

Im ÖPNV-Himmel

Vor rund einem Jahr wurde die Bahnstrecke nach Brilon Stadt im Personenverkehr reaktiviert, am Endpunkt entstand eine moderne Bahn-Bus-Umsteigestation der kurzen Wege.

TEXT: TIM SCHULZ FOTOS: REGIONALVERKEHR PLAN: ZWECKVERBAND SPNV RUHR-LIPPE

Zwischen den Bahnhöfen Brilon Wald und Brilon Stadt liegen gerade einmal acht Kilometer Schienenstrecke. Oder – je nach Sichtweise – Welten. Der Bahnhof Brilon Wald liegt an der Oberen Ruhrtalbahn Dortmund – Bestwig – Warburg (Westf) und ist – als Umsteigestation zu den Zügen nach Korbach Süd und Brilon Stadt – ein Schandfleck. Das ehemals stattliche Empfangsgebäude steht leer und ist dem Verfall preisgegeben. Die Fußgängerunterführung zu den Bahnsteigen ist ein ebenso finsternes wie feuchtes Urinal, der Fußboden mit Abfällen bedeckt. Ausgetretene Stufen führen hinauf zu den Bahnsteigen. Die ihre besten Zeiten auch schon etwas länger hinter sich haben: Der Bodenbelag ist uneben, und durch die Wartehäuschen, aus denen die meisten Scheiben herausgeschlagen sind, pfeift der Wind.

Die Fahrt in einem der modernen Triebwagen der Baureihe 640 von DB Regio hinauf nach Brilon Stadt dauert nur acht Minuten. Und führt aus der Bimmelbahnhölle direkt in den ÖPNV-Himmel. Der neue Bahn-Bus-Umsteigeknoten Brilon Stadt wurde Ende 2011 eröffnet, die seit über 30 Jahren nur noch von Güterzügen befahrene Nebenbahn im Personenverkehr reaktiviert. Entstanden ist eine barrierefreie Station der kurzen Wege: Vom Zug zum Bus, zum Pkw oder zum Fahrrad sind es nur wenige Meter.

Bereits am 3. September 2009 hatte der Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe (ZRL), Mitglied des Aufgabenträgers Nah-

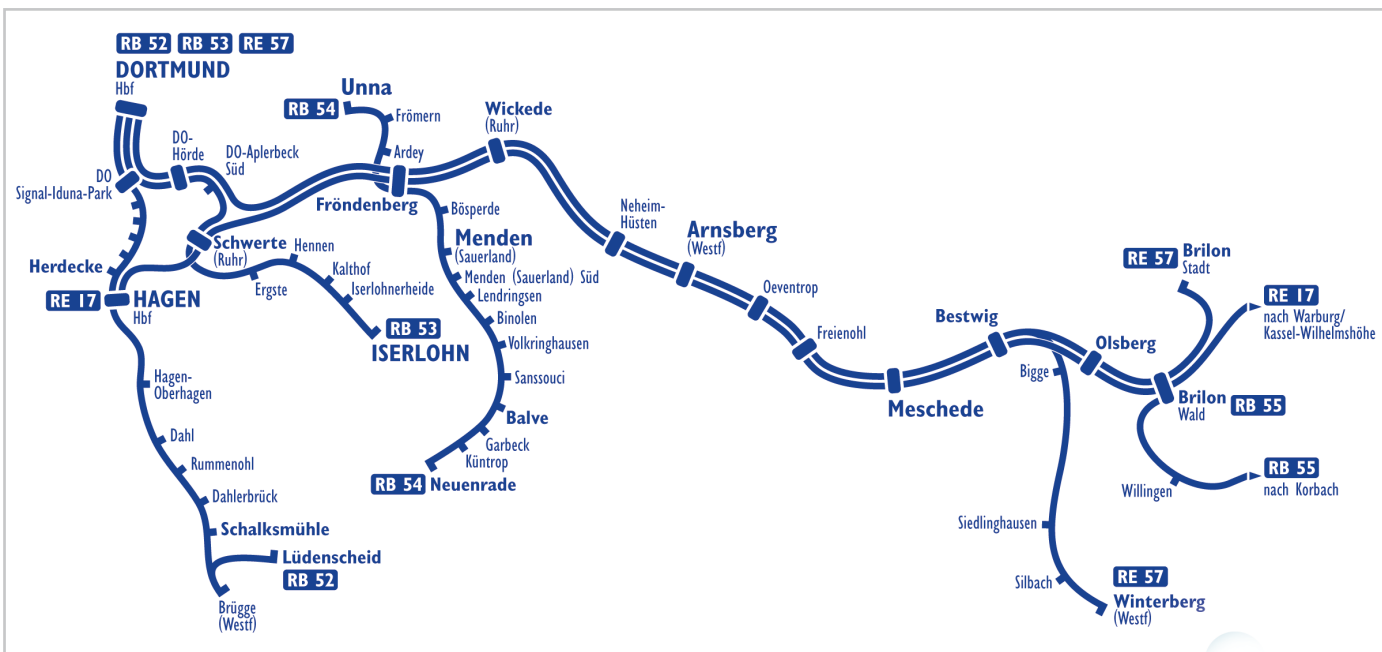
verkehr Westfalen-Lippe (NWL), beschlossen, den Streckenabschnitt Brilon Wald – Brilon Stadt wieder für den Personenverkehr zu öffnen und in das Sauerland-Netz einzubinden. Dazu wurden intensive Verhandlungen mit DB Netz, DB Regio und der Stadt Brilon geführt und ein entsprechendes Einstiegs-konzept mit bis nach Dortmund durchgebundenen Verkehren und Pendelfahrten bis Brilon Wald entwickelt.

Am 6. September 2011 wird der erste Spatenstich für den neuen Stadtbahnhof gesetzt. In wenigen Monaten errichtet die DB Station & Service AG 250 Meter nördlich des alten Empfangsgebäudes, das längst anderweitig genutzt wird, einen 110 Meter langen und 76 Zentimeter hohen Bahnsteig. Mit behindertengerechter Ausstattung (Blindenleitstreifen), Beleuchtung, Fahrgastinformationszeige und weiteren Ausstattungen werden insgesamt 504.000 Euro verbaut. Finanziert wird dieser Betrag aus Mitteln des Landes Nordrhein-Westfalen. Gleichzeitig entsteht unmittelbar neben dem neuen Bahnsteig ein Busbahnhof mit vier Haltebuchten, der aus nördlicher und südlicher Richtung angefahren werden kann. Zwischen den Bussteigen ist Raum für 20 Park-and-ride-Plätze und einen Buswarteplatz. Am südlichen Ende der Anlage werden überdachte Fahrradständer errichtet, am nördlichen Ende eine WC-Anlage. Auf dem kombinierten Bahn-Bus-Steig, an dem zwei Busse gleichzeitig hintereinander halten können, bietet ein verglaster Unterstand mit Ticketautomat und Infovitri- nen Schutz vor Regen und Schnee. Die Kosten für den Busbahnhof belaufen sich auf rund 1,24 Millionen Euro. Davon übernimmt der NWL rund 1,04 Millionen aus ÖPNV-Infrastruktur-Fördermitteln, die Stadt Brilon leistet rund 200.000 Euro. Die Reaktivierung der Strecke Brilon Wald – Brilon Stadt erfolgt durch DB Netz und kostet knapp 1,19 Millionen Euro.

Die neue Verkehrsdrehscheibe wird pünktlich zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 eröffnet. Täglich wird weitgehend stündlich gefahren. Montags bis freitags sind acht Züge bis nach Dortmund durchgebunden: Zum Einsatz kommen einteilige Coradia Lint der Baureihe 640, die in Bestwig mit den zweiteiligen Coradia Lint der Baureihe 648 aus Winterberg gekuppelt werden und gemeinsam weiterrollen. Ansonsten wird im Pendelverkehr nach Brilon Wald mit Anschluss an die RE-Züge über Bestwig nach Hagen gefahren. Samstags und sonntags gibt es durchgehende Fahrten nach Korbach und Bestwig, hier besteht Anschluss nach Dortmund. Insgesamt



Die Umsteigewege am Kombibahnsteig sind kurz, doch die Anschlüsse zwischen Bahn und Bus könnten noch verbessert werden.



Oben: Für das Sauerland-Netz wird zurzeit ein neuer Betreiber gesucht. Links: Der Kasseler Sonderbord erleichtert das Einsteigen in die Busse. Rechts: Eher hinderlich sind die zu niedrigen Fußböden in der Baureihe 640 sowie der große Spalt zwischen Bahnsteig und Fahrzeug.

werden im Fahrplanjahr 2012 130.000 Zugkilometer zusätzlich gefahren, die vom Aufgabenträger NWL bei DB Regio bestellt werden. Die zur Finanzierung erforderlichen rund eine Million Euro werden im Rahmen der Gesamtfinanzierung des SPNV im Raum Ruhr-Lippe aufgefangen, da zusätzliche Mittel nicht zur Verfügung stehen.

Am neuen Umsteigebahnhof gefallen die kurzen Wege und das weitgehend stimmige Umfeld. Bereits 2008 sind die umfangreichen, nicht mehr genutzten Gleisanlagen des Bahnhofs Brilon Stadt auf das Strecken- und ein Umsetzgleis reduziert worden. Auf der frei gewordenen Fläche entsteht ein Einkaufszentrum, sodass der Bahnhof im Mittelpunkt der täglichen Verkehrsströme liegt. Das ehemalige Empfangsgebäude und der Güterschuppen sind vorbildlich saniert und einer neuen Nutzung zugeführt worden, zurzeit wird der Komplex noch um den Neubau eines Bürogebäudes ergänzt. Die Bussteige sind mit dem in der Region weit verbreiteten Kasseler Sonderbord des Herstellers Profilbeton ausgestattet, sodass die Busfahrer dicht an die Kante heranfahren können, ohne die Reifen zu beschädigen. Werden die Busse abgesenkt, ist ein nahezu stufenfreier Einstieg möglich.

Die Kritikpunkte sind überschaubar: Der Unterstand auf dem Kombibahnsteig ist zu klein, trocken kommen die Reisenden nicht vom Zug zum Bus. Zurzeit werden auch noch die falschen Fahrzeuge eingesetzt: Die Fußbodenhöhe der Baureihe 640 ist niedriger als der Bahnsteig, sodass Rollstuhlfahrer nur mit einer Rampe einsteigen können. 2012 werden zirka 100.000 Fahrgäste auf der Schiene zwischen Brilon Wald und Brilon Stadt gezählt – viel ist das nicht. Die Anschlüsse zwischen Bahn und Bus ließen sich noch optimieren.

Neue Schienenfahrzeuge könnten ab Ende 2016 zum Einsatz kommen: Im Oktober 2012 haben der NWL, der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) die Leistungen im so genannten Sauerland-Netz für zwölf Jahre in zwei Losen ausgeschrieben. Los 1 umfasst die Regionalbahnen auf der Oberen Ruhrtalbahn und den Strecken nach Lüdenscheid, Iserlohn und Unna bzw. Neuenrade, Los 2 die Regionalexpress-Leistungen Hagen – Kassel-Wilhelmshöhe (Sauerland-Express, RE 17) und Dortmund – Winterberg / Brilon Stadt (Dortmund-Sauerland-Express, RE 57). Das Leistungsvolumen insgesamt entspricht mit zirka 5,6 Millionen Zugkilometern dem heutigen Umfang.