



## Das Schülerticket – eine Perspektive auch für den ländlichen Raum?

NRW. (dv) Die Schülertickets befinden sich in NRW auf dem Vormarsch: Nach Modellversuchen im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) hat auch der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) ein Schülerticket nach einjähriger Pilotphase verbundweit eingeführt. Im April 2002 nutzten bereits über 400.000 Schüler das Ticket – allerdings nur im VRR und den Ballungszentren der Verbünde Rhein-Sieg und Aachen. Woran liegt es, dass die Schülertickets trotz gesetzlicher Grundlage noch nicht landesweit angeboten werden?

Begonnen hat die „Erfolgsstory“ des Schülertickets 1998 durch eine Initiative der Grünen-Landtagsfraktion: Analog zum Semesterticket sollte ein Ticket entwickelt werden, das Schülern zu günstigen Preisen verbundweite Mobilität rund um die Uhr garantiert. Im Sommer 1999 wurde ein solches Ticket dann erstmals im Rahmen eines Pilotvorhabens an Schulen in Bonn und Troisdorf eingeführt. Es kostete lediglich 14,50 DM, musste aber nach dem „Solidarprinzip“ von jedem Schüler der Schule abgenommen werden. Weiterhin wurde dieser günstige Preis durch die Zahlungen des Landes nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz und Zahlungen der Schulträger ermöglicht, welche diese ohnehin für freifahrtberechtigte Schüler hätten zahlen müssen. Auch wenn sich für dieses Modell schnell mehrere Schulen fanden, stieß es an seine Grenzen. Nur im sehr gut mit ÖPNV versorgten Ballungsraum der Region Köln/Bonn waren die Eltern bereit, der Einführung zuzustimmen. Somit wurde das „Fakultativmodell“ eingeführt: Die Abnahme des Tickets ist freiwillig, es kostet jedoch 19,95 € für Selbstzahler, freifahrtberechtigte Schüler zahlen 10 € (erstes Kind), 5 € (zweites Kind) oder erhalten das Ti-

cket kostenlos (ab drittem Kind). Mit diesem Ticketmodell konnte die Nutzerzahl im VRS stark ausgeweitet werden. Somit entschied sich der VRR zum Pilotphasen-Start des „SchokoTickets“ im Februar 2001 dazu, das Fakultativmodell zu übernehmen und das Ticket zu ähnlichen Konditionen wie im VRS anzubieten. Die Pilotphase verlief äußerst erfolgreich und Befürchtungen, dass in der betrieblich sehr teuren Spitzenstunde Mehrleistungen in erhebli-



*Das SchokoTicket im VRR – bereits so bekannt wie das Ticket 2000 wird es von 320.000 Schülern genutzt. (Grafik: VRR)*

Fortsetzung auf Seite 4 >>>

### In dieser Ausgabe:

- [Schwachverkehrsnetz MEO](#)
- [Metrorapid: Energieverbrauch](#)
- [Schlechtes Wetter für Rollstuhlfahrer](#)
- [Fahrplanänderungen](#)
- [Neulich in Bus und Bahn ...](#)

# Inhalt & Adressen

## Inhaltsverzeichnis

<b>Titel</b>	<b>1</b>
Das Schülerticket – eine Perspektive auch für den ländlichen Raum?	
<b>Inhalt &amp; Adressen</b>	<b>2</b>
<b>Kurznachrichten</b>	<b>3</b>
Neuer Regionalvorstand gewählt KARO ist kein Trumpf	
<b>Nachgerechnet</b>	<b>5</b>
Energieverbrauch und Schadstoffausstoß beim Metrorapid	
<b>Regionales</b>	<b>6</b>
Neue SVZ-Konzepte in den MEO-Städten	
<b>Aus Fahrgastsicht</b>	<b>8</b>
Schlechtes Wetter für Rollstuhlfahrer	
<b>Fahrplanwechsel</b>	<b>9</b>
<b>Neulich in Bus und Bahn ...</b>	<b>10</b>
<b>Presseschau</b>	<b>11</b>
Überleben in der Quizgesellschaft	
<b>Termine</b>	<b>12</b>

## Impressum

Herausgeb.: PRO BAHN e.V., Regionalverband Ruhr  
Auflage: 550 Exemplare  
Ausgaben: Anfang Januar, April, Juli und Oktober  
Preis: kostenlos für PRO BAHN-Mitglieder des RV Ruhr  
Abonnement 5,- € pro Jahr  
Redaktion: Burkhard Dedy (V.i.S.d.P.),  
Jochen Schönfisch, Dominik Vinbruck  
E-Mail: info@ruhrschiene.de  
Autoren: Toni Deenen, Lothar Ebbens,  
Danny Seis, Oliver Stieglitz

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

Verkehrs- und Umweltzentrum Essen, Maxstraße 11, 45127 Essen, ☎ 02 01 / 222 555, ☎ 02 01 / 23 17 07

Geschäftsstelle des Regionalverbandes Ruhr und des Landesverbandes Nordrhein-Westfalen

Öffnungszeiten: montags bis freitags 17 bis 19 Uhr – mo., di. und do. betreut von PRO BAHN

PRO BAHN e.V., Regionalverband Ruhr, E-Mail: info@probahn-ruhr.de, Internet: http://www.probahn-ruhr.de

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

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

Stv. Vorsitzender: Dominik Vinbruck, Bissenkamp 17, 44135 Dortmund, ☎ 02 31 / 7 95 03 59,  
☎ 07 21 / 1 51 48 63 94, E-Mail: vinbruck@probahn-ruhr.de

Beisitzerin: Britta Behrens, Ruhrstr. 6, 58452 Witten, ☎ 0 23 02 / 27 99 00  
E-Mail: behrens@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Toni Deenen, Königsberger Straße 27, 46047 Oberhausen, ☎ 02 08 / 9 69 41 45, ☎ 9 69 41 46  
E-Mail: deenen@probahn-ruhr.de

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

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., E-Mail: info@probahn-nrw.de, Internet: http://www.probahn-nrw.de

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

PRO BAHN e.V. (Bundesverband), E-Mail: info@pro-bahn.de, Internet: http://www.pro-bahn.de

Geschäftsstelle: Schwanthalerstraße 74, 80336 München, ☎ 0 89 / 54 45 62 13, ☎ 54 45 62 14,

### BVB wurde Meister, neuer Vorstand im RV Ruhr gewählt

**Bochum. (bd)** Während BVB Dortmund sich die Meisterschale holte, fand am 4. Mai 2002 in Bochum die Jahresmitgliederversammlung statt.

Dominik Vinbruck wurde neu zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt, nachdem Ulrich Steffens dieses Amt aus beruflichen Gründen seit einiger Zeit nicht mehr wahrnehmen konnte. Ansonsten wurden die Mitglieder des alten Vorstandes wiedergewählt.

Vorsitzender: Burkhard Dedy  
stellv. Vorsitzender: Jochen Schönfisch  
stellv. Vorsitzender: Dominik Vinbruck  
Beisitzerin: Britta Behrens  
Beisitzer: Toni Deenen  
Beisitzer: Thorsten Hensel

Die Anschriften stehen auf Seite 2 dieser Ausgabe. Die Vorstandsmitglieder stehen Ihnen gerne als Ansprechpartner zur Verfügung.

### KARO ist kein Trumpf

**Dortmund. (os)** Auf Einladung von PRO BAHN referierte Burkhard Kahrmann vom Stadtplanungsamt im April zum Thema KARO. Wir fragten, ob das **Konzept für einen attraktiven ÖPNV für die Region und das Oberzentrum Dortmund** noch Trumpf ist? Die konkrete Untersuchung der bereits im Nahverkehrsplan 1997 angedeuteten betrieblichen Integration von DB und kommunaler Schiene zeigt aber in jeder Variante Vor- und Nachteile, so dass **aktuell keine Maßnahme zur Realisierung ansteht**.

### Schöner warten in Dortmund

**Dortmund. (os)** Am 21. Juni eröffneten Dortmunder Stadtwerte, Heinrich-Böll-Stiftung, Stadtmobil/Carsharing, VCD und PRO BAHN den **Wettbewerb „Schöner Warten“**. An der Reinoldikirche gab es Kaffee und Kuchen, zahlreiche Fahrgäste testeten die beiden Schöner-Warten-Spiele. Bis zum 26. August können Gruppen und Einzelpersonen von 15–25 Jahren Vorschläge zum Thema „Schöner Warten“ einreichen. Die Stadtwerte werben im Juli in den Bahnen mit Postern für den Wettbewerb, das Navigatorenteam wird den Kontakt zu Jugendorganisationen und Schulen herstellen. Außerdem suchen wir noch Vorschläge für die Zusammensetzung der Wettbewerbsjury. Der Wettbewerb findet im Rahmen der **YOU-move.nrw-Kampagne** statt, Kontakt: Oliver Stieglitz (Adresse siehe S. 2).



*Auch Minister Schwanhold probierte bereits die Schöner-Warten-Spiele aus.*

### DME – Drei Jahre DB-Konkurrenz im RV Ruhr

**Dortmund. (bd)** Seit nunmehr drei Jahren fährt die **Dortmund-Märkische Eisenbahn (DME)** zwischen Dortmund und Lüdenscheid und ist damit die zurzeit einzige „Privatbahn“ im Bereich des RV Ruhr. Seit dem 30. Mai 1999, dem Tag, an dem die DME die Strecke übernommen hat, sind die Fahrgastzahlen um 20 Prozent gestiegen. Eine **Informationsschrift** zum dreijährigen Jubiläum, die auch in den Zügen verteilt wurde, kann unter ☎ 02 31 / 9 55-21 06 telefonisch bestellt werden.

>>> Fortsetzung von Seite 1

chen Umfang gefahren werden müssten, stellen sich als unbegründet heraus. Das Ticket wurde im Februar 2002 verbundweit eingeführt und aktuell nutzen es bereits 320.000 Schüler. Doch das tolle Angebot, rund um die Uhr Bus und Bahn im ganzen Verbund nutzen zu können, bieten zurzeit nur VRS, AVV und VRR. Wie sieht es in den restlichen Verkehrsgemeinschaften aus? Diese stehen der Einführung eines ähnlichen Angebotes skeptisch bis ablehnend gegenüber und verweisen auf schwierigere Vorbedingungen im ländlichen Raum.

## Ländlicher Raum

Man geht von einer unzureichenden Anzahl von Nutzern des Tickets aus, da es oft unattraktiv ist, im ländlichen Raum während der Freizeit den ÖPNV zu nutzen: Die Shopping-Fahrt in die Großstadt kann daran scheitern, dass nachmittags kein Bus vom Wohnort zum nächsten Bahnhof fährt. Somit kann der „Zusatznutzen“ der Freizeitnutzung nur schwer an die potenziellen Käufer des Tickets vermittelt werden. Ein weiterer Kritikpunkt aus Sicht der Verbünde ist die mangelnde Kapazität zur Spitzenstunde: Es wird befürchtet, dass Schüler, die bisher mit dem Fahrrad zur Schule gefahren sind, von den Eltern mit dem Auto gebracht wurden oder gelaufen sind, auf Grund der günstigen Möglichkeit nun mit dem Bus zur Schule fahren und auf den oft völlig überlasteten Schülerlinien endgültig eine Angebotsausweitung notwendig machen.

Andererseits müssten gerade im ländlichen Raum die steigenden Fahrgastzahlen durch ein solches Ticket als Chance zur Angebotsausweitung begriffen werden. Doch diese Angebotsausweitungen werden nicht durch das Schülerticket allein finanziert werden können – hier ist das Land gefragt. Mit einer gezielten Förderung des Schülertickets im ländlichen Raum könnten die Attraktivität des ÖPNV insgesamt gesteigert und so die Fahrgastzahlen auch unter den Erwachsenen erhöht werden.

Die Angebotsausweitung darf sich somit nicht nur auf die morgendliche Spitzenstunde beschränken, sondern sollte auch den Freizeitbereich – und hier ist insbesondere der Abend- und Nachtbereich zu nennen – abdecken.

## Ticket vor dem Aus?

Leider steuert die Landesregierung in Absprache mit den drei kommunalen Spitzenverbänden in NRW derzeit in eine andere Richtung: Ein gemeinsames Memorandum sieht vor, den Schulträgern, also meist den Kommunen, die Möglichkeit einzuräumen, einen Eigenanteil von bis zu 15 € für das erste Kind von den Eltern für die Schülerbeförderung erheben zu können. Für das zweite Kind wären immerhin noch 7,50 € fällig. Ein Mehrnutzen ist mit diesem Eigenanteil aber nicht verbunden, das Ticket würde weiterhin nur für die Fahrt zur und von der Schule gelten. Positiv ist an diesem Memorandum zu sehen, dass auch für die bestehenden Schülertickets die Rechtssicherheit für die Erhebung von Eigenanteilen erhöht würde. Für den Rest des Landes sieht es, sollte diese Regelung Gesetz werden, düster aus: Die Begehrlichkeiten der Schulverwaltungen, eine Eigenbeteiligung für die Schülerbeförderung zu erheben, würden geweckt. Städte und Kreise mit Haushaltssicherungskonzept – und das sind nicht wenige – wären sogar verpflichtet, diese Eigenbeteiligung zu erheben. In der Konsequenz würden viele Eltern sich entscheiden, ihr Kind selber zur Schule zu bringen und auf die Schülerbeförderung zu verzichten.

*Der Erfolg der Schülertickets sollte Ansporn genug sein, die Probleme eines solchen Tickets im ländlichen Raum zu überwinden versuchen – hier sind gemeinsame Anstrengungen von Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden und der Landespolitik notwendig. Zudem dürfen die Erfolge der Tickets und die Schülerbeförderung im ländlichen Raum nicht durch kurzfristige Einnahmesteigerungen der Schulträger gefährdet werden. Daher ist die Landesregierung aufgefordert, diese Pläne fallen zu lassen.*

# Energieverbrauch und Schadstoffausstoß beim Metrorapid

Rhein-Ruhr. (le) Beim Transrapid wird gemeinhin der geringere Energieverbrauch gegenüber dem Rad-Schiene-System als Vorteil hervorgehoben. Dieser beruht auf der fehlenden Rollreibung bei der Fahrt. Beim Metrorapid, also beim Fahren im Regionalverkehr, kehrt sich dieses Verhältnis aber um. Dies liegt daran, dass der Metrorapid Energie nicht nur für das Fahren benötigt, sondern auch für das Schweben. Beim Fahren mit geringeren Geschwindigkeiten und vielen Zwischenhalten schlägt dieser Verbrauch besonders stark zu Buche.

Bei den Standardvorträgen der Metrorapid-Gutachter wird immer wieder der Vergleich des Energieverbrauchs pro Platz-Kilometer zwischen Transrapid und ICE 3 bei bestimmten Geschwindigkeiten dargestellt. Verschwiegen wird dabei, dass der großzügig geschnittene Fahrgastraum des ICE dabei den eng bestuhlten Sitzreihen (fünf Plätze pro Reihe) im Transrapid gegenübergestellt wird. Außerdem sind die Flächen z. B. für Toiletten oder Bistro beim ICE zu berücksichtigen, beim Transrapid gibt es das bislang nicht.

Statt eine eigene Rechnung über den wirklichen Energieverbrauch aufzustellen, nehmen wir einfach die Angaben in der Machbarkeitsstudie. Hier sind in der Nutzen-Kosten-Analyse die Zug-Kilometer und die Jahreswerte des Schadstoffausstoßes für drei Fahrzeuge angegeben worden, den Metrorapid, den elektrischen Nahverkehrstriebwagen ET 425 und den ICE 3 (Seite 308 f. der Machbarkeitsstudie). Die Emissionen bei elektrischem Betrieb erfolgen selbstverständlich nicht am Fahrzeug sondern bei der Stromerzeugung im Kraftwerk. Der

Jahresenergieverbrauch des Metrorapids ist auf Seite 309 vermerkt, die Werte für die Eisenbahnfahrzeuge mussten wir anhand der hier angegebenen Emissionsfaktoren rückrechnen.

Der Metrorapid verbraucht also bei vergleichbarer Kapazität – da im ICE 3 auch zahlreiche Fahrgäste stehen könnten, hat dieser eher eine höhere Kapazität als der Metrorapid – 60 % mehr Energie als der ICE 3 und fast das Vierfache wie der etwas kleinere ET 425. Rechnet man hier nur auf die Sitzplätze um (der Metrorapid bietet im Vergleich weniger Stehplätze), so ist der Verbrauch beim Metrorapid 2,27-mal so hoch wie beim modernen Nahverkehrstriebwagen.

Da ist es dann nur logisch, dass die Nutzen-Kosten-Analyse in der Machbarkeitsstudie für den Metrorapid trotz hoher errechneter Reduzierungen beim Straßenverkehr eine negative Abgaskostenbilanz aufweist:

459 Mio. € vermiedenen Abgaskosten Straße und Schiene stehen 560 Mio. € Abgaskosten der Magnetschwebebahn gegenüber (Kurzfassung, Seite 9).

## Emissions- und Energieverbrauchswerte der Fahrzeuge im Vergleich

Fahrzeug	Sitzplätze / Stehplätze	Mio. Zug-km / Jahr	Ausstoß CO <sub>2</sub> in t / Jahr	Energieverbrauch in MWh / Jahr	kWh / Zug-km
Metrorapid (4-teilig)	340 / 196	6,105	129.057	231,7	37,9
ET 425	200 / 280	2,081	11.311	20,3	9,8
ICE 3	450 / –	1,908	24.998	44,9	23,5

# Neue SVZ-Konzepte in den MEO-Städten

**Mülheim/Essen/Oberhausen. (le) Neue Planungen für die Bedienung in der Schwachverkehrszeit (SVZ) werden zur Zeit in den drei MEO-Städten (Mülheim, Essen, Oberhausen) diskutiert. Obwohl teilweise die Verbesserungen für die Kunden herausgestellt werden, steht der Wunsch nach Einsparung von Betriebsleistungen im Vordergrund.**

## Essen

Am weitesten mit den Planungen ist Essen, wo zum Fahrplanwechsel am 7. 1. 2003 der tägliche NachtExpress (NE) eingeführt werden soll. Das bestehende NE-Netz wird dafür erweitert. Ein neuer NE 15 wird auf dem Wege der Linie 170 eine nördliche Ringverbindung von Kray über Katernberg und Altenessen nach Borbeck bieten. Der NE 2 kann dafür ab Katernberg nach Gelsenkirchen verkehren, wenn die Nachbarstadt mitmacht. Auch der NE 14, der als Südring Bergeborbeck – Kray zur Zeit nur am Sonntagmorgen verkehrt, soll künftig täglich fahren. Und letztlich soll ein neuer NE 16 über Bottroper Straße, Bf Bergeborbeck und dann im Verlauf der Linien 166 und 186 nach Bottrop fahren. Ergänzt werden die 16 NE-Linien durch 19 Taxibus-Linien, die alle Haltestellen im Stadtgebiet, die heute nach 23 Uhr bedient werden, anfahren sollen und an bestimmten Anschlusshaltestellen mit dem NE-Netz verknüpft sind. Die Taxibusse müssen mindestens 30 Minuten vor Abfahrt telefonisch bestellt werden.

Angeboten werden NE-Fahrten ab dem neuen Sternpunkt Hauptbahnhof täglich um 23.30 Uhr, 00.00 Uhr, 00.30 Uhr und 01.30 Uhr. Die Sternfahrt um 00.00 Uhr, die im nächsten Fahrplan wegen des veränderten Anschlusses vom RE 1 aus Richtung Köln (an 23.52 Uhr) besonders wichtig ist, wurde erst nach Protesten u. a. von PRO BAHN Ruhr mit in das Konzept aufgenommen. Am Wochenende bleibt es beim heutigen Angebot: Die letzten Sternfahrten starten samstags um 03.30 Uhr, sonntags um 07.30 Uhr. Angedachte Ausbaustufen sind Taxibusse zu Haltestellen, an denen der Verkehr schon vor 23 Uhr beendet wird, aber

auch der Taxibus-Einsatz zu anderen Betriebszeiten.

*Das Essener Konzept bietet einige Vorteile für die Fahrgäste, vor allem durch den deutlich nach hinten verschobenen Betriebsschluss. Nachteile entstehen für Fahrgäste, die nicht innenstadtbezogen oder entlang der Ringlinien fahren wollen. Da die Taxibusse nur die Anschlüsse in und aus Richtung Innenstadt gewährleisten, sind z. B. Fahrten von Borbeck nach Oberhausen oder Bottrop nur mit großen Wartezeiten oder Umwegen möglich, und der Wegfall von stadtgrenzüberschreitenden Verbindungen wie z. B. Aktienstraße ist stark kritikwürdig. Auch die weiterhin vorgesehene zwei-stündige Fahrplanlücke in der Nacht zum Samstag ist unbefriedigend. Ob der erhoffte Spareffekt von fast 1 Mio. € pro Jahr realisiert werden kann, ist stark von der Nutzung der Taxibusse abhängig.*

## Mülheim

In Mülheim ist eine Untersuchung erfolgt, in der haltestellenweise die Auslastung nach 20 Uhr überprüft wurde. In der folgenden Planung wurde ein SVZ-Netz vorgeschlagen, das nicht nur im Spätverkehr, sondern auch am Wochenende ab Samstag 17 Uhr verkehren soll, ohne dass die Auslastung am Wochenende überprüft wurde. Die Netzplanung sieht den Weiterbetrieb einiger Straßen- und Stadtbahnlinien (U 18, 102, 112, 901) sowie der Buslinie 122 zwischen Styrum und Oberhausen vor. Alle anderen Linien, also auch die Straßenbahnen 104 und 110, sollen durch 5 SVZ-Buslinien ersetzt werden:

SV 1: Heißen-Hbf–Oppspring–Saarn–Selbeck  
SV 2: Sellerbeckstraße–Hbf–Kassenberg–Saarn–Saarner Kuppe

SV 3: Hbf–Broich–Speldorf–Raffelberg–Styrum–Sandstraße

SV 4: Nordstraße–Aktienstraße–Hbf–Stadtmitte–Bismarckstraße–Hauptfriedhof–Flughafen

SV 5: OB Hbf–Grüner Weg–Heidkamp–Nordstraße–Heißen–Heimaterde–Humboldttring

Am Wochenende soll auch eine stündliche Bedienung zwischen Innenstadt und Kettwig auf beiden Ruhrseiten erfolgen, eventuell aber nur in der Sommersaison. Für die übrigen heute noch bedienten Bereiche ist kein Ersatzverkehr vorgesehen. Dabei würden u. a. der Kahlenberg, das Dichterviertel, das Winkhauser Tal sowie der Speldorfer Süden abgehängt. Ebenso entfielen rund die Hälfte der Verbindungen über die Stadtgrenzen, u. a. nach Essen über die Aktienstraße und nach OB-Dümpten.

Bedient werden soll das SVZ-Netz durchgängig im 30-Minuten-Takt, täglich bis gegen 01.00 Uhr, am Wochenende bis gegen 03.00 Uhr. Bestehende 15-Minuten-Takte am Wochenende (U 18, 102, 112) sollen erhalten bleiben, der 15-Minuten-Takt nach Broich–Speldorf durch Überlagerung der Linien 122 und 124 würde entfallen. Den Untersuchungen sind Fahrzeitenangaben beigelegt, die eine Reduzierung der heutigen SVZ-Fahrzeiten um 10 % und teilweise sehr kurze Wendezeiten, aber keine Standzeit am zentralen Treffpunkt, vorsehen. Ein Musterfahrplan, der darstellen könnte, welche Anschlüsse und Übergänge möglich sind, wurde bislang nicht erstellt. Es muss davon ausgegangen werden, dass bei den drei SVZ-Durchmesserlinien jeweils ein Fahrzeug mehr benötigt wird als bislang angegeben. Der tangentielle SV 5 kann nur an einzelnen der zahlreichen Anschlusspunkte zu den übrigen Linien Anschlüsse gewährleisten, so dass möglicherweise die Fahrt von der Innenstadt zum Heidkamp oder nach Heimaterde lange Übergangszeiten oder Umwegfahrten erfordert.

Das in Mülheim übliche lange Gremienverfahren ist noch im Gange, teilweise wurde schon massive Kritik geäußert.

*Das Mülheimer Konzept ist vom Grundan-satz falsch. Es wird versucht, ein SVZ-Netz zu*

*entwerfen, das sowohl die Senioren am Wochenende zum Friedhof fährt wie auch die Jugendlichen nachts von der Disko nach Hause bringt. Beides ist weder mit dem selben Netz noch den gleichen Fahrzeiten sinnvoll zu leisten. Zwar sollen einige Relationen von Stunden- auf Halbstundentakt verdichtet werden, die neu entstehenden Netzlücken sind aber unzumutbar. Eine NE-Bedienung am Wochenende rund um die Uhr wäre sinnvoller als die geplante halbstündliche Bedienung bis 3 Uhr, zumal der Frühverkehr am Samstag und Sonntag morgen immer noch unnötig üppig ist. Wegen der zu knapp berechneten Fahrzeiten und Umläufe sind die erhofften Einsparungen von 1,2 Mio. € jährlich kaum zu erwirtschaften.*

## Oberhausen

Im Zuge der Haushaltskonsolidierung hat der Rat der Stadt Oberhausen eine Überprüfung der Taktfolge der STOAG in verkehrswarmen Zeiten beschlossen. Bislang sind nur Grundkonzepte in der Öffentlichkeit bekannt. Im MEO-Arbeitskreis Verkehr stellte der STOAG-Vertreter u. a. die Überlegung vor, nach 22 Uhr ein modifiziertes NE-Netz zu fahren. Dies würde nach seinen Aussagen eventuell ein bis zwei weitere Linien vorsehen. Im Verkehr am späten Abend sei eine geringere Netzdichte als tagsüber möglich, da eine mobilere Kundschaft unterwegs sei. Angedacht sei ein Stundentakt, evtl. bis 23 Uhr Halbstundentakt.

*Während wir die Überlegungen zur Netzdichte teilen können (mit einer weiteren Linie und einzelnen Linienverlängerungen kann die weitgehende Flächenerschließung erreicht werden), ist ein Stundentakt vor Mitternacht in Oberhausen für uns undenkbar, da hiermit sowohl hinter das Angebot in den Nachbarstädten als auch vor der Netzreform 1996 zurückgefallen würde. Auf zahlreichen Relationen würde das Angebot um 75 % reduziert. Die heutigen Nachfrage besonders an Freitagen und Samstagen kann im Stundentakt gar nicht bewältigt werden, da schon die NE-Fahrten gegen 01.30 Uhr auf der ÖPNV-Trasse sehr stark*

## Aus Fahrgastsicht

ausgelastet sind. Auch die Anbindung an den Bahnverkehr (bis 24 Uhr halbstündliche Verbindungen auf den Hauptrelationen) ist mit einem Stundentakt nicht zu gewährleisten.

Wenn die STOAG nicht unabsehbare Fahrgastabwanderungen riskieren will, muss mindestens bis Mitternacht im Hauptnetz halbstündlich und auf der ÖPNV-Trasse viertel-

stündlich gefahren werden. Analog zu den anderen Städten sollte die Umstellung zu einer flächendeckenden Ausweitung des Angebots in der Woche bis mindestens 1 Uhr (heute nur auf einzelnen Linien) genutzt werden. Ein NE-Einsatz bietet sich wegen der verkürzten Fahrzeiten erst ab 23 Uhr an (Abstellung zahlreicher Signalanlagen).

## Schlechtes Wetter für Rollstuhlfahrer

**Wetter. (os) Zwanzig Minuten dauert die Bahnfahrt von Wetter nach Bochum. Doch Rollstuhlfahrern ist der Zugang zu den schnellen Direktzügen verwehrt. Sie müssen einen einstündigen Umweg über Dortmund in Kauf nehmen.**

Die neuen Züge der Baureihe 425 auf der Ruhrtalbahn haben zwar eine behindertengerechte Toilette und einen Hublift für Rollstühle. Die Lifte funktionieren aber nur an niedrigen Bahnsteigen bis 76 Zentimetern. Die Zentrale der DB AG hatte nicht vorgesehen, dass die neuen Züge auch an hohen S-Bahnsteigen halten.

In Wetter hat sich nun ein Aktionsbündnis „Barrierefreies Wetter“ gegründet, Schikanen und Hindernisse für Rollstuhlfahrer sollen abgebaut werden. Etwa 2.000 Menschen mit einer Behinderung leben in der Stadt an der Ruhr. Auf einer Podiumsdiskussion im leerstehenden Bahnhofsgebäude stellten sich Anfang Juni die Bundestagsabgeordneten der Regierungsparteien und vier Vertreter der DB AG dem Problem. Die SPD-Abgeordnete Christel Hummel warb für das neue Bundesbehindertengleichstellungsgesetz, räumte aber ein, dass es zur Umsetzung an Geld und Bewusstsein fehle. Harry Baus vom Servicezentrum für behinderte Studierende der Ruhr-Universität bezeichnete das Gesetz als „lange überfällig“ und kritisierte, dass in der Vergangenheit Unmengen an Steuergeldern investiert wurden, ohne die Belange der Behinderten zu berücksichtigen. Bahnsprecher Manfred Pietschmann räumte ein, dass Fehler gemacht wurden. Ein konkreter Lösungsansatz für Wetter fand sich nicht. Lediglich der zuständige Hagener

Bahnhofsmanager Rolf Spiekenheier versprach, die Fahrpläne niedriger und in größerer Schrift auszuhängen, damit sie auch von Rollstuhlfahrern gelesen werden können. Die Sprecherin des Aktionsbündnisses, Monika Arntzen, hofft nun, „dass den Worten auch Taten folgen“. Die Aufgeschlossenheit der DB-Vertreter stimmt sie dabei optimistisch.

Doch vorerst bleibt den Betroffenen nur die S-Bahn nach Dortmund – auch die nicht ohne Tücken. Der Abstand zwischen Fahrzeug und Bahnsteig ist oft zu breit für sehr kleine Rollstuhlräder. Zudem müssen die Rollstuhlfahrer ihre Fahrt offiziell drei Tage vorher anmelden, denn zum Verlassen des Bahnsteiges in Dortmund muss ein Bahnangestellter den alten Gepäckfahrstuhl aufschließen. Inoffiziell reicht aber in der Regel auch ein Druck auf die Infotaste am Bahnsteig der S 5. Das neue Bundesbehindertengleichstellungsgesetz verspricht zwar barrierefreie öffentliche Verkehrsmittel. Allerdings gilt der Gesetzeszwang nur für Neubauten. Selbst dort hinkt die DB den eigenen Zeitplänen hinterher. Die behindertengerechte Anpassung vorhandener Fahrzeuge und Bahnhöfe kann nur freiwillig erfolgen; ohne Fördergelder wird die Motivation nicht allzu groß sein.

Zumindest auf der RB 40 könnte die DB S-Bahn-Fahrzeuge der Baureihe 423 mit Hublift einsetzen, so dass man wenigstens einmal stündlich direkt nach Bochum kommt.



## Änderungen am 16. Juni 2002 – Teil 2

**Ruhrgebiet (bd)** Bereits in der letzten Ruhrschiene konnten wir Ihnen über zahlreiche Änderungen aus Dortmund und dem Kreis Recklinghausen berichten. Bei der DB gibt es keine größeren Änderungen, da der große Fahrplanwechsel dieses Jahr europaweit vereinheitlicht erst am 15. Dezember stattfindet.

In Dortmund sind noch einige Ergänzungen zu machen. Die Straßenbahnlinie 403 fährt zwischen Westentor und Brackel nun doppelt so oft (also 12 mal in der Stunde) und ersetzt damit die 408 auf diesem Abschnitt. Auf der Linie 404 entfallen die Haltestellen Altemeyer und Heyden-Rynsch-Straße zwischen Dorstfeld und Marten aufgrund geringer Nachfrage. Die Linie U 49 ist zwischen Brambauer und Dortmund Mitte nun 3 Minuten schneller unterwegs, der Ausbau der Strecke kann nun auch in den Fahrplänen erfreuliche Wirkung zeigen.

Bei der BOGESTRA fahren die Linien 301 und CE 31 im Sommer wieder im 15-Minuten-Takt am Sonntagnachmittag. Im Winter gibt es dieses Angebot aber weiterhin nicht. Der CE 56 fährt – wie bisher auch schon am Sonntag – montags bis samstags nach Geschäftsschluss nur noch im 60-Minuten-Takt.

Schließlich teilte die BOGESTRA gegenüber PRO BAHN Ruhr mit, dass die U 35 demnächst auch in den Schulferien zumindest während der Ruhr-Uni-Vorlesungszeiten in den Spitzstunden zwischen Bergbaumuseum und Hustadt im 5-Minuten-Takt unterwegs ist.

In Mülheim fährt die Buslinie 134 jetzt auch samstagsnachmittags und sonntags tagsüber. Bisher war die Linie nur während der Geschäftszeiten unterwegs.

In Essen fährt die U 17 jetzt wieder bis zur Margarethenhöhe, die Buslinie 117 ist entfallen und der 169 endet wieder an der Margarethenhöhe. Durch eine von PRO BAHN im vergangenen Jahr geforderte Standzeit am Hbf zu den Zeiten des 30-Minuten-Taktes sind die Bahnen zur Magarethenhöhe jetzt auch von den Sternfahrten vom Porscheplatz aus zu erreichen. Nicht besonders gut ausgefallen ist hingegen der Anschluss an der Margarethenhöhe

zwischen U 17 und 169 insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten.

In Oberhausen fährt die Linie 983 ab Lirich Westfriedhof weiter nach Sterkrade Bf (bisher schon als Linie 986) und von dort weiter zum Kleekamp (bisher Linie 976 bzw. 956). Die Linie 976 fährt dafür ab Sterkrade Bf anstelle der Linie 986 nach Holten Markt. Abends und am Wochenende wird die Linie 956 ab Hirschkamp über den Weg der in dieser Zeit hier entfallenden Linie 987 über den Brink nach Schmachtdorf geführt und weiter wie die Linie 976 nach Holten Markt. Der Brink und die obere Neukölner Straße werden so in der SVZ jeweils stündlich bedient, außerdem zusätzlich alle 30 Minuten mit dem AnrufSammelTaxi. Damit ist auch der Brink ganztägig durch Busse angebunden. In Alt-Oberhausen werden letzte Spuren der zeitweiligen Einbahnstraßenregelung beseitigt. Die Linie 956 fährt zukünftig in beiden Richtungen über die Grenzstraße, die Linie 976 und der NE 4 in beiden Richtungen über die Hermann-Albertz-Straße.

Die Elfringhauser Schweiz in Hattingen wird demnächst regelmäßig angefahren. Die Linien 331 und 634 tauschen jeweils einen Linienast, so dass die 634 nun von Barmen nach Nierenhof fährt, die 330 (statt 331) von Hattingen nach Sprockhövel. Beide Linien verkehren im Zwei-Stunden-Takt und haben an der Haltestelle Oberste Porbeck einen Korrespondenzanschluss. Die Fahrpläne sind aber montags-freitags, samstag und sonntags jeweils grundlegend unterschiedlich.

Einer Teilaufgabe dieser **Ruhrschiene** liegt eine Information von der stadtmobil Dortmund GmbH bzw. stadtmobil CarSharing GmbH bei.

## Neulich in Bus & Bahn ...

... in Mülheim an der Ruhr abends kurz vor 23 Uhr an der U-Bahnstation Stadtmitte. Laut Fahrplan fährt in drei Minuten die 901 aus Duisburg kommend zum Hauptbahnhof. Alle Zugzielanzeiger sind völlig schwarz. Dann erscheint zunächst die Anzeige: „102 Dümpten in 9 Min“. Wenig später wird auch die 901 angezeigt: „Hauptbahnhof in 2 Min“. Das ist ja an sich noch nichts besonders ungewöhnliches, aber dann entwickelt die Dynamische Zielanzeige eine wahre Eigendynamik: Die Anzeige für die 901 ändert sich nach zwei Minuten plötzlich von „in 2 Min“ auf „in 4 Min“, gleichzeitig hört man eine Straßenbahn auf die Station zurollen, die 901 fährt ein und der Zielanzeiger springt um auf ... – nein, nicht auf das erwartete „sofort“, sondern auf „in 3 Min“. Bei der Ausfahrt der Tram sehe ich noch die Anzeige „in 2 Min“.

*Eigentlich soll ja die Dynamische Fahrgastinformation speziell in U-Bahnstationen mit langen Zulaufwegen zu den Bahnen schon im Vorfeld dem Fahrgast anzeigen, aber er sich beeilen sollte oder noch viel Zeit bis zur Abfahrt seiner Bahn hat. In Mülheim, und nicht nur dort, wird der Fahrgast aber von diesen Systemen regelrecht „veräppelt“. Wer sich spät abends von solchen fehlerhaften Informationen reinlegen lässt und im Regelfall eine geschlagene halbe Stunde im zugigen und kalten U-Bahnhof auf die nächste Bahn warten muss, verliert schnell den Gefallen an Bus und Bahn im Ruhrgebiet. (td)*

... in Venedig fluchten nach einem Bericht der DPA die Entwerter in drei Bussen. Neben Uhrzeit und Datum wurden dort auch üble Schimpfwörter auf die Tickets gestempelt. Die Übeltäter, die die Entwerter manipuliert haben, werden natürlich verfolgt und streng bestraft.

*Erfreut von solchen Botschaften auf seinem Ticket ist sicherlich kein Fahrgast, aber die Idee an sich hat schon seinen Reiz. Wie wär's denn mit einem „Gute Fahrt!“ auf den Tickets oder Ähnliches? Es gibt viele Wege für Verkehrsbetriebe, mit ihren Kunden zu kommunizieren. Leider mangelt es ihnen oftmals an Ideen. (td)*

... im linksrheinischen Duisburger Stadtteil Baerl beginnt die DVG-Linie 925 nach Ruhrort. Sie nimmt an der dortigen Kirche fahrplanmäßig mit einer Minute Übergang den Anschluss von der NIAG-Linie 913 auf. Bei einer sonntäglichen PRO BAHN-Ausflugsfahrt wollten über 50 Ausflügler diesen Anschluss nutzen, um zurück nach Essen zu gelangen. Der Unternehmerbus der 913 kam aber an unserer Zu- steigestation in Vierbaum schon mit fünf Minuten Verspätung an. Der folgende Dialog spricht für sich: „Können Sie dem 925 Bescheid sagen, dass er auf uns wartet?“ – „Wo wollen Sie denn umsteigen?“ – „In Baerl an der Kirche natürlich!“ – „Ist das nicht ein Duisburger Bus? Dann kann ich den ja gar nicht anfunken!“ *Der Busfahrer hatte nicht die geringste Ahnung von der Anschlusslinie noch hatte er wohl niemals Funkkontakt mit einem Busfahrer eines anderen Unternehmens. (td)*

... sonntag früh gegen 7 Uhr in Essen. Nach einem Besuch der Zeche Carl suchten wir den NE-Bus zum Hbf. Leider gab es nur eine Haltestelle in Richtung Gelsenkirchen – selbst nach längerem Suchen war keine Haltestelle für die Gegenrichtung zu finden. Nachdem wir uns dann verzweifelt ein Taxi bestellt hatten, kam der Bus in Richtung Gelsenkirchen, dessen Fahrer wir über den Verbleib der anderen Haltestelle befragten. Die Antwort: „Ja, stellen Sie sich einfach mal auf die andere Straßenseite.“ Auf unseren Einwand, dass dort ja keine Haltestelle sei und wir deshalb auch gar nicht wissen könnten **wann** denn da der Bus kommt, meinte er lapidar: „Um viertel nach etwa fahre ich wieder hier vorbei.“

Auf einen Brief an die EVAG kam folgende Antwort: „Wir haben den von Ihnen beschriebenen Sachverhalt geprüft. Aufgrund eines Missverständnisses wurde die Haltestelle des NachtExpressbusses Zeche Carl in Richtung Porscheplatz abgebaut. Leider wurde dieser Vorgang nicht mit unserem Haltestellenmanagement abgesprochen. Heute wurde dort ein Ersatzhaltestellenstander aufgestellt.“ (ds)

Mit unserem Preisrätsel in **Ruhrschiene** 2002#1 haben wir trotz nur dreier Einsendungen offensichtlich breite Aufmerksamkeit erreicht. Die Westfälische Rundschau in Dortmund widmete uns jedenfalls am 13. April 2002 folgende Glosse von Jürgen Potthoff in der Rubrik „Dortmunder Ansichten“:

## Überleben in der Quizgesellschaft

Es führt immer ein Weg von A nach B

**Sitzen Sie auch immer mit einem wissen- den Lächeln vor dem Fernseher, wenn Gün- ter Jauch seine Quizkandidaten quält? Behaupten Sie auch immer, dass Sie min- destens bis zur 250.000-Euro-Frage kämen, wenn nicht sogar bis zur Million? Sind Sie also auch ein richtiger kleiner Ratefuchs? Na, dann wollen wir Sie doch mal prüfen.**

Stellen Sie sich folgende Situation vor. Sie sitzen im gleißenden Scheinwerferlicht, zwei von drei Jokern sind verbraucht und Günter Jauch hat Sie (weil Sie so ein kleiner Ratefuchs und Besserwisser sind) irgendwie auf dem Kieker. Genüsslich grinsend stellt er Ihnen die 64.000-Euro-Frage, wohlwissend, dass dies Ihr Ende sein wird: „An welchem Hauptbahnhof im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr gibt es das geringste Angebot an Busabfahrten?“ Sagen Sie jetzt besser nichts. Lesen Sie erst gar nicht die vier Möglichkeiten. Ziehen Sie sofort Ihr Ratefuchsschwänzchen ein und rufen Sie Ihren Telefonjoker an, den Dortmunder Regionalverbandsvorsitzenden der Fahrgast- vereinigung PRO BAHN. Der weiß das. „Die Lösung“, wird er in den Hörer flöten, „die Lösung ist natürlich ‚Dortmund‘. Dort gibt es näm- lich nur 198 Busabfahrten inklusive Nachtexpress.“

Tusch, Applaus, Geldsegen. Wir lieben solche Detail-Experten, denn sie sind die Stütze unserer Quizgesellschaft. Die entscheidenden Fragen des Lebens, die sich uns stellen, be- antworten sie kurz und knapp mit A, B, C oder D. Wir hingegen wissen allenfalls (das aber auch ohne Joker), dass deutsche Dichter Goethe und Schiller und nicht Flöte und Miller, Tröte und Ziller oder Kröte und Killer heißen.

Die Quizgesellschaft expandiert: Selbst in Ihren Nischen, wo Minderheiten bizarren Hobbies wie dem Wälzen von Kursbüchern und Fahrplä- nen nachgehen, werden Gewinnspiele erdacht.

### 15 Fragen aber keine Antworten

Und was für welche! Die Fahrgastvereinigung PRO BAHN (Regionalverband Ruhr), ein Club eifriger Bus- und Bahnnutzer hat die Welt mit dem ersten unlösbaren Preisausschreiben be- schenkt. In der Verbandszeitung **Ruhrschiene** fragte PRO BAHN seine Leser: „Kennen Sie den VRR genau?“ Es gab drei Einsendungen. Keine war richtig. 15 Fragen zum Fahrplan-Ge- strüpp zwischen Duisburg und Dortmund wa- ren zu lösen. Eine Tour de Ruhr mit dem Ziel der Verzweiflung muss das gewesen sein. Selbst die Quizautoren mussten sich korrigie- ren. Tatsächlich gab es nicht 6 sondern 8 Busse, die fünf Städte und Gemeinden im VRR-Ge- biet durchfahren. Hätten Sie's gewusst? Dann hätten Sie drei Stadtfahrpläne nach Wahl ge- winnen können. Oder ein „Schöner-Tag-Ticket NRW“, um zum Beispiel mal mit der Linie SB 24 gemächlich durch fünf Städte und Gemeinden von Recklinghausen nach Dortmund zu zuckeln.

Na prima. Ganz ohne den Einsatz von Jokern haben wir dank dieses Preisrätsels unserer Nahverkehrsfreunde wieder ein paar Lektionen gelernt, die für's Überleben in der Quiz- gesellschaft wichtig sind. Erstens: Selbst wenn das Leben uns mehrere Lösungen vorgaukelt (A, B, C und D), muss keine richtig sein. Und zweitens: Wo ein Fahrplan ist, ist auch ein Weg. Ganz sicher von A nach B – und vielleicht so- gar von C nach D.

# Termine

**Dienstag, 02.07.2002, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Donnerstag, 04.07.2002, 19.30 Uhr**  
B.U.S. Bochum

**Montag, 08.07.2002, 19.00 Uhr**  
Ortsgruppe Dortmund

**Dienstag, 16.07.2002, 19.30 Uhr**  
Regionale Fahrgastversammlung  
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

**Sonntag, 21.07.2002**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Mittelalterlicher Niederrhein**  
**08.50 Uhr** E-Borbeck ☉ (Kiosk)  
**08.50 Uhr** E Hbf ☒ (ServicePoint)

**Dienstag, 23.07.2002, 19.00 Uhr**  
Dortmunder Verbändetreffen

**Dienstag, 23.07.2002, 20.00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

Die aktuelle Termin-Übersicht, zusätzliche Informationen und Anreisehinweise finden Sie unter <http://www.probahn-ruhr.de/termine>

**Donnerstag, 01.08.2002, 19.30 Uhr**  
B.U.S. Bochum

**Dienstag, 06.08.2002, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Montag, 12.08.2002 19.30 Uhr**  
Ortsgruppe Dortmund, Sommertreff  
im Biergarten „Gypsy“, Heroldstr. 22  
/ Ecke Nordstr., ☒ Leopoldstr.

**Sonntag, 18.08.2002**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Witten – Bergbau im Muttental**  
**9.30 Uhr** E-Borbeck ☉ (Kiosk)  
**9.50 Uhr** E Hbf ☒ (ServicePoint)

**Dienstag, 20.08.2002, 19.30 Uhr**  
Regionale Fahrgastversammlung  
Sommertreff im Biergarten „Yesterday“ direkt am Bf OB-Sterkrade ☒  
(am Westausgang rechts)

**Dienstag, 27.08.2002, 19.00 Uhr**  
Dortmunder Verbändetreffen

**Dienstag, 27.08.2002, 20.00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Dienstag, 03.09.2002, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Donnerstag, 05.09.2002, 19.30 Uhr**  
B.U.S. Bochum

**Montag, 09.09.2002, 19.30 Uhr**  
Ortsgruppe Dortmund

**Sonntag, 15.09.2002**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Von Burg Linn zum Hülser Berg**  
**09.15 Uhr** E-Borbeck ☉ (Kiosk)  
**09.35 Uhr** E Hbf ☒ (ServicePoint)

**Dienstag, 17.09.2002, 19.30 Uhr**  
Regionale Fahrgastversammlung  
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

**Dienstag, 24.09.2002, 19.00 Uhr**  
Dortmunder Verbändetreffen

**Dienstag, 24.09.2002, 20.00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Dienstag, 01.10.2002, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Montag, 07.10.2002, 19.30 Uhr**  
Ortsgruppe Dortmund

**Arbeitsgruppe Essen, Bottrop, Mülheim:** Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstraße 11, Essen, ☒ Essen Hbf  
**O.Tram Oberhausen:** „Haus Wahl“, Marktstraße 38, Oberhausen, ☒ Oberhausen Hbf  
**Bündnis umweltfreundl. Stadtverkehr:** Umweltzentrum, Alsenstraße 27 (Düppelstr.), Bochum, ☒ BO Hbf  
**Ortsgruppe Dortmund:** „Zum Zöllner“, Hainallee 2, Dortmund, ☉ ☒ DO-Stadthaus (Südausgang)  
**Dortmunder Verbändetreffen:** VCD-Büro, Huckarder Straße 10, Dortmund, ☉ Ofenstraße

## 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

**(Ruhschiene 2002#3 • 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      34,- € / Jahr  
 Juniormitglied (≤ 27 Jahre)      23,- € / Jahr  
 Familienmitgliedschaft      40,- € / Jahr  
 Fördermitgliedschaft      ab 70,- € / Jahr  
(Firmen, Institutionen, Kommunen)