



## Metrorapid Schwebend durchs Ruhrgebiet

Nordrhein-Westfalen. (js) Nach dem Aus für die Transrapid-Strecke Hamburg – Berlin soll nach dem Willen der Bundesregierung eine Regionalverkehrsvariante gebaut werden. Derzeit sind noch zwei Strecken in der Auswahl: In München von der Innenstadt zum Flughafen und in NRW als so genannter Metrorapid von Dortmund nach Düsseldorf. Der folgende Artikel soll die Vor- und Nachteile dieser Strecke aus Fahrgastsicht untersuchen.

Das Land Nordrhein-Westfalen hat sich mit der Strecke Dortmund – Essen – Düsseldorf beworben, die später über Wuppertal zu einem Ring geschlossen und nach Köln verlängert werden kann. Damit soll eine Parallelstrecke zum NRW-Express, der am stärksten belasteten Linie im Ruhrgebiet, geschaffen werden.

Die Magnetschwebbahn soll die Hauptbahnhöfe in Dortmund, Bochum, Essen, Mülheim, Duisburg und Düsseldorf sowie die Flughäfen Düsseldorf und Dortmund bedienen und zu über 90 % entlang der vorhandenen Eisenbahnhauptstrecke geführt werden. Am Düsseldorfer Flughafen ist ein neuer Tunnel geplant. Nördlich des Duisburger Hauptbahnhof soll die Strecke parallel zur Autobahn A 59 verlaufen, um dann die Ruhrauen auf einer eigenen Hochbrücke zu überqueren und zwischen Oberhausen-Alstaden und Mülheim-Styrum die Trasse der stillgelegten Bahnstrecke von Meiderich Süd zu nutzen. Essen soll sie in Richtung Osten über Kray Nord verlassen, um dann im Bereich der Stadtgrenze zu Bochum wieder auf die Eisenbahnhauptstrecke zu treffen.



Vorserienfahrzeug Transrapid 08 in der Versuchsanlage Emsland

An den bisherigen Eisenbahnstrecken sind Umbauten nötig, um Platz für die Metrorapid-Trasse zu schaffen. Dabei ist zu befürchten, dass schwach genutzte Gleisanschlüsse aufgegeben werden, um teure Kreuzungsbauwerke zu sparen. Eng wird es in den Hauptbahnhöfen Essen und Bochum. Falls hier bestehende Bahnsteigkanten entfallen, würde die Verspätungsfähigkeit der Eisenbahnhauptstrecke wachsen.

Fortsetzung auf Seite 3 >>>

In dieser Ausgabe:

- Betuwelijjn
- RB statt Pseudo-S-Bahn
- ÖPNV in ... Nancy
- Mitgliederversammlung

# Inhalt & Adressen

## Inhaltsverzeichnis

<b>Titel</b>	<b>1</b>
Metrorapid – Schwebend durchs Ruhrgebiet	
<b>Inhalt &amp; Adressen</b>	<b>2</b>
<b>Verkehrspolitik</b>	<b>4</b>
Betuwelijm – Auswirkungen auf den Nahverkehr	
<b>Glosse</b>	<b>6</b>
Schienenersatzverkehr	
<b>Konzept</b>	<b>7</b>
Regionalbahn statt Pseudo-S-Bahn	
<b>Regionales</b>	<b>8</b>
<b>Neulich in Bus &amp; Bahn ...</b>	<b>9</b>
<b>ÖPNV in ...</b>	<b>10</b>
Nancy: Die Geburt der Tram auf Rädern	
<b>PRO BAHN – Intern</b>	<b>11</b>
Einladung zur Jahresmitgliederversammlung Ohne Auto-mobil Hinweis für Ruhrschiene Abonnenten	
<b>Termine</b>	<b>12</b>

## Impressum

Herausgeb.: PRO BAHN e.V., Regionalverband Ruhr  
Auflage: 500 Exemplare  
Ausgaben: Anfang Januar, April, Juli und Oktober  
Preis: kostenlos für PRO BAHN-Mitglieder  
des RV Ruhr  
Abonnement 10,- DM (5,11 €) pro Jahr  
Redaktion: Toni Deenen (V.i.S.d.P.), Burkhard Dedy,  
Jochen Schönfisch, Dominik Vinbruck  
Mitarbeiter: Lothar Ebbers, Thorsten Hensel,  
Britta Behrens, Norbert Spann, Axel Hercher

Das Arbeitsgebiet des Regionalverbandes umfasst die Städte Bochum, Bottrop, Dortmund, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Hamm, Herne, Mülheim/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 **Ruhrschiene** zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet, Nachdruck einzelner Artikel in anderen Publikationen nur mit Zustimmung der Redaktion und gegen Überlassung von zwei Belegexemplaren. Die Zustimmung für den Abdruck durch andere PRO BAHN-Gliederungen ist immer gegeben.

**Alle Angaben in der Ruhrschiene zu Fahrplänen und Tarifen wurden mit großer Sorgfalt recherchiert. Eine Gewähr für die Richtigkeit kann allerdings nicht übernommen werden.**

## Ihre Ansprechpartner bei PRO BAHN

PRO BAHN e.V., Regionalverband Ruhr, Verkehrs- und Umweltzentrum Essen, Maxstraße 11, 45127 Essen,  
☎ 02 01 / 222 555, ☎ 23 17 07, E-Mail: probahn-ruhr@vuz-essen.de, Internet: <http://www.pro-bahn.de/nrw>

**Öffnungszeiten des Verkehrs- und Umweltzentrums: montags bis freitags 16 bis 19 Uhr**

Vorsitzender: Burkhard Dedy, Sonnenplatz 4, 44137 Dortmund, ☎ 02 31 / 1 38 66 04, ☎ 1 38 55 04,  
E-Mail: b.dedy@gmx.de

Stv. Vorsitzender: Jochen Schönfisch, Kantstraße 41b, 44627 Herne, ☎ 0 23 23 / 38 00 61,  
E-Mail: jochen.schoenfisch+pb@ruhr-uni-bochum.de

Stv. Vorsitzender: Ulrich Steffens, Lange Straße 7, 45307 Essen, ☎ 02 01 / 55 28 66

Pressesprecher: Thorsten Hensel, Pollerbergstr. 24, 45145 Essen, ☎ / ☎ 02 01 / 70 53 02

Redaktion (Texte): Toni Deenen, Königsberger Straße 27, 46047 Oberhausen, ☎ 02 08 / 9 69 41 45, ☎ 9 69 41 46  
E-Mail: toni.deenen@meocom-online.de

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

Spendenkonto: PRO BAHN NRW, Postbank Essen (BLZ 360 010 43), Kto-Nr. 220 709-433

**Bitte als Verwendungszweck angeben: „RV Ruhr“!**

PRO BAHN Nordrhein-Westfalen e.V., Verkehrs- und Umweltzentrum Essen, Maxstraße 11, 45127 Essen,  
☎ 02 01 / 222 555, ☎ 231 707, E-Mail: probahn-nrw@vuz-essen.de, Internet: <http://www.pro-bahn.de/nrw>

Vorsitzender: Oliver Stieglitz, Missundestraße 7, 44145 Dortmund, ☎ 02 31 / 81 56 11,  
E-Mail: nrw-info@probahn.de

Geschäftsführer: Guido Berg, Eickenscheidter Fuhr 54, 45139 Essen, ☎ 02 01 / 27 79 64,  
E-Mail: mountain@planet-interkom.de

PRO BAHN e.V. (Bundesverband), Schwanthalerstraße 74, 80336 München,  
☎ 0 89 / 54 45 62 13, ☎ 54 45 62 14, Internet: <http://www.pro-bahn.de>

>>> Fortsetzung von Seite 1

Größtes Problem der Magnetschwebebahn ist die Inkompatibilität zu dem seit gut 150 Jahren in Deutschland fast flächendeckend gebauten Eisenbahnsystem. Der Transrapid benötigt einen eigenen Fahrweg aus Beton- oder Stahlträgern, die auf bis zu 20 m hohen Stützen oder bei ebenerdiger Trassierung 1,25 m bis 2,20 m über dem Boden liegen. Zum bestehenden Eisenbahnnetz entstehen Umsteigezwänge, da die Metrorapidzüge nicht über bestehende Gleise durchgebunden werden können. Selbst wenn es technisch möglich sein sollte in den Fahrweg auch klassische Eisenbahnschienen einzubauen, kann die Metrorapidstrecke nicht im Mischbetrieb von üblichen Eisenbahnzügen mitgenutzt werden.

### Änderungen bei anderen Linien

Der Metrorapid soll im 10-Minuten-Takt verkehren, zur Schwachverkehrszeit alle 20 Min. Als Züge sind sechsteilige Einheiten mit insgesamt gut 700 Sitz- und Stehplätzen geplant. Auf dem Abschnitt Dortmund – Düsseldorf ist vorgesehen, dafür die Fernverkehrsverbindungen auf etwa die Hälfte zu reduzieren. Die Änderungen im Regionalverkehr sind noch nicht genau abzusehen. Während die Gutachter in der Studie zum Trassenvorschlag nur davon sprechen, den RegionalExpress 1 einmal stündlich verkehren zu lassen und auf die in der zweiten Stufe des ITF geplante Verdichtung auf einen 15-Minuten-Takt zwischen Dortmund und Düsseldorf zu verzichten, spricht man in der Landesregierung vom Entfallen der Teilstrecken Essen – Bochum der RB 40, Düsseldorf Hbf – Flughafen der S 7 und Duisburg – Düsseldorf einiger von Oberhausen kommender Linien. Dadurch würden zusätzliche Umsteigezwänge mit Fahrzeitverlängerungen zum Metrorapid entstehen. Benachteiligt würden auf jeden Fall die Bewohner von Wattenscheid, da der Metrorapid im Gegensatz zum Regional-Express den dortigen Bahnhof auslassen wird.

Da der Metrorapid Regionalzüge ersetzen wird, sollten in ihm auf jeden Fall VRR-Tickets ohne Zuschlag gelten!

*Wir Fahrgäste sind für jede Verbesserung dankbar. Die Bundesregierung hat entschieden, die für die nicht wirtschaftlich zu betreibende Strecke Hamburg – Berlin vorgesehenen rund 5 Mrd. DM in eine der Alternativstrecken zu investieren. Während die kürzere Münchener Strecke nur etwa 3 Mrd. DM kosten soll, wird beim Metrorapid mit rund 7 Mrd. DM Investitionskosten gerechnet, so dass vermutlich auch Geld aus dem Verkehrsetat des Landes benötigt wird. Die Bundesmittel sind in erster Linie für Wirtschafts- und Technologieförderung und Imagezwecke gedacht. Sie können daher leider nicht für andere vom verkehrlichen Nutzen in der Region wichtigere Projekte verwendet werden. Diese dürfen aber – mit oder ohne Metrorapid – nicht vergessen werden! Dies ist insbesondere dann zu beachten, wenn aus politischen Gründen sowohl die Strecke in Bayern als auch die in NRW realisiert werden soll. Denn dann müsste das zur Verfügung stehende Geld auch noch geteilt werden.*

*Dringend notwendig ist die Verdichtung der S 1 zwischen Dortmund und Duisburg, wozu fast nur eine zusätzliche Brücke in Essen-Steele-Ost notwendig wäre, der zweigleisige Ausbau zwischen Essen-Borbeck und Bottrop (vgl. **Ruhr-schiene 2000#4**, S. 11) und die Verlängerung der S 4 bis Wanne-Eickel, an der schon seit über 20 Jahren geplant wird. Hier wäre eine Umsetzungsgeschwindigkeit wie beim Metrorapid wünschenswert, falls dieser tatsächlich nach nur 5 Jahren für Machbarkeitsstudie, Planung, Bau und Probebetrieb zur Fußball-WM 2006 fertig sein sollte. Übrigens nur aus Imagegründen: Die geplante Strecke erschließt weder das Westfalenstadion in Dortmund noch „Auf Schalke“ in Gelsenkirchen oder das Rhein-stadion Düsseldorf.*

**Zur weiteren Diskussion des Themas und zur Durchsetzung von Fahrgastinteressen plant PRO BAHN die Einrichtung einer Fachkommission „Metrorapid“. Ein erstes Treffen ist geplant für Samstag, 13.01.01, 14 Uhr im Verkehrs- und Umweltzentrum Essen. Alle Interessenten sind herzlich eingeladen.**

# Betuwelijn Auswirkungen auf den Nahverkehr

**Oberhausen. (le)** In den Niederlanden ist eine neue leistungsfähige Güterzugstrecke vom Rotterdamer Hafen zum Grenzübergang Zevenaar/Emmerich im Bau (Betuweroute), die Fertigstellung ist für das Jahr 2005 vorgesehen. Zu dieser Strecke sind Verbindungsspangen zu den Grenzübergängen Venlo/Kaldenkirchen (Zuidtak) und Hengelo/Bad Bentheim (Noordtak) geplant, deren Bau auf niederländischer Seite zunächst zurückgestellt ist.

Statt dessen soll zunächst auch der Verkehr in Richtung Norddeutschland über Zevenaar/Emmerich geführt werden. Im Stadtgebiet Oberhausen erfolgt die Aufteilung der Verkehrsströme in Richtung Herne (Verkehr nach Norden, Osten und Südosten) bzw. Oberhausen West (Verkehr in Richtung Rheinschiene). Für erstere Verbindung stehen zwei eingleisige plangleiche Spangen zur Verfügung (alte Emschertalbahn nach Osterfeld Süd und Schlackenbergsperre nach Essen-Dellwig).

## Eine einzige Baumaßnahme

Für den Weg nach Oberhausen West wird zur Zeit die bestehende eingleisige Spange zweigleisig und für höhere Geschwindigkeiten ausgebaut, die bislang einzige Baumaßnahme auf deutscher Seite im Zusammenhang mit der Betuwelijn. Dabei wird zwar planfrei in die Güterzugstrecken zwischen Osterfeld und Oberhausen West eingefädelt, die Einfädelerung in die Hollandbahn erfolgt aber weiterhin plangleich! Für weitere Ausbaumaßnahmen im Gesamtbereich zwischen Oberhausen und der niederländischen Grenze hat DB Netz noch keine konkreten Pläne vorgelegt.

Die Betuwelijn soll den stark zunehmenden Verkehr von und zu dem Nordseehafen Rotterdam in Zukunft verstärkt auf die Schiene bringen. Hierbei handelt es sich sowohl um Container als auch um Massengüter und zu mehr als einem Viertel um Chemiegüter (Tankwagen), worunter sich auch viele Gefahrguttransporte befinden. Schon in den letzten Jahren ist der grenzüberschreitende Güterverkehr über die Hollandbahn – entgegen sonstigen Trends im Bahngüterverkehr – merkbar gestiegen, u. a. auch

durch Stilllegung der grenzüberschreitenden Strecke zwischen Nijmegen und Kleve. Hierbei spielte auch die Netzöffnung für private Bahngesellschaften eine Rolle. Allerdings nutzen einige Betreiber auf dieser elektrifizierten Verbindung schwere und lautstarke Dieselloks, die insbesondere in den Nachtstunden zu unnötiger Lärmbelastung führen.

## Keine konkreten Ausbaupläne

Seit November 2000 läuft der ICE-Verkehr mit Mehrstromfahrzeugen in der Relation Amsterdam – Köln (ohne Halt in Emmerich), der nach Fertigstellung der Neubaustrecke Köln – Rhein/Main bis Frankfurt/Main verlängert werden soll. In diesem Zusammenhang ist auf niederländischer Seite ein Ausbau der Strecke Amsterdam – Arnhem auf höhere Geschwindigkeiten geplant (HSL-Oost). Auf deutscher Seite soll die Geschwindigkeit auf der Strecke Emmerich – Oberhausen weitgehend auf 200 km/h erhöht werden, wozu nach der Rechtslage die Auflassung aller Bahnübergänge erforderlich ist. Zwar sollen alle bestehenden Bahnübergänge an der Strecke durch Über- oder Unterführungen ersetzt werden, aber auch hierbei hat DB Netz mit den Planungen keine Eile. So sollen im Stadtgebiet Oberhausen noch die Sicherungsanlagen an den Bahnübergängen erneuert werden!

Die bislang ausreichende Streckenkapazität auf der Hollandbahn wird durch den zunehmenden Verkehr insbesondere auf dem Abschnitt Oberhausen – Wesel überschritten, vor allem durch die unterschiedliche Geschwindigkeit der verschiedenen Personen- und Güterverkehre. Eine Machbarkeitsstudie, die im Auftrag der Euregio Rhein-Waal durchgeführt wurde, kommt

zu dem Ergebnis, dass insbesondere der Personennahverkehr auch bei einem dreigleisigen Ausbau des Abschnitts zwischen Sterkrade und Wesel – dies sieht der zur Zeit gültige Bundesverkehrswegeplan (BVWP) vor – stark durch Folgeverspätungen durch verspätete Fernzüge beeinträchtigt wird, da sowohl ICE-Züge als auch die geplanten IC-Güter- und Schnellgüter-Züge im Fahrbetrieb Vorrang vor dem SPNV haben.

## Alarmsignale für den Nahverkehr

Bei dieser Untersuchung ist die zukünftige Bedeutung des SPNV auf der Strecke sehr zurückhaltend behandelt worden. Bestehende Ausbauplanungen (ITF 2. Stufe, zusätzliche Haltepunkte, S-Bahn bis Wesel) wurden nicht berücksichtigt. Insofern ist das Ergebnis der Studie ein absolutes Alarmzeichen für den SPNV auf der Strecke. Insgesamt wird ein deutlich umfangreicherer Ausbau für erforderlich gehalten (überwiegend drei- bis viergleisig), die Kosten dafür werden mit rund 1,3 Mrd. DM (gegenüber 800 Mio. DM nach BVWP) veranschlagt. Aber auch diese Planung der Gutachter sieht einen Mischverkehr zwischen Personennahverkehr und Güterverkehr, auch im Bereich einiger Haltepunkte, vor. Dies hätte zur Folge, dass hier die Durchfahrten der Güterzüge weiterhin an den Bahnsteiggleisen stattfinden und eine Erhöhung der Bahnsteige auf 96 cm für einen echten S-Bahn-Betrieb zwischen Oberhausen und Wesel mit stufenlosem Einstieg nicht möglich wäre.

## Hochgeschwindigkeitsstrecke

Eine Folgestudie für eine alternative Führung des schnellen Personen- und Güterverkehrs entlang der A 3 hat aufgezeigt, dass eine solche Trasse nur mit hohen Kosten von mehr als 3 Mrd. DM verwirklichtbar ist. Hierbei ist die Einfädelung dieser Strecke in die Hollandbahn auf Oberhausener Gebiet das besondere Problem. Eine Variante mit einer Einfädelung nördlich des Bahnhofs Sterkrade sieht dafür einen sechs Kilometer langen Tunnel unter dem Sterkrader Norden in einem aktiven Bergbaugelände vor, eine

zweite Variante, die nördlich des Bahnhofs Holten einfädelte und dabei eine bestehende Mülldeponie durchschneidet, wurde wegen praktischer Schwierigkeiten beim Bau wieder verworfen. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass trotz der neuen Trasse der Güterverkehr auf der bestehenden Strecke drastisch ansteigen wird und hier auch große Ausbaumaßnahmen erforderlich sind, da sonst der SPNV untragbare Pünktlichkeitsgrade von unter 80 % aufweisen würde. Inzwischen haben die Städte entlang der Trasse ebenso wie der Nahverkehrszweckverband Niederrhein den mehrgleisigen Ausbau der bestehenden Strecke gefordert, zumal nur hierbei der Lärmschutz entlang der Strecke mitgebaut würde. Einzig die Stadt Emmerich fordert immer noch eine Umgehungsstrecke für das Stadtgebiet.

Noch gravierender als die Kapazität der Strecke zwischen Sterkrade und Emmerich – nur dies wurde in den beiden Studien untersucht – ist die Kapazität im Knotenbereich zwischen Sterkrade und Oberhausen Hbf zu beurteilen. Hier befinden sich auf gut vier Kilometer Streckenlänge sechs plangleiche Ein- und Ausfädelungen, die überwiegend stark genutzt werden. Konkrete Ausbauplanungen – es ist von fünf Gleisen die Rede – liegen auch hier nicht vor, insbesondere fehlen Konzepte für planfreie Ein- und Ausfädelungen.

## Keine Netzplanung von DB Netz

Wie wenig die DB Netz AG zukunftsweisend plant, zeigte der Neubau der GHH-Autobahnbrücke in Sterkrade vor wenigen Jahren. Hierbei wurde kein Durchlass für weitere Gleise auf der Hollandbahn mitgebaut, obwohl die Planungen für die Betuwelijn zu diesem Zeitpunkt bereits weit fortgeschritten waren. Bisher besteht eher die Strategie, den Verkehr erst einmal anwachsen zu lassen; dann kann ein Ausbau nur noch mit großen Einschränkungen durchgeführt werden und die werden vor allem zu Lasten des SPNV gehen. Grund genug für PRO BAHN, das Thema weiter kritisch zu verfolgen.

## Wochenendvergnügen Schienenersatzverkehr

(le) Gelegentlich, wenn wir zu sehr über die Widrigkeiten der Bahn schimpfen, zeigt sie uns, wie es ist, wenn wir ohne sie auskommen müssen. Diese Special Events, zumeist an Wochenenden, werden dann als Schienenersatzverkehr angekündigt, aber möglichst nicht allzu deutlich, sonst würde ja der Charakter dieser Veranstaltungen allzu alltäglich wirken. So erfährt man in der Regel nur an den direkt betroffenen Bahnhöfen davon, die Fahrplanauskunft über die Fernverkehrsautomaten lässt sie nicht erkennen. Im November gab es solchen SEV auf den Strecken nach Dorsten und besonders schön war er auf der Verbindung von Wanne-Eickel nach Dorsten.

Natürlich braucht ein Bus im Stadtverkehr deutlich länger als ein Zug, und dies haben die Ersatz-Planer dann auch berücksichtigt. Statt 31 Minuten wies der Ersatzfahrplan gleich eine Fahrzeit von 84 Minuten auf. Mit diesem Trick konnte statt der sonst an Sonntagen üblichen zweistündlichen Bedienung ein Stundentakt durchgesetzt werden, und gleich vier Busse mussten dafür auf die Straße. Wer mit der RB 43 von Dortmund kam, erhielt ebenso einen Anschluss, wie derjenige, der entsprechend dem Zugfahrplan in Dorsten sein wollte. Er musste nur eine Stunde eher abfahren und hätte in Wanne-Eickel auch Anschluss von Dortmund mit dem RE 3 bekommen, wenn dieser nicht wegen Bauarbeiten im Raum Aachen an diesem Wochenende permanent größere Verspätungen mit sich geschleppt hätte. Und für einen Anschluss von Dortmund mit der S 2 war die Übergangszeit von einer Minute natürlich zu gering.

Am Hauptbahnhof Wanne-Eickel begann dann gleich die Verwirrtour. Der aushängende Ersatzfahrplan im Bahnhof gab als Abfahrstelle Bussteig 5 an, an Bussteig 5 hing ein weiterer Ersatzfahrplan, der Bus stand aber an Bussteig 2, erkennbar an dem DIN-A 4-Blatt mit der Aufschrift „DB - Schienenersatzverkehr“ in Klarsichtfolie hinter der Heckscheibe. Die anderen

Kennzeichen am Bus – Linie 004 bzw. Linie 204 – waren belanglos. Am gleichen Tag fuhr dann auch noch Schienenersatzverkehr für die Straßenbahn, der aber deutlich mit Linie 306 gekennzeichnet war. Der Fahrer, auf den widersprüchlichen Abfahrbussteig angesprochen, zeigte mir strahlend einen Zettel, auf dem eindeutig „Wanne-Eickel Hbf. Bussteig 2“ stand und bemerkte: „Wir fahren nur genau nach Fahrauftrag.“ Mit fünfminütiger Verspätung begann die Fahrt, trotzdem waren wir deutlich zu früh am Bahnhof Gelsenkirchen Zoo und mussten einige Minuten verkehrsbehindernd an der natürlich zugeparkten Ersatzhaltestelle abwarten.

Besonders interessant war der folgende Abschnitt. Wie schafft man es, von Gelsenkirchen Zoo bis Gelsenkirchen-Buer Süd 30 Minuten zu benötigen? Trotz großer Umwege – statt über Sutum fuhr der Bus über Schalke Nord und Horst – blieb dem Fahrer keine andere Wahl, als 200 Meter vor dem Bahnhof Buer Süd am Straßenrand 8 Minuten stehen zu bleiben, um nicht wieder am Bahnhof als Verkehrshindernis aufzufallen. Auch der weitere Weg nach Gladbeck Ost war trotz Umweg nicht langsam genug zu schaffen. Am dortigen Bahnhof zeigte die Bahn ihre Fähigkeit zur deutlichen Ausschilderung: Vor dem Bahnhof stand eine mobile Haltestelle mit der Aufschrift „Schienenersatzverkehr“. Da ist ja dann wohl nichts weiter erforderlich, und so war weder am Zugang noch auf der von hier aus sichtbaren Seite des Bahnsteigs irgendein Hinweis auf den Ersatzbetrieb zu sehen. Der Fahrgast, der vergeblich auf dem Bahnsteig wartete, gab es nach einiger Zeit auf und nahm die gewohnte Abkürzung zum Busbahnhof Oberhof.

Bis Dorsten blieb ich einziger Fahrgast, die Busse, die mir entgegenkamen, waren mit zwei und gar drei Fahrgästen schon besser ausgelastet. Und bei der Ankunft in Dorsten zur Minute 53 fuhr der Buspulk mit der Abfahrtsminute 52 gerade ab. Aber beim Schienenverkehr ist das ja auch nicht anders.

# Regionalbahn statt Pseudo-S-Bahn

## Ein Alternativkonzept zur Bedienung der Köln-Mindener Bahn

**Ruhrgebiet. (le) Wer mit der S 2 zwischen Duisburg und Dortmund fährt, findet ein sehr unterschiedliches Bild vor. Von Duisburg bis Dortmund-Mengede läuft ein Betrieb, der der früheren Nahverkehrsbedienung entspricht. Es werden die selben Halte wie seit Jahrzehnten bedient, der Abstand zwischen den einzelnen Halten beträgt fast 5 Kilometer, nirgendwo sind 96-cm-Hochbahnsteige angelegt, da überall noch Güterverkehr über die Gleise läuft.**

Die S 2 erreicht auf diesem Abschnitt, bei drei zusätzlichen Halten, die gleichen Fahrzeiten wie der RE 3. Völlig anders sieht es dann zwischen Dortmund-Mengede und Dortmund Hbf aus.

### Langsame Schnellbahnen

Hier beträgt der Halteabstand weniger als 2 km, überall finden sich Hochbahnsteige und die S 2 hat hier eine um 10 bis 11 Minuten längere Fahrzeit als der RE 3, der direkt von Mengede zum Hauptbahnhof fährt. Da es nur geringe Beziehungen zwischen den S-Bahn-Halten in Dortmund und den westlichen Nachbarstädten gibt, ist für die meisten Fahrgäste aus Castrop-Rauxel, Herne und Gelsenkirchen die S 2 im Verkehr zum Oberzentrum Dortmund recht unattraktiv. Und die geplante S 4 über Dortmund-Lütgendortmund hätte zwischen Dortmund und Herne eine noch einmal rund fünf Minuten längere Fahrzeit als die S 2. Da helfen auch Konzepte, die S-Bahnen auf einen 15-Minuten-Takt zu verdichten, überhaupt nicht, ein mit dem Auto konkurrenzfähiges Angebot zu erreichen. Und auffällig ist, dass der VRR in seinem Zielnetz 2015 Recklinghausen nicht mehr mit der S-Bahn sondern mit einem neuen RE an Dortmund anbinden will.

### Schnellere Anbindung an Dortmund

Das Alternativkonzept: Auf der Köln-Mindener Strecke wird direkt nach Dortmund Hbf gefahren. Je nachdem, ob der Grundtakt im VRR bei 20 Minuten bleibt oder auf 15 Minuten verdichtet wird, würden entweder RB-Züge alle 20 Minuten von Dortmund nach Duisburg verkehren (der RE 3 entfiel dann), oder aber RB- und RE-Züge abwechselnd jeweils alle 30 Minuten. Die RB-

Züge könnten in Herne geflügelt werden, ein Zugteil nach Duisburg und einer nach Recklinghausen oder Haltern. Natürlich ist eine Durchbindung über Dortmund hinaus, z. B. nach Hamm, weiterhin sinnvoll, ebenso auf der Gegenseite in Duisburg. Als Fahrzeuge bieten sich die Triebwagen der BR 425/426 an, die für die Halteabstände und die Bahnsteigverhältnisse an der Strecke besser geeignet sind als die S-Bahn-Züge. Ob die RB dann doch als S-Bahn vermarktet wird ist eine Entscheidung, die sich im VRR nach Einführung der neuen Triebwagen prinzipiell stellt.

### S 4 nach Dortmund Hbf

Die S 4 kann wie geplant ab Herne über Gelsenkirchen nach Essen verkehren, während die S 2 nur bis Dortmund-Mengede fahren würde. Sinnvoll wäre dann ein Tausch der Äste von S 2 und S 4 in Dortmund-Dorstfeld, was eine Fahrstraßenkreuzung erfordert. Durch diese Maßnahme ergeben sich neue Direktverbindungen von Castrop-Altstadt, Bövinghausen, Lütgendortmund und Marten zum Hauptbahnhof, während Westerfilde und Huckarde durch die Stadtbahn direkt an den Hauptbahnhof angebunden sind. Nur von Nette/Oestrich und Wischlingen aus müsste zum Dortmunder Hauptbahnhof umgestiegen werden. Außerdem kann so von jedem Halt an der Köln-Mindener Strecke die Strecke Dorstfeld – Stadthaus – Unna mit einmaligem Umsteigen erreicht werden.

Insgesamt ist dieses Konzept deutlich billiger als die Planungen, S 2 und S 4 zu verdichten und nebenher den RE 3 und einen neuen RE Richtung Haltern zu fahren. Von den Vorzügen für die meisten Fahrgäste ganz zu schweigen.

## Regionales

**Witten. (bb/td) Die Straßenbahnlinie 310 ist eine der wenigen Strecken im Ruhrgebiet, die noch auf längeren Abschnitten eingleisig mit Ausweichstellen verläuft.**

Während der eingleisige Abschnitt zwischen Bochum, Ümminger Feld und Crengeldanz (ca. 2,8 km) im Zuge der Neubaustrecke über Langendreer Denkmal aufgegeben wird, baut die Stadt Witten den Abschnitt Bahnhofstraße – Heven (ca. 2,6 km) zweigleisig aus. An den Ausweichstellen an der Haltestelle Hevener Hellweg und in der Hans-Böckler-Straße warten die Bahnen auf die Gegenbahn, um in den jeweiligen nächsten eingleisigen Abschnitt einfahren zu können. Diese fast schon historisch anmutende, vor allem aber verspätungsanfällige, Prozedur wird spätestens im Jahre 2006 Geschichte sein.

Die Ausweichstellen, die aufgrund ihrer geringen Länge den Einsatz der Niederflurbahnen verhindern, verschwinden. Baubeginn für den Abschnitt Bahnhofstraße – Sprockhöveler Straße wird noch in diesem Jahr sein. An der Kreuzung Sprockhöveler Straße/Wannen wird ein Kreisverkehr errichtet, den die 310 diagonal durchfährt, während der Autoverkehr durch zwei Ampeln angehalten wird. Das Reststück bis zur Endstelle Heven Dorf, das auf eigener Trasse verläuft, wird anschließend ausgebaut.

**Ruhr/Westfalen-Süd. (bd)** Während die IR-Verbindung Düsseldorf – Ruhrgebiet – Hamm – Soest – Kassel – Weimar in diesem Bereich weitgehend unverändert bleibt (die Verlängerungen nach Aachen und nach Gera entfallen), wird die **IR-Linie auf der Ruhr-Sieg-Strecke bis auf ein Zugpaar eingestellt**. Zwischen Hagen und Frankfurt wird die Linie durch nicht durchgehende RE-Züge ersetzt, die dann auch zusätzliche Halte bedienen und mit Verbundfahrtscheinen genutzt werden können. Im Abschnitt Hagen – Düsseldorf dagegen entfällt die Linie ersatzlos.

**Rhein-Ruhr. (js)** Entgegen den Ankündigungen ändert sich bei den VRR-Preiserhöhungen doch etwas am **7-Tage-Ticket**: Ab Januar 2001 entfallen Übertragbarkeit und Fahrradmitnahme.

**Niederrhein. (dv)** Auch die **Verkehrsgemeinschaft Niederrhein VGN** erkennt ab dem **01.01.2001 die BahnCard an**.

Ab der Preistufe zwei können Fahrgäste der VGN Einzelfahrausweise zum Kindertarif kaufen. Eine vergleichbare Regelung existiert schon seit Ende Mai 2000 in den westfälischen Verkehrsgemeinschaften VRL, VGM und ZWS.

Als einziger Verkehrsverbund in NRW wird die VGN das **Schöne-Wochenend-Ticket** auch im neuen Jahr nicht auf ihren Buslinien anerkennen!

**Velbert/Wülfrath. (bd)** Nach derzeitigem Planungsstand gehen die Beteiligten von einer Fertigstellung der **Elektrifizierung und Inbetriebnahme der S 9 Essen – Wuppertal zum Dezember 2002** aus. Die neuen Haltepunkte Wülfrath-Aprath und Neviges-Rosenhügel sind allerdings schon ein Jahr früher fertig. Da die Fahrzeiten der RB 49 aber relativ starr sind, ist eine Inbetriebnahme der Haltepunkte zu diesem Zeitpunkt noch nicht möglich, da ein zusätzlicher Zug benötigt würde. Diese Kosten (3,6 Mio. DM) zu übernehmen, ist aber niemand bereit.

**Bottrop/Kreis Recklinghausen. (td)** **Zum Jahreswechsel wurden Ergänzungen und Nachbesserungen vorgenommen.**

So wurden die ersten echten Vestischen Nachtexpressen eingeführt. Der NE 1 fährt von Bottrop über Gladbeck und GE-Scholven nach GE-Buer, der NE 19 von GE-Horst über Gladbeck nach BOT-Kirchhellen.

Nach Fertigstellung der Wendeanlage in Bottrop-Grafenwald an der Kreuzung Schneiderstr./Bottroper Straße werden die unglücklichen Schleifenfahrten der Linie 261 aufgegeben. Die Busse fahren jetzt im Zweirichtungsverkehr über Vossundern und Grafenwald Kirche bis zur neuen Endstelle, wo Anschluss an den CE 50 nach Kirchhellen und Dorsten besteht. Dadurch kann die Linie in beiden Richtungen in den Knoten am ZOB eingebunden werden.

Der Fahrplan des CE 50 wird so verändert, dass die Anschlüsse am Bottroper Hbf zur S 9 und in Kirchhellen zum CE 56 sicherer werden.



Weitere Verbesserungen werden vsl. im März in den Bereichen Welheimer Mark, Ebel und Boy umgesetzt. Zum gleichen Zeitpunkt werden auch die geplanten Angebotsverschlechterungen auf der Linie D 16 umgesetzt. Eine ersatzlose Einstellung abends und am Wochenende wird es nach einem Gespräch zwischen allen Beteiligten und der Bezirksregierung Düsseldorf nicht mehr geben. Eine Variante ist eine Verknüpfung zwischen Linie 166 und 186 in Dellwig (zurzeit 29 Min. Umsteigezeit) und eine Führung auch der Abendfahrten zum ZOB.

Ab dem 6. April schließlich wird die Linie 247 GE-Buer – Stadtgrenze Scholven auf einen Stundentakt (bisher 90-Min.-Takt) verdichtet und am Wochenende bis zur Movie-World verlängert.

Ende September werden dann die Nahverkehrspläne der Städte Dorsten, Marl, Herten und Recklinghausen (westliches Stadtgebiet) umgesetzt. Unter anderem werden Anschlüsse am Recklinghäuser Hbf von und nach Essen hergestellt; Details sind zur Zeit noch in der Abstimmung mit den Städten. Das Schnellbus-Netz wird völlig neu gestaltet; die Busse fahren dann werktags tagsüber halbstündlich; abends und am Wochenende im Stundentakt:

SB 23: GE-Buer – Westerholt – Recklinghausen,

SB 25: Recklinghausen – Marl – Dorsten – Dorsten-Holsterhausen,

SB 26: Wulfen – Marl – Marl-Sinsen,

SB 27: Wanne-Eickel – Herten – Marl – Marl-Hüls.

**Borken. (bd) Zeitfahrausweise der Preisstufe B mit den Zentraltarifgebieten Bottrop/Gladbeck oder Gelsenkirchen gelten demnächst nicht nur in den angrenzenden Städten, sondern auch im Übergangstarif bis Borken.**

Damit sind die Verbindungen Essen Mitte – Borken oder Oberhausen – Borken enthalten. Der erheblich teurere und in den Bussen nicht gültige DB-Tarif wird dadurch vom günstigeren und praktischeren VRR-Tarif abgelöst. Die Mindereinnahmen tragen der Schienenverbund Münsterland bzw. der Kreis Borken.

... in Essen-Steele Ost, am Gleis 2/4. Der Blick in das Aufzugs-Wartungsbuch offenbart Interessantes: bis zum 26.05.2000 gab es wöchentliche Wartungen. Mitte Juni wurde das Glas in einer Aufzugstüre zerstört. Schon am 17.07. (!) wird dies entdeckt und der Aufzug stillgelegt. Und schon am 23.08., keine fünf Wochen später, kommt auch schon die Glasfirma zur Vermessung der Glasscheibe. Diese Firma arbeitet dann auch ganz fix und bereits am 14.09. wurde die neue Scheibe eingesetzt. Ab diesem Termin ist auch wieder die wöchentliche Wartung vorgenommen worden. (dv)

... im Zug von Münster nach Essen. Bei der Fahrt ergibt sich insbesondere für Studenten aus Münster, deren Semesterticket nicht nur bis zur VRR-Grenze in Sythen sondern bis Recklinghausen gilt, das Problem ein VRR-Ticket abstemeln zu müssen. Hier eine Übersicht über sechs verschiedene Weisheiten des Zugbegleitpersonals zwischen Münster und Essen:

1. „Kein Problem, ich stempel' Ihnen das.“ *Nicht ganz legal aber sehr nett.*

2. „Ausnahmsweise. Eigentlich dürfen wir das nicht. Wegen Ihrem Vorschlag wenden Sie sich bitte an den Regionalen Ansprechpartner Nahverkehr.“ Der Vorschlag war, Entwerter im Zug aufzustellen. *Vernünftige Bemerkung!*

3. „Sie müssen in Sythen aussteigen und abstemeln. Ob das teurer ist, ist nicht meine Sache.“ *Eine Aufforderung zum Autofahren!*

4. „Ich halte den Zug für Sie kurz in Recklinghausen Hbf an.“ *Legal und nett.*

5. „Sie können die Karte vom VRR im VGM-Automaten entwerter.“ *Kein Kommentar!*

6. (die Häufigste!) „Sie können in Recklinghausen Hbf abstemeln, wenn Sie das schaffen.“ *Nur für Sportstudenten empfehlenswert.* (th)

... im Bus CE31 in Hattingen. Eine Frau hatte ihre volle Einkaufstasche liegen gelassen und war ausgestiegen. Ein Mann sah die Tasche, informierte den Busfahrer, der sofort wieder anhielt, hupte und die Tasche zeigte. Die Frau, der die Tasche gehörte, bedankte sich überglücklich beim Busfahrer. *Es gibt doch aufmerksame Fahrgäste und freundliche Busfahrer!* (ns)

# Nancy: Die Geburt der Tram auf Reifen

(ah) Nancy, eine Stadt mit 100.000 Einwohnern (mit Vororten 300.000) in Ostfrankreich. Wer sie im Sommer 2000 besuchte, erlebte eine Überraschung, denn die gesamte Innenstadt war eine Baustelle. Doch der Betrachter erkannte zunächst nicht genau, was dort gebaut wurde. Zu sehen waren lediglich zwei in größerem Abstand einbetonierte Metallschienen. Doch Infowände am Hauptbahnhof und eine Broschüre der Verkehrsbetriebe (CGFTE) verriet das Geheimnis: Die einschienige (!) Straßenbahnlinie 1 wurde gebaut.

Einschienig? – Richtig, denn diese Niederflurstraßenbahn fährt wie Autos auf Reifen und hat lediglich eine Führungsschiene. Dementsprechend wird sie auch als „Tram-sur-Pneus“, also als Straßenbahn auf Reifen, bezeichnet. Das sieht zwar im Modell merkwürdig aus, hat aber sicherlich auch seine Vorteile.

## Verbindung quer durch die Stadt

Doch zu den Fakten: Die Straßenbahnlinie 1 wird auf einer Länge von rund 9,75 km von einem Vorort im Nordosten quer durch die Stadt in einen südwestlichen Vorort (Standort vieler Universitätsgebäude) geführt und teilt sich dort in zwei Äste. In Nancy selbst liegen rund 5 km der Strecke. Die Linie wird in beiden Richtungen über größere Straßen geführt, die überwiegend Einbahnstraßen waren (auch für die dort verkehrenden Busse) und im Stadtzentrum durch die verkehrsberuhigte Haupteinkaufsstraße. Außerhalb der Innenstadt gibt es auf Straßen mit Zweirichtungsverkehr teilweise keinen eigenen Bahnkörper.

Die Linie 1 hat 28 Haltestellen, davon 15 in Nancy. An sieben dieser Haltestellen (davon vier in Nancy) gibt es zentrale Umsteigepunkte zu den Bussen. Am Hauptbahnhof von Nancy als einem dieser Umsteigepunkte entsteht direkt neben den Gleisen und der zukünftigen Straßenbahnhaltestelle ein großer Busbahnhof mit Haltestellen für Stadt-, Vorort- und Regionalbuslinien.

Die Niederflurbahnen, die auf der Linie 1 zum Einsatz kommen, bieten Platz für 145 Personen. Es gibt 39 Sitzplätze und vier automatische Türen. Um zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen, werden entlang der neuen Strecke drei Park+Ride-Plätze gebaut, einer im Nordosten von Nancy und

die beiden anderen im Bereich der Endhaltestellen.

## Busnetz und Nummerierung

Mit der Einführung der Straßenbahn wurde auch das Busnetz und vor allem die Liniennummerierung verändert. Das neue Nummernsystem ist durchaus logisch. Es besteht aus drei Ziffern: Die erste Ziffer ist eine „1“, weil es Umsteigebeziehungen zur Linie 1 gibt. Die zweite Ziffer bezeichnet die fortlaufende Nummer des Umsteigepunktes (z. B. Nancy Hauptbahnhof = „2“) und die dritte Ziffer die laufende Nummer der Buslinien. So verkehren, um beim Beispiel Hauptbahnhof zu bleiben, dort die Linien 121 bis 125. Insgesamt gibt es 26 Stadt- und Vorortlinien sowie drei Regionallinien (zweistellige Nummerierung bleibt). Das alte Busnetz umfasste 14 Stadt- und Vorortlinien (darunter einige O-Bus-Linien) mit zum Teil zwei oder drei verschiedenen Endpunkten in den Vororten, drei Regionallinien sowie eine Minibus- und drei Taxi-buslinien.

## Begleitende Maßnahmen

Nachdem Anfang August erst rund 1/3 der Strecke im Bau und eine bis Mai geplante Umleitung noch immer in Betrieb war, konnte allen Unkenrufen zum Trotz am 8. Dezember die neue Bahn im Rahmen eines riesigen Volksfestes eingeweiht werden. Im Bahnhofsumfeld werden sich sicherlich auch die weiteren Planungen bis zum Jahr 2006 hinziehen. Diese sehen unter anderem ein zweites Bahnhofsgebäude auf der Westseite der Gleise vor, aber auch eine zweite Straßenbahnlinie, über die aber keine konkreten Informationen vorliegen.

## **Einladung zur Jahresmitgliederversammlung**

Sehr geehrtes PRO BAHN-Mitglied im  
Regionalverband Ruhr,

hiermit lade ich Sie herzlich ein zur Jahres-  
mitgliederversammlung 2001

- am Samstag, 17.02.2001 um 15.00 Uhr
- in der Gaststätte „Adler 1835“ im Haupt-  
bahnhof Wanne-Eickel.

Es ist folgende Tagesordnung vorgesehen:

- 1) Begrüßung und Vorstellung
- 2) Wahl des Versammlungsleiters;  
Wahl des Protokollführers
- 3) Abstimmung über die Tagesordnung
- 4) Bericht des Vorstandes
- 5) Aussprache zu TOP 4
- 6) Bericht des Schatzmeisters
- 7) Bericht der Kassenprüfer
- 8) Aussprache zu TOP 6 und 7
- 9) Entlastung des Regionalvorstandes
- 10) Wahlen zum neuen Vorstand
- 11) Wahl der Kassenprüfer
- 12) Anträge
- 13) Perspektiven / Ausblick 2001
- 14) Verschiedenes

Auch wenn Jahresmitgliederversammlungen  
im Ruf stehen, äußerst langweilig zu sein, wür-  
de ich es begrüßen, wenn in diesem Jahr zahl-  
reiche Mitglieder erscheinen würden. Wir wol-  
len versuchen, dem Tagesordnungspunkt 13  
(Perspektiven 2001) entsprechend viel Zeit ein-  
zuräumen und somit der inhaltlichen Diskussi-  
on Raum zu geben.

Ich freue mich auf Ihr Erscheinen.

(Burkhard Dedy, Vorsitzender)

## **Ohne Auto-mobil**

Essen. (th/td) Seit nunmehr drei Jahren  
bietet PRO BAHN zusammen mit dem  
Verkehrsclub Deutschland (VCD) Tagesaus-  
flüge Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel an.

Starteten die ersten Touren mit nur 5 bis 10  
Teilnehmern, sind nun teilweise über fünfzig Per-  
sonen bei den Touren dabei.

Neben den schon klassischen Touren in der  
Vorweihnachtszeit zu Weihnachtsmärkten und  
zum Einkaufen in die Niederlande, werden in  
2001 auch zahlreiche neue Fahrten angeboten.

Mitfahrer, die ein Ticket 2000neu besitzen,  
können in Zukunft auch ohne ZusatzTicket an den  
Fahrten teilnehmen.

Folgende Fahrten finden 2001 statt:

- 21.01. Überraschungstour
- 18.02. Metropole am Rhein: Düsseldorf
- 18.03. Entlang des Hellwegs von Unna bis Steele
- 22.04. Von Schloss Horst bis Schloss Berge
- 20.05. Tour de Ruhr von Schwerte bis Mülheim
- 17.06. Bergisches Land
- 15.07. Route der Industriekultur: Herne u.a.
- 19.08. Schöner Niederrhein: Festung Orsoy
- 16.09. Mülheim links und rechts der Ruhr
- 21.10. Schöner Norden: Datteln, Recklinghausen
- 17.11. Einkaufsbummel nach Winterswijk (NL)
- 16.12. Weihnachtsmärkte im Revier

## **Hinweis für Abonnenten**

**Oberhausen.** (td) Beziehen Sie die Ruhr-  
schiene im Abonnement und finden Sie (ein  
bisschen) Gefallen an unserer kleinen Zeitung,  
dann vergessen Sie nicht, wie jedesmal zum  
Jahreswechsel, Ihren Abo-Beitrag zu überwei-  
sen. Die Bankverbindung lautet:

PRO BAHN  
Sparkasse Gelsenkirchen  
BLZ 420 500 01  
Konto-Nr. 260 289 922  
Verwendungszweck „Ruhrschiene“

Betrag: 10,- DM (5,11 €)

# Termine

**Dienstag, 02.01.2001, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Montag, 08.01.2001, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Dortmund

**Dienstag, 09.01.2001, 20.00 Uhr**  
Umweltverbund Kr. Recklinghausen  
VCD-Büro Recklinghausen

**Samstag, 13.01.2001**  
Landesverband – Fachkommissionen  
**10.30 Uhr** FK Tarife  
**12.00 Uhr** FK Fahrplan  
**14.00 Uhr** FK Metrorapid  
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen  
DB Essen Hauptbahnhof

**Dienstag, 16.01.2001, 19.30 Uhr**  
Arbeitstreffen des Regionalverbandes  
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

**Sonntag, 21.01.2001**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Überraschungstour**  
**10.00 Uhr** E-Borbeck S (Aufzug)  
**10.20 Uhr** E Hbf DB (ServicePoint)

**Donnerstag, 25.01.2001, 20.00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Dienstag, 06.02.2001, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Montag, 12.02.2001, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Dortmund

**Samstag, 17.02.2001, 15.00 Uhr**  
Jahresmitgliederversammlung 2001  
(Einladung siehe Seite 11)  
Bahnhofsgaststätte „Adler 1835“  
DB Wanne-Eickel Hbf

**Sonntag, 18.02.2001**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Metropole am Rhein: Düsseldorf**  
**10.10 Uhr** E-Borbeck S (Aufzug)  
**10.20 Uhr** E Hbf DB (ServicePoint)

**Donnerstag, 22.02.2001, 20.00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Dienstag, 06.03.2001, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Montag, 12.03.2001, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Dortmund

**Dienstag, 13.03.2001, 20.00 Uhr**  
Umweltverbund Kr. Recklinghausen  
VCD-Büro Recklinghausen

**Sonntag, 18.03.2001**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Entlang des Hellwegs**  
**09.10 Uhr** E-Borbeck S (Aufzug)  
**09.30 Uhr** E Hbf DB (ServicePoint)

**Donnerstag, 22.03.2001, 20.00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Dienstag, 03.04.2001, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Montag, 09.04.2001, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Dortmund

**Termin-Ankündigung:** Am Samstag, 07. April, findet eine ÖPNV-Exkursion nach Hannover u. a. mit folgenden Programmpunkten statt:

- \* Umgebauter Hauptbahnhof Hannover
- \* S-Bahn zum Flughafen Langenhagen
- \* Stadtbahn-Neubaustrecke zur EXPO

Abfahrt ist um 7.21 Uhr (Essen Hbf) mit dem RE 1 in Richtung Bielefeld  
Info und Anmeldung bei Lothar Ebbers (☎ 02 08 / 6 35 19 16)

**Arbeitsgruppe Essen, Bottrop, Mülheim:** Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstraße 11, Essen, DB Essen Hbf  
**O.Tram Oberhausen:** „Haus Wahl“, Marktstraße 38, Oberhausen, DB Oberhausen Hbf  
**Arbeitsgruppe Dortmund:** „Zum Zöllner“, Hainallee 2, Dortmund, S DB DO-Stadthaus (Südausgang)  
**Umweltverbund Recklinghausen:** VCD-Büro, Große Perdekampstr. 2, Recklinghausen, DB Recklinghausen Hbf

## Na, interessiert an PRO BAHN?

Bitte hier abtrennen (oder kopieren) und einsenden an:

PRO BAHN e.V. • Schwanthalerstraße 74 • 80336 München • ☎ 0 89 / 54 45 62 - 13 • 📠 - 14

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

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

\_\_\_\_\_  
Name, Vorname

\_\_\_\_\_  
Straße

\_\_\_\_\_  
PLZ, Wohnort

\_\_\_\_\_  
weitere Familienmitglieder

\_\_\_\_\_  
Geburtsdatum (bei Juniormitgl.)

\_\_\_\_\_  
Beruf (freiwillig)

\_\_\_\_\_  
Datum, Unterschrift

(**Ruhrschiene** 2001#1 • Regionalverband Ruhr)

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

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

\_\_\_\_\_  
Kontonummer

\_\_\_\_\_  
BLZ

\_\_\_\_\_  
Kreditinstitut

bin ich – bis auf Widerruf – einverstanden.

\_\_\_\_\_  
Datum, Unterschrift

- Einzelmitglied 58,- DM / Jahr
- Juniormitglied (≤ 27 Jahre) 36,- DM / Jahr
- Familienmitgliedschaft 70,- DM / Jahr
- Fördermitgliedschaft ab 120,- DM / Jahr  
(Firmen, Institutionen, Kommunen)