Buer Süd, Gelsenkirchen Zoo, Castrop-Rauxel Süd, Castrop-Rauxel-Merklinde, DO-Bövinghausen, DO-Lütgendortmund Nord, DO-Marten, DO-Rahm und DO-Huckarde Nord. Für den Bahnhof Gladbeck-Zweckel liegen entsprechende Planungen vor, deren Realisierung im Herbst 2011 beginnen soll.

Der Haltepunkt Herne-Börnig verfügt zwar über einen Bahnsteig in Höhe von 76 cm, hat aber bezüglich seiner Ausstattung und der externen Wegweisung ebenfalls Modernisierungsbedarf.

Eine Verlegung des Bf Gladbeck Ost, wie von der Stadt Gladbeck geplant, um 200 Meter in südliche Richtung zum ZOB Oberhof ist notwendig, um einen attraktiven Zugang, eine optimale

Erreichbarkeit der Innenstadt und eine gute Verknüpfung mit dem lokalen und regionalen Busangebot zu erreichen.

Regionale Bahnknoten

Im Bahnhof Dorsten ist ebenfalls eine Anhebung der Bahnsteige (76 cm) notwendig. Eine Umgestaltung der Verkehrsanlagen (ggf. Nachrüstung Aufzug) kann jedoch nur im Rahmen der Gesamtmaßnahme „Umgestaltung Bahnhof Dorsten“ erfolgen.

Die Bahnhöfe Herne und Wanne-Eickel Hbf verfügen über 76 cm hohe Bahnsteige. Diese sind aber nur über Treppenaufgänge erreichbar. Die Nachrüstung mit Aufzügen ist von der DB AG für beide Bahnhöfe an ausgewählten Bahnsteigen vorgesehen. Die Bahnsteige der Emschertalbahn zählen jedoch nicht dazu.

Potenziale

Eine wesentliche Nachfragesteigerung lässt sich über eine Angebotsverdichtung zwischen Wanne-Eickel Hbf und Dortmund Hbf erreichen, da die RB43 hier zum Teil Siedlungsschwerpunkte und zentrale Bereiche bedient, deren mögliche Nachfragepotenziale bei einer Bedienung im Stundentakt nicht ausgeschöpft werden.

Ein werktäglicher 30-Minuten-Takt im östlichen Streckenabschnitt lässt eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen erwarten. Von den zusätzlichen Fahrgästen sind etwa die Hälfte Neukunden des öffentlichen Verkehrs. Den dadurch generierten zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen stehen jedoch auch höhere Betriebskosten gegenüber, so dass eine solche Maßnahme eher eine langfristige Perspektive darstellt.

Perspektiven aus kommunaler Sicht

Stadt	Bahnhof	Kurzfristige Maßnahmen (Finanzierung evtl. durch Kommunen)	Mittelfristige Maßnahmen (Finanzierung noch zu klären)	Langfristige Maßnahmen (Finanzierung noch zu klären)
Dorsten	Dorsten	<ul style="list-style-type: none"> • Säuberung der Fußgängerrunterführung zur Stadt 		<ul style="list-style-type: none"> • Städtebauliche Konzeption der Westgleise
Bottrop	Feldhausen	Verbesserung des Bahnhofsumfelds durch <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung eines Taxistellplatzes • Einrichtung von P+R • Wegweisung von/zur Bushaltestelle • Verlegung der B+R-Plätze (näher an Haltestelle) 		
Gladbeck	Gladbeck-Zweckel	Neubau <ul style="list-style-type: none"> • und Anhebung der Bahnsteige einschließlich neuer Bahnsteigausstattungen mit Wetterschutz, Lautsprecheranlagen, Beleuchtung, Fahrplanvitriolen und Fahrausweisautomaten, • von zwei barrierefreien Zugangsrampen zu den Bahnsteigen. • von 16 P&R-Stellplätzen sowie einer zusätzlichen B&R-Anlage mit weiteren zehn Plätzen. <p>Die Umsetzung der o.g. Maßnahmen durch DB Station & Service und die Stadt Gladbeck ist in der Zeit von Oktober 2011 bis Februar 2012 terminiert.</p>		
Gladbeck	Gladbeck Ost	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Wegweisung vom und zum Bahnhof Gladbeck Ost 		<ul style="list-style-type: none"> • Verlegung des Bahnhofs Gladbeck Ost um ca. 200 m zum Busbahnhof Oberhof • Planungen sind vorhanden
Gelsenkirchen	Gelsenkirchen-Buer Süd	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Wegweisung von/zur Straßenbahn- und Bushaltestelle an der Horster Straße („Wegeleitsystem“) • Errichtung ansprechender Fahrgastunterstände (Förderung durch Aufgabenträger-Pauschale denkbar) und Fahrgastinformationen 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Bahnhofsumfeldes und der Zuwegung zum Bahnhof durch Umbau der Horster Straße • Barrierefreier Umstieg von/zur Straßenbahn- und Bushaltestelle durch Umbau der Horster Straße 	<ul style="list-style-type: none"> • Anhebung des Bahnsteigs auf eine Höhe von 76 cm für barrierefreien Ein-/Ausstieg • Verlegung des Haltepunktes näher an die Horster Straße
Gelsenkirchen	Gelsenkirchen Zoo	Verbesserung der Wegweisung („Wegeleitsystem“) <ul style="list-style-type: none"> • von der bzw. zur ZOOM Erlebniswelt • von bzw. zu den Straßenbahn- und Bushaltestellen an der Bismarckstraße Renovierung der vorhandenen • Fahrgastunterstände • Fahrgastinformationen <p>Vorschlag Stadt Dortmund:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zoom-Erlebniswelt in Abo-Lust-Couponheit der DSW21 aufnehmen 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Zuwegung zum Bahnhof durch Umbau der Bismarckstraße (Beleuchtung, evtl. optische Aufwertung durch Anstrich der Tunnelwände A42) • Prüfung der Errichtung eines P+R-Parkplatzes in der Nähe des Haltepunktes im Rahmen des Umbaus der Bismarckstraße 	<ul style="list-style-type: none"> • Anhebung des Bahnsteigs auf eine Höhe von 76 cm für barrierefreien Ein-/Ausstieg • Herrichtung der barrierefreien Erreichbarkeit des Haltepunktes

Stadt	Bahnhof	Kurzfristige Maßnahmen (Finanzierung evtl. durch Kommunen)	Mittelfristige Maßnahmen (Finanzierung noch zu klären)	Langfristige Maßnahmen (Finanzierung noch zu klären)
Herne	Herne-Börnig	<ul style="list-style-type: none"> • Aufnahme der Wegweisung zum Bf Börnig in das in der Konzeption befindliche Wegweisungssystem • Darstellung der Verknüpfung zum Busverkehr In der sektoralen Fortschreibung des kommunalen Nahverkehrsplanes • Prüfung einer barrierefreien Zuwegung 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufstellung einzelner Fahrgastunterstände (Finanzierung evtl. aus der ÖPNV-Pauschale denkbar) 	
Castrop-Rauxel	Castrop-Rauxel Süd	<ul style="list-style-type: none"> • Wegweisung von/ zum Busbahnhof Münsterplatz: 3 – 4 Hinweisschilder; die Finanzierung ist geklärt 	<ul style="list-style-type: none"> • Umbenennung des Haltepunktes in „Castrop-Rauxel Altstadt“ • Aufstellen von Fahrradständern 	
Castrop-Rauxel	Castrop-Rauxel-Merklinde	<ul style="list-style-type: none"> • Wegweisung von der B 235 zum Haltepunkt Merklinde; keine Kosten für die Stadt Castrop-Rauxel, Straßen.NRW verantwortlich 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufstellung von Fahrradständern 	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung des Wohngebietes am Gleisdreieck generiert zusätzliches Kundenpotenzial • Planung einer behindertengerechten Zuwegung aus Richtung Johannesstraße: Fuß und Radweg/ -brücke vom Wohngebiet Gleisdreieck zur Grünen Acht
Dortmund	Dortmund-Bövinghausen	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Wegeleitsystems zu den Haltestellen • zentrale Lage aufwerten Sichtbarkeit des Haltepunktes verbessern. 		
Dortmund	Dortmund-Lütgendortmund Nord	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Wegeleitsystems zu den Haltestellen • Sichtbarkeit des Haltepunktes verbessern 	<ul style="list-style-type: none"> • Umbenennung des Haltepunktes 	
Dortmund	Dortmund-Marten	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Wegeleitsystems zu den Haltestellen • Sichtbarkeit des Haltepunktes verbessern 		
Dortmund	Dortmund-Rahm	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Wegeleitsystems zu den Haltestellen • Sichtbarkeit des Haltepunktes verbessern 		
Dortmund	Dortmund-Huckarde Nord	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Wegeleitsystems zu den Haltestellen • Unterführung Huckarde Nord optisch aufwerten • Sichtbarkeit der Haltepunkte verbessern 		



Impressum

Herausgeber:

Regionalverband Ruhr
Kronprinzenstraße 35
45128 Essen
Fon 0210 / 2069-0
Fax 0201 / 2069-500

Projektbearbeitung:

Referat Regionalentwicklung und
Team Freizeitmarketing beim
Regionalverband Ruhr

Fotonachweis: Regionalverband Ruhr

Essen, Juni 2011