



Dortmund: Die Anlage kommt auf den Müll

Dortmund. (dv) Anfang März 2005, genau zur provisorischen Wiederinbetriebnahme der binnen drei Jahren zum zweiten Mal für mehrere Tage ausgefallenen Zugzielanzeiger-Anlage im Dortmunder Hauptbahnhof, zitierte die Dortmunder Lokalpresse PRO BAHN mit der Forderung „Die Anlage gehört auf den Müll“. Dieser Forderung kommt DB Station & Service nun nach – im Herbst wird für 1,8 Mio. Euro eine neue Anlage installiert.

Die Zugzielanzeiger-Anlage am Dortmunder Hauptbahnhof, zu Beginn der 1980er Jahre angeschafft, hat mit zwei Problemen zu kämpfen. Das erste Problem ist der Steuerungsrechner, ein Intel-310-System mit 80286-Prozessor mit dem Betriebssystem Xenix des Herstellers Microsoft. Dieser Steuerungsrechner versagte bereits im März 2002 seinen Dienst, konnte aber im Laufe einer Woche repariert werden. Der Ausfall im Februar 2005 war ebenfalls auf den Steuerungsrechner zurückzuführen, dessen defekte Festplatte die Anzeiger für drei Wochen außer Betrieb setzte. Nun laufen die Anzeiger wieder, aber im Notbetrieb: Die Anzeigetafeln müssen manuell bedient werden, stellen sich nicht mehr automatisch bei Zugein- oder ausfahrt.



Dienstzug über Köln–Koblenz–Mainz nach Sassnitz oder London Waterloo – oder doch der RE 6 nach Düsseldorf? Oder fahren heute mehrere Züge nach Aachen? Eine korrekte Anzeige ist dringend nötig, zumal auch die Zielanzeiger der Züge durch Fehlbedienung, Schlampigkeit oder Softwaredefekte hohe Ausfallraten aufweisen. (Foto: Dominik Vinbruck)

Falschblätter

Aber selbst bei einem funktionierenden Steuerungsrechner ist die Dortmunder Anlage schrottreif: Die Fallblätter sind eher Falschblätter – der korrekte Zuglauf lässt sich zu oft nur erraten. Daher begrüßt PRO BAHN die jetzt getroffene Entscheidung für die Anschaffung einer neuen Anlage ausdrücklich, auch vor dem Hintergrund der weiterhin ungeklärten Zukunft des Dortmunder Bahnhofprojekts „3do“ und damit verbundener Fördermittelproblematik.

In dieser Ausgabe:

- VRR-Preisstufenreform**
- RRX kommt in Fahrt**
- ÖPNV für die Uni Duisburg-Essen**
- Auf Eisenbahnschienen in die City**
- Dortmund spart moderater**

Inhalt & Adressen

Inhaltsverzeichnis

Titel	1
Dortmund: Die Anlage kommt auf den Müll	
Inhalt & Adressen	2
Regionales	3
Mülheim (Ruhr) Stadt	
RRX kommt langsam in Fahrt	
Fahrgastpolitik	4
VRR-Preisstufenreform: Zurück auf Los	
NRW-Tarif	
Betrieb	6
Auf Eisenbahnschienen in die City	
Fahrplanwechsel	7
MVG: Tagesnetz minus, Nachtnetz plus	
Aus Fahrgastsicht	8
ÖPNV-Verbindung Uni Duisburg-Essen	
Kurznachrichten	10
Dortmund: Moderatere Einsparungen –	
Bürgerbus Hattingen – Mülheim: Aufzug	
lahmuriniert – VRR vor Ost-Erweiterung? –	
VRR: Mehr dabei: Semesterticket –	
Gladbecker Bahnhöfe	
Termine	12

Impressum

Herausgeb.: PRO BAHN NRW 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: Dominik Vinbruck (dv) (V.i.S.d.P.), Lothar
Ebbers (le)
✉ info@ruhrschiene.de
Autoren: Axel Hercher (ah), Günter Fiedler (gf)
Holger Kohring (hk)

Das Arbeitsgebiet des Regionalverbandes umfasst die Städte Bochum, Bottrop, Dortmund, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Hamm, Herne, Mülheim an der 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 **Ruhr-schiene** 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, ☎ 0201 222555, ☎ 0201 231707

Geschäftsstelle des Regionalverbandes Ruhr und des Landesverbandes Nordrhein-Westfalen

Öffnungszeiten: dienstags bis freitags 17 bis 19 Uhr – dienstags betreut von PRO BAHN

PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr, ✉ info@probahn-ruhr.de, *Internet*: <http://www.probahn-ruhr.de>

Vorsitzender: Dominik Vinbruck, Klönnestraße 51, 44143 Dortmund

☎ 0231 1509626, 0172 5802497, ☎ 0721 151486394, ✉ vinbruck@probahn-ruhr.de

Stv. Vorsitzender: Lothar Ebbers, Neugahlener Straße 20, 46149 Oberhausen

☎ 0208 6351916, ✉ ebbers@probahn-ruhr.de

Stv. Vorsitzender: Holger Kohring, Alter Uentropfer Weg 77, 59071 Hamm

☎ 02381 487317, ✉ kohring@probahn-ruhr.de

Beisitzerin: Britta Behrens, Ruhrstraße 6, 58452 Witten, ☎ 02302 279900, ✉ behrens@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Thorsten Hensel, Pollerbergstraße 24, 45145 Essen, ☎, ☎ 0201 705302, ✉ hensel@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Kurt Meisen, Weilenhäuschenstraße 9, 58332 Schwelm, ☎ 02336 82958, ✉ meisen@probahn-ruhr.de

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

Spendenkonto: PRO BAHN NRW, Postbank Essen (BLZ 360 100 43), Konto-Nr. 220 709-433

Bitte als Verwendungszweck angeben: „RV Ruhr“!

PRO BAHN Nordrhein-Westfalen e. V., ✉ info@probahn-nrw.de, *Internet*: <http://www.probahn-nrw.de>

Vorsitzender: Oliver Stieglitz, Missundestraße 7, 44145 Dortmund

☎ 0231 815611, ✉ stieglitz@probahn-nrw.de

PRO BAHN e. V. (Bundesverband), ✉ info@pro-bahn.de, *Internet*: <http://www.pro-bahn.de>

Geschäftsstelle: Schwanthalerstraße 74, 80336 München, ☎ 089 54456213, ☎ 089 54456214

Mülheim (Ruhr) Stadt

Mülheim an der Ruhr. (ah/dv) Nach längerem Ringen (siehe **Ruhrschiene 2004#2, 2005#1**) sind die Verhandlungen der Stadt Mülheim mit der „Deutschen Bundesbahn“, so zu lesen in der Verwaltungsvorlage für den Planungsausschuss im April, zum Kauf des Mülheimer Hauptbahnhofs entscheidend vorangeschritten. In einem gemeinsamen „Letter of Intent“ machen Stadt und DB deutlich, dass einerseits eine Verkaufsoption für den Bahnhof besteht, und andererseits noch in diesem Jahr ein städtebaulicher Wettbewerb ausgelobt werden soll. Für diesen Wettbewerb ist auch der Abriss des Bahnhofgebäudes eine Option.

Abriss wünschenswert?

Gut, dass die DB – gemeint ist die Deutsche Bahn AG, und nicht die seit über elf Jahren liquidierte „Deutsche Bundesbahn“ – anscheinend doch ein Einsehen mit den Mülheimern hat, die sich mit kommunalen Finanzmitteln für ihren Bahnhof engagieren möchten. Dass ein Abbruch als Option in Erwägung gezogen wird, ist bedauerlich. Das nach Kriegszerstörungen wieder errichtete Empfangsgebäude (EG) muss zwar langfristig wirtschaftlich zu betreiben sein, aber es repräsentiert immerhin den EG-Baustil vergangener Epochen. Fehler im Umgang mit historischen EG, wie sie beispielsweise in Gelsenkirchen begangen wurden, wiederholen sich hoffentlich nicht. Spekuliert werden darf darüber, ob nach dem Umbau der Name des Sponsors analog zu vielen Arenen in den Namen aufgenommen wird: In Zukunft vielleicht, wie schon bis 1974, „Nächster Halt: Mülheim an der Ruhr Stadt“?

Eine Berichtigung zur letzten **Ruhrschiene**, verbunden mit einem Dank an den aufmerksamen Leser: Anders, als dort behauptet, ist „Mülheim (Ruhr) Hbf“ auch in betrieblicher Hinsicht ein Bahnhof. Die für diese Bezeichnung entscheidene Weiche befindet sich zwischen Mülheim (Ruhr) West und Mülheim (Ruhr) Hbf zwischen dem Ferngleis und dem S-Bahn-Gleis Richtung Essen.

RRX kommt langsam in Fahrt

Düsseldorf. (le) In der Sitzung des Landtagsverkehrsausschusses am 10.03.2005 stellte ein Vertreter des Büros Intraplan (München), das zusammen mit den Büros BVU (Freiburg) und sma (Zürich) die Realisierungsstudie zum Rhein-Ruhr-Express (RRX) für den Bund erstellt, den konkreten Untersuchungsumfang vor. So soll neben der Entwicklung einer verkehrlich optimierten Angebotsstruktur und der Auswahl eines innovativen Fahrzeugtyps vor allem der Investitionsbedarf im Netz unter besonderer Berücksichtigung der Großknoten Köln und Dortmund ermittelt werden. Die erforderlichen Infrastrukturinvestitionen sollen analog zum schon beim Metro-rapid angewendeten Verfahren gesamtwirtschaftlich bewertet werden. Ein detaillierter Trassen-vorschlag ist nicht vorgesehen.

Entscheidungsfindung

In einer ersten Arbeitsstufe sollen Entscheidungen zu grundsätzlichen Angebotsparametern getroffen werden, so zum Fahrplankonzept (Zehn- oder Fünfzehn-Minuten-Takt), Höchstgeschwindigkeit (160 oder 200 km/h), Durchbindungen über die Kernachse Dortmund-Köln hinaus (ja oder nein) und Systemhalte. Bislang gelten die Systemhalte Dortmund Hbf, Bochum Hbf, Essen Hbf, Duisburg Hbf, Düsseldorf Flughafen, Düsseldorf Hbf, Köln Messe/Deutz und Köln Hbf als indisponibel. Wattenscheid, Mülheim (Ruhr) Hbf, Düsseldorf-Benrath, Leverkusen Mitte und Köln-Mülheim werden entsprechend der Einbindung in den ITF behandelt. Die Einbeziehung der parallelen RE-Leistungen in das RRX-Angebot wird geprüft. Eindeutig ist die Festlegung, dass der RRX ein Angebot des Nahverkehrs ist.

PRO BAHN begrüßt den Einstieg in die konkreten Planungen, die schon jetzt sehr dem Fahrgast-Konzept zum besseren Rhein-Ruhr-Express von PRO BAHN und VCD ähneln.

Das Fahrgast-Konzept zum Rhein-Ruhr-Express – ehemals „MetroExpress“ – im Internet: www.probahn-nrw.de/rrx

VRR-Preisstufenreform: Zurück auf Los

Rhein-Ruhr. (le) Seit mehreren Jahren plant der VRR eine größere Tarifreform mit zwei Bausteinen: Ein verändertes Barsortiment und eine „Tarifstrukturreform“, die zur Neubestimmung der Preisstufen führen soll. Während das veränderte Barsortiment zum 1. Juni 2006 eingeführt wird, ist die Tarifstrukturreform zunächst gestoppt.

Auch im veränderten Barsortiment sind die ursprünglichen Pläne deutlich abgeändert. Die zunächst vorgesehene Streichung der 4erTickets wird nicht weiter verfolgt. Entfallen wird allerdings zukünftig mit dem 7TageTicket (Wochenkarte) die einzige Zeittkarte, die nicht an den Kalender gebunden ist, sondern mit Gültigkeit ab jedem beliebigen Tag erworben werden kann. Andererseits wird neben dem bestehenden TagesTicket für fünf Personen ein TagesTicket für eine Person neu eingeführt. Mit dieser Neuerung bleibt die Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) als letzter Bereich in NRW, der nicht über dieses Angebot verfügt – allerdings verlautet, dass in Teilen von Westfalen gerade das SingelTicket 2006 abgeschafft und durch eine Hin- und Rückfahrkarte ersetzt werden soll.

4erTagesTicketSingle

Neuartig ist allerdings, dass das TagesTicket für eine Person sowohl als Einzelticket als auch als 4erTicket mit Ermäßigung erhältlich ist. Gegenüber heute wird das TagesTicket für fünf Personen teurer wird. Details über die veränderten Preise werden aber erst im Sommer bekannt gegeben. Die Rabattierung der allgemeinen 4erTickets soll „auf ein branchenübliches Niveau abgesenkt“ werden. Die übrigen Bedingungen im Barsortiment bleiben unverändert. So ist im Gegensatz zum VRS das TagesTicket für fünf Personen weiterhin auch vor neun Uhr gültig.

Die Einführung des TagesTickets für eine Person schließt endlich eine Lücke im Sortiment, die hoffentlich nicht in westfälischen Verbänden neu aufgerissen wird. Dass die gleichzeitig geplante Abschaffung der 4erTickets aufgegeben wurde, zeigt, dass der VRR bereit ist, eigene Planungen zu hinterfragen. PRO BAHN hatte diesen Punkt deutlich kritisiert, da dadurch regelmäßige

Gelegenheitsnutzer stark zur Kasse gebeten worden wären. Insbesondere weniger mobile Menschen, z. B. Senioren oder Arbeitslose, wären die Verlierer dieser Reform gewesen. Vier Euro für eine Hin- und Rückfahrt in die Stadt ist für diese Gruppen ein abschreckender Preis.

Tarifstrukturreform verschoben

Der zuletzt kommunizierte Vorschlag für die Tarifstrukturreform sah die Aufspaltung der bisherigen Preisstufe B in zwei neue vor: Zwei aneinander angrenzende Tarifgebiete bildeten die Preisstufe A+, sechzehn festgelegte „Regionen“ (etwa vier Tarifgebiete im Durchmesser) die Preisstufe Bneu. Die Preisstufen A und C sollten unverändert bleiben. Die Preise sollten in den Stufen Bneu und C gegenüber heute deutlich erhöht werden.

Insbesondere die Tatsache, dass in der Preisstufe A+ keine Fahrten über ein drittes Tarifgebiet möglich sein sollten, hätte vielfach dazu geführt, dass für eine Relation unterschiedliche Preise für die verschiedenen Wege gegolten hätten. So wäre die Fahrt von Oberhausen nach Essen mit der S 3 über Mülheim in die Preisstufe Bneu gefallen, der Weg über Altenessen oder Frinrop wäre zur Preisstufe A+ möglich gewesen. PRO BAHN und zahlreiche kommunale Verkehrsbetriebe hatten dem VRR verdeutlicht, dass dies kaum vermittelbar und beim Barsortiment auch nur beschränkt kontrollierbar wäre.

Detaillierte Marktforschung

Hinzu kam, dass die ursprünglichen Mehreinnahmen aus dieser Maßnahme nicht mehr auf zehn Millionen Euro, sondern nach detaillierter Marktforschung auf nur noch auf sechs Millionen Euro kalkuliert wurden. Andererseits wären aber durch die Kombination mit der Barsortiment-

Veränderung für zahlreiche Fahrgäste doppelte Preissteigerungen (wohl deutlich über zwanzig Prozent) eingetreten. Hierzu gibt der VRR zu bedenken, dass diese Effekte „mit klassischen Preiselastizitätsrechnungen nicht abbildbar und marktforschungsmethodisch nicht seriös abfragbar sind“. Schon vorher war die Verschiebung der Tarifstrukturreform auf 2006 u. a. damit begründet worden, dass man frühestens zu diesem Zeitpunkt auf Angebotsverbesserungen im SPNV hoffen könne, mit denen dann eine solche Preiserhöhung besser vermittelbar wäre. Diese sind jetzt auch für 2006, von Zusatzleistungen während der WM abgesehen, nicht zu erwarten.

Jetzt steht die ganze Tarifgebietsstruktur des VRR auf dem Prüfstand, insbesondere auch die Einteilung der fünf großen Städte in zwei Tarifgebiete. Wegen des Umfangs der Vorarbeiten ist daher mit einer Umsetzung nicht vor 2008/2009 zu rechnen.

VGN-Einbeziehung später

Auswirkungen hat dieser Beschluss auf die geplante Übernahme des VRR-Tarifs durch die Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN). Diese Übernahme, die auch im Vertrag zwischen der DB und den Nahverkehrs-Zweckverbänden VRR und Niederrhein festgehalten wurde, ist an die Einführung des neuen VRR-Tarifs gebunden. So wird hier zunächst zum 12.06.2005 der NRW-Tarif eingeführt und teilweise parallel zum Übergangstarif VRR/VGN angeboten. Eine Fahrt von Oberhausen nach Voerde kostet dann, wenn man den Zug bis Voerde nutzt, den NRW-Tarif; steigt man in Dinslaken aus und fährt mit dem Bus weiter, ist ein VRR-Ticket B ausreichend.

Auch hier hat der VRR gezeigt, dass er mit fundierter Kritik an seinen Planungen umgehen kann. Gerade in einem so stark vernetzten Raum ist die Festlegung von Preisstufen und zulässigen Wegen ohne einzelne Widersprüchlichkeiten fast unmöglich. Die jetzige Festlegung der Preisstufe B (ein zentrales Tarifgebiet und alle angrenzenden Tarifgebiete) hat diese Probleme stark beschränkt, ein neues System muss sich daran messen lassen. Eine leistungsgerechtere Preis-

findung insbesondere in den höheren Preisstufen wird auch von PRO BAHN als angemessen betrachtet. Leider wird eine Differenzierung der Preisstufe A nach der Größe der Stadt, wie sie vergleichbar im VRS für Köln und Bonn erfolgt, vom VRR nicht befürwortet. Insbesondere für Klein- und Mittelstädte fehlt ein attraktives tarifliches Angebot für einen klassischen Stadtbus (Bedienung der Kernstadt). So wird eine Fahrt innerhalb der Kernstadt von Schwelm zum gleichen Preis berechnet wie die Fahrt von Schwelm über Ennepetal nach Breckerfeld.

Zwischenlösung für die VGN

Die erst einmal gestoppte Einbeziehung der VGN in den VRR-Tarif ist bedauerlich, darf aber nicht dazu führen, dass jetzt nichts passiert. Neben der Möglichkeit, den Übergangstarif VRR/VGN auch im Bereich der VGN im Zug gelten zu lassen, ist auch die Lösung möglich, wie im westlichen Kreis Unna den VRR-Tarif in den dem VRR benachbarten Gemeinden ganz anzuerkennen, auch die Preisstufe C. Insbesondere für die zur Metropolregion Rhein-Ruhr zählenden Städte Moers, Neukirchen-Vluyn, Kamp-Lintfort, Rheinberg, Dinslaken, Voerde und Wesel wäre dies die verkehrlich angemessene Übergangslösung.

NRW-Tarif

Wesel. (le) Zur diesjährigen Jahresversammlung von PRO BAHN Niederrhein am Samstag, den 4. Juni 2005 in Wesel wird ein Rahmenprogramm angeboten, das sich neben PRO-BAHN-Mitgliedern auch an andere Interessierte wendet. Um 11:15 Uhr gibt es eine öffentliche Veranstaltung zum Thema „Neue Tarife für das Land“, zu dem Tarifexperten vom NRW-Kompetenzcenter Marketing, von der VGN und von PRO BAHN NRW eingeladen sind. Die Veranstaltung findet statt im Großen Saal des Kaiserhofs direkt gegenüber dem Bahnhof Wesel. Um 14:15 Uhr wird ein historischer Stadtrundgang angeboten. Für diesen Rundgang wird um kurze Anmeldung gebeten bei Wolfgang Tittmann unter ☎ 0281 1647972 oder ✉ wtittmann@t-online.de.

Auf Eisenbahnschienen in die City

Zwickau. (gf/dv) Seit in Karlsruhe Straßenbahnen die Innenstadt über DB-Gleise mit dem Umland verbinden und ständig steigende Fahrgastzahlen aufweisen können, werden in verschiedenen Städten ähnliche Modelle betrieben oder geplant. In der sächsischen Stadt Zwickau, zu der Dortmund eine enge Städtefreundschaft unterhält, fahren seit 1999 die Dieseltriebwagen der Vogtlandbahn aus der Region vom Hauptbahnhof auf Straßenbahngleisen bis in die City – und auch in Dortmund tut sich etwas zum Thema Regionalstadtbahn.

Auslöser für die Umkehrung des Karlsruher Modells waren Planungen, in Zwickau früher abgebaute Straßenbahnlinien wieder in die Vororte Schedewitz und Planitz zu trassieren. Da die Gleise bis in die Nähe der Bahnstrecke Zwickau–Schwarzenberg zu verlegen waren, kam schnell der Gedanke auf, das Normalspurgleis der Bahn mit dem meterspurigen Gleis der Straßenbahn zu verbinden.

In drei Jahren zum Ziel

Für Idee, Planung und Bau benötigte man schließlich nur drei Jahre. Den größten Teil der veranschlagten Baukosten in Höhe von umgerechnet 45 Millionen Euro übernahm der Freistaat Sachsen. Zum Ausbau ihrer Straßenbahn erhielt die Stadt Zwickau einen Zuschuss nach GVFG von 75 Prozent, und die Anbindung der Vogtlandbahn an das Stadtzentrum zahlte Sachsen sogar vollständig. Ebenso kostengünstig gelangte Zwickau in den Besitz des Industrie- und Einkaufszentrum „Glück-Auf-Center“ errichtete, überließ es der Stadt kostenlos.

Heute brummen RegioSprinter (die z. B. auch bei der Rurtalbahn rund um Düren fahren) der Vogtlandbahn zunächst über die DB-Strecke nach Schwarzenberg, dann über eine ehemalige Industrieanschlussbahn bis zum „Glück-Auf-Center“ und schließlich über ein 1,1 km langes Dreischienengleis zusammen mit den Straßenbahnlinien direkt zum Ziel „Zentrum“. Beim Bau des Dreischienengleises musste neben dem Profil und den Gleisradien der Achsdruck der Sprinter berücksichtigt werden. Mit 17,2 Tonnen liegt er sieben Tonnen über dem einer Straßenbahn.

Der neue Oberbau ermöglicht es sogar, bei Unfällen mit einem Hilfszug anzurücken.

Für die Fahrt in die Zwickauer Innenstadt wurden die zehn RegioSprinter VT 39 bis 48 zusätzlich zum Betrieb nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) für den Betrieb nach der Bau- und Betriebsordnung Straßenbahn (BO-Strab) ausgerüstet. Dieses betrifft unter anderem die Lichtanlage der Triebfahrzeuge wie Blinker und Bremslichter, eine Warnglocke, Außenspiegel sowie einen Anforderungsschalter für die Weichensteuerung. Es waren damit die ersten Triebwagen in Deutschland, die auf Straßenbahngleisen fahren dürfen.

Um Verspätungen im Eisenbahnbetrieb vorzubeugen, sind die RegioSprinter mit Anforderungsschaltern für die Ampelsteuerung ausgestattet. Dadurch haben sie absoluten Vorrang vor dem Individualverkehr aber auch vor anderem öffentlichen Verkehr. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten der Fahrzeuge im BOStrab-Bereich wurden auf 80 km/h auf der ehemaligen Industrieanschlussbahn bzw. auf 40 km/h im Dreischienengleis begrenzt.

Aus Dortmund in die Region

Seit dem Jahr 2000 fahren die Sprinter der Vogtlandbahn vom Stadtzentrum Zwickau über Falkenstein im Erzgebirge sogar direkt bis in das 73 km entfernte Kraslice in Tschechien. Dieses grenzüberschreitende Verkehrsprojekt war ein viel beachtetes Modellprojekt zur Expo 2000.

Auch in Zwickaus Partnerstadt Dortmund wird nach dem nicht weiter verfolgten KARO-Konzept (vgl. **Ruhrschiene 2002#2**) wieder intensiver über eine Verknüpfung von Eisenbahn- und Stadtbahnstrecken nachgedacht. Zwar soll es

dort nicht mit Diesel in die Stadt gehen, nachdem eine Einführung der dieselbetriebenen RB 52 als Hybridfahrzeug in das Dortmunder Stadtbahnnetz aus technischen Gründen nicht möglich ist. Es bleiben die umgekehrte Verlängerung der Stadtbahn U 46 bis nach Dortmund-Löttringhausen über die Strecke der RB 52 genauso ein Thema wie die Verlängerung der U 42 über Dortmund-Grevel und -Lanstop hinaus nach Bergkamen. Details und Wirtschaftlichkeit dieser

Varianten sollen im neuen Stadtbahnbetriebskonzept der Stadt Dortmund untersucht werden, dessen Veröffentlichung sich seit geraumer Zeit immer wieder verzögert.

Ähnlich stockend entwickelt sich die analog zu Zwickau geplante Verlängerung von Dieseltriebwagen in die City von Aachen. Entsprechend vorgerüstete Talente gibt es mittlerweile, aber der Bau der Strecke zum Eisenbrunnen lässt auf sich warten und soll nach 2008 realisiert werden.

MVG: Tagesnetz minus, Nachtnetz plus

Mülheim an der Ruhr. (ah) Der Fahrplanwechsel am 12. Juni 2005 bringt nach einem erfolgreichen ersten Betriebsjahr des neuen Nachtnetzes weitere Verbesserungen und zugleich Angebotsreduzierungen im Tagesnetz bei den Linien 110 und 138 mit jährlichen Einsparungen in Höhe von insgesamt 143 000 Euro.

Das im Juni 2004 eingeführte neue Nachtnetz hat seine Erwartungen erfüllt. Im Durchschnitt stieg die Zahl der Fahrgäste im Spätverkehr auf insgesamt 7 500 pro Monat, davon mehr als die Hälfte am Wochenende. Wenn nur diese beiden Nächte betrachtet werden, gibt es gegenüber dem früheren Angebot mit zwei nächtlichen Fahrten Steigerungen von über 200 % gegenüber dem Vorjahr. Der Taxibus als Zubringersystem zu den NE-Linien hat rund 120 Fahrgäste/Monat. Ein Vergleich zum alten NE zeigt die positive Entwicklung: Von 1991 bis 1998 (drei Linien) stiegen die Fahrgastzahlen von rund 365 auf 1 000 monatlich. Mit der Anbindung des Rhein-Ruhr-Zentrums (vierte Linie) stieg die monatliche Fahrgastzahl von 1999 bis 2003 auf fast 1 250.

Nach diesem erfolgreichen Start ist es nur konsequent, das Angebot an Sonntagen und Feiertagen ab Juni auszuweiten. Mit vier zusätzlichen stündlichen Fahrten von 4:30 Uhr bis 7:30 Uhr wird das System der anderen beiden MEO-Städte übernommen. Das Tagesnetz beginnt zukünftig einheitlich um 8:00 Uhr ab Stadtmitte. Heute starten die Tageslinien zwischen 5:00 und 9:00 Uhr. Gleichzeitig wird die Linie NE 9 (heute: Rhein-Ruhr-Zentrum–Stadtmitte–Duisburg Zoo/Uni) um drei Haltestellen bis Duisburg Hauptbahnhof Osteingang verlängert.

Eine deutliche Einschränkung erfährt allerdings die Straßenbahnlinie 110: Samstags soll tagsüber (7:00 Uhr bis 14:30 Uhr) statt bisher alle zwanzig nur noch alle dreißig Minuten gefahren werden. Gleichzeitig wird täglich die letzte Sternfahrt um 23:00 Uhr gestrichen.

Bei der Heißener Stadtteilbuslinie 138 wird zukünftig abends zwischen 21:00 und 23:00 Uhr nur noch ein Studentakt (bisher Halbstundentakt) angeboten. Die Fahrgäste können teilweise auf die Buslinien 136 (Stundentakt) und 145 (Halbstundentakt) ausweichen.

PRO BAHN begrüßt die von Anfang an geforderte Angebotsausweitung am Wochenende und wertet dies als Beleg für den bisherigen Erfolg des neuen Nachtnetzes. Als nächster Schritt sollte eine Angleichung am Samstag erfolgen, aber auch eine durchgehende Verbindung zwischen Mülheim und Essen eingerichtet werden.

Die massiven Einschränkungen auf der Linie 110, die eher zu einem weiteren Rückgang der Fahrgastzahlen führen werden, sind bedauerlich. Es bleibt zu hoffen, dass spätestens nach Abschluss des geplanten Beschleunigungsprogramms diese Linie so attraktiv wird, dass das Angebot am Samstag tagsüber wie auf den anderen Strecken auf einen Fünfzehn-Minuten-Takt ausgeweitet werden kann.

ÖPNV-Verbindung Uni Duisburg-Essen

Duisburg/Essen. (ah) Nach der Fusion der Universitäten Duisburg und Essen stehen die Studierenden vor einem großen Problem: Je nach Kombination von Haupt- und Nebenfach müssen sie regelmäßig zwischen den beiden Städten pendeln. Der Zeitaufwand per ÖPNV für diese fünfzehn Kilometer Luftlinie ist mit mindestens einer dreiviertel Stunde zu hoch. Das Fachgebiet Angewandte Geographie sucht deshalb nach einer besseren ÖPNV-Verbindung.

Privatdozent Dr. Rudolf Juchelka ist das Pendeln gewohnt. Er leitet das Fachgebiet Angewandte Geographie der Uni Duisburg-Essen, wohnt aber noch an seinem ehemaligen Arbeitsplatz Aachen. Seine Erfahrungen werden ihm nutzen, denn er versucht mit Unterstützung des Rektors für die pendelnden Studierenden eine optimale ÖPNV-Verbindung zwischen den Uni-Standorten Duisburg und Essen zu schaffen. Keine leichte Aufgabe. Die verschiedenen Gebäude der Uni Duisburg befinden sich verstreut im Stadtteil Neudorf, rund anderthalb Kilometer vom Hauptbahnhof entfernt. Mit der am nördlichen Rand des Campus verkehrenden Straßenbahnlinie 901 (Zehn-Minuten-Takt) erreicht man den U-Bahnhof „Duisburg Hbf“ zwar in fünf Minuten, aber der Umstieg zum Regionalverkehr nimmt weitere fünf Minuten in Anspruch. Ferner gibt es drei Buslinien, die rund zehn Minuten bis zum Hbf brauchen und tagsüber alle zwanzig oder dreißig Minuten verkehren – das allerdings teilweise im Abstand weniger Minuten.

Lange Umsteigewege

Der Campus der Uni Essen ist wesentlich kompakter und mit zwei Stadtbahnlinien im Fünf-Minuten-Takt in nur vier Minuten vom Hauptbahnhof zu erreichen. Auch hier gibt es lange Umsteigewege am Hauptbahnhof und eine abseits gelegene U-Bahnstation an der Universität.

Zwischen den beiden Hauptbahnhöfen verkehren mit der S 1 (Fahrzeit achtzehn Minuten) und den RE 1, 2, 6 und 11 (Fahrzeit zwölf bis vierzehn Minuten) bis zu sieben Züge pro Stunde. Die schnellste Verbindung von Uni zu Uni würde inklusive Fußwegen und Umsteigezeiten rund vierzig Minuten dauern, die langsamste gut fünfzig Minuten. In der (Fahrplan-)Praxis ist dies für

Studierenden, die zwischen zwei Vorlesungen meist nur eine Stunde Zeit haben, zu lang.

Erste Gespräche mit den Verkehrsbetrieben in Duisburg (DVG) und Essen (EVAG) waren wenig erfolgversprechend. Die EVAG ermittelte immerhin die mögliche Fahrzeit für einen Direktbus. Dieser dürfte aber weder auf der stauträchtigen A 40 noch auf innerstädtischen Straßen bedeutet schneller sein als die Schiene. Es folgten Gespräche mit der Politik. Diese zeigte sofort Interesse an einer kostengünstigen Lösung. Doch wie kann diese aussehen?

Rheinische Bahn

Der kürzeste und mit rund zwanzig Minuten Fahrzeit auch schnellste Weg führt über die stillgelegte Rheinische Bahn. Diese grenzt in Essen direkt an das Uni-Gelände und ist in Duisburg nur rund einen Kilometer entfernt. In einer Studie zur Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Duisburg-Wedau und Essen-Universität von Februar 2001 wurde ein Fahrgastpotenzial von gut 1 800 Personen täglich (davon an der Uni Essen gut 400) ausgegangen. Bei einem werktäglichen Dreißig-Minuten-Takt wurde bei rund vier Millionen Euro Betriebskosten ein Deckungsgrad von gut zehn Prozent prognostiziert. Diese Ergebnisse bedürften einer Überprüfung, da bei Erstellung der Studie sowohl der mittlerweile eingestellte Güterverkehr betrieblich berücksichtigt werden musste als auch die Fusion der beiden Universitäten noch nicht bekannt war. Nach der Stilllegung dieser Strecke Ende 2002 und den Plänen von RVR und Stadt Mülheim, auf der Trasse einen Fuß- und Radweg anzulegen, scheidet dieser Vorschlag als schnelle Lösung jedoch aus.

Als zweite Variante bietet sich eine reine ÖPNV-Verbindung mit der Straßenbahn 901 und der

Stadtbahn U 18 an. Beide treffen am Mülheimer Hbf aufeinander. Die Umsteigezeit dort beträgt heute sechs bis acht Minuten, so dass Fahrzeiten von Uni zu Uni von über vierzig Minuten, plus Fußwege zu den Haltestellen, entstehen. Im Vergleich zu der Zugverbindung keine Alternative.

Uni–Uni umstiegsfrei

Schneller (35 Minuten Fahrzeit) und ohne Umsteigezwang ginge es mit einer durchgehenden Verbindung. Dies ist jedoch nicht so einfach, denn die Linien 901 und U 18 haben unterschiedliche Wagenbreiten, verschiedene Bahnsteighöhen und zweierlei Zugsicherungssysteme. Das heißt, dass im Moment weder die Linie 901 nach Essen weiterfahren könnte, noch die U 18 Richtung Duisburg. Genau dies wäre aber eine Lösung, die von der Mülheimer Verkehrsgesellschaft (MVG) angestrebt wird.

Wie berichtet (vgl. **Ruhrschiene 2005#1**) läuft zur Zeit das Planfeststellungsverfahren für den Umbau der Duisburger Straße zwischen Stadtgrenze Duisburg und dem Tunnel in Mülheim-Broich. In diesem Zusammenhang werden die Gleise so weit auseinander gelegt, dass dort auch Stadtbahnwagen fahren könnten. Und die Stadt Mülheim möchte auch den Engpass an der Unterführung der Rheinischen Bahn nahe dem ehemaligen Bf Speldorf entfernen. Dies ginge allerdings nicht nur zu Lasten der Hafentbahn (Betreiber MVG), sondern würde auch eine Reaktivierung der Rheinischen Bahn für den Personverkehr nahezu unmöglich machen.

Hochbahnsteige in Speldorf?

Die Planung für die Duisburger Straße sieht bisher für die Haltestellen dreißig Meter lange Bahnsteige mit einer Höhe von zwanzig Zentimetern vor. Für die Stadtbahn setzt ein barrierefreier Einstieg sechzig Meter lange Hochbahnsteige mit über neunzig Zentimetern Höhe voraus. Nach den Erfahrungen mit Hochbahnsteigen im Straßenraum sucht die MVG allerdings nach einer anderen Lösung.

Ganz billig wird eine solche Änderung aber nicht. In den Tunnelstationen Stadtmitte und

Schloss Broich müssten wieder Teile der vor Inbetriebnahme 1998 abgesenkten Bahnsteige erhöht werden. Die 901 würde dann – vorausgesetzt die DVG spielt mit – in Duisburg enden, idealerweise an der Haltestelle Zoo/Uni (Wendeanlage). Die U 18 soll nach dem Wunsch der MVG mindestens bis Duisburg Hbf fahren. Aber auch hier ergeben sich noch technische Probleme.

Diese Variante hat ihren Charme, aber die hier innovative MVG wird noch eine Menge Detailfragen klären müssen. Der Realisierungshorizont für die Lösung liegt bei fünf bis acht Jahren.

Bedarfsermittlung

Als nächstes steht die Ermittlung des tatsächlichen Bedarfs durch das Fachgebiet Angewandte Geographie an. Noch ist nämlich völlig unbekannt, wie viele der rund 30 000 Studierenden und Beschäftigten zukünftig zwischen Duisburg und Essen pendeln müssen. Diese Zahl kann sich auch in Abhängigkeit von dem Studienangebot an den einzelnen Standorten noch ändern.

Kurzfristig geht es jetzt zunächst einmal darum, das ÖPNV-Angebot im Bereich der Uni Duisburg zu optimieren. So soll in Gesprächen mit der DVG eine bessere Vertaktung der drei Buslinien erreicht werden. Gleichzeitig wird man bei der Planung der Seminare und Vorlesungen die Pendelzeiten mehr berücksichtigen müssen. Es ist allen Beteiligten klar: Für Visionen ist wenig Raum. Kurzfristige Lösungen gibt es nicht. An erster Stelle steht deshalb die Optimierung des bestehenden Systems.

PRO BAHN verfolgt die Planungen mit Interesse. Die Verwirklichung des Traums von der Stadtbahn Duisburg–Essen ist leider abhängig von der Lösung unzähliger Detailfragen, die nicht nur finanzieller Natur sind. Auch unter diesem Gesichtspunkt muss die Trasse der Rheinischen Bahn unter allen Umständen für zukünftigen Personverkehr gesichert werden – wie die Fusion der Universitäten zeigt, kann sich auch unerwartet ein neuer Verkehrsbedarf ergeben. Hier sind insbesondere die Städte Mülheim und Essen gefordert, die Trasse entgegen ihrer Planungen kreuzungsfrei vorzuhalten.

Moderatere Einsparungen

Dortmund. (dv) Die in der letzten **Ruhr-schiene** vorgestellten Änderungen im Abend- und Nachtz der Dortmund Stadtwerke werden aus Fahrgastsicht positiver ausfallen als ursprünglich geplant. Im Gespräch mit PRO BAHN haben die DSW den aktuellen Stand der Pläne vorgestellt.

Einige der PRO-BAHN-Kritikpunkte am Abendnetz sind im Zuge der politischen Beratungen in den Bezirksvertretungen beseitigt worden. So wird die Angebotseinschränkung im Bereich Saarlandstraße nach 21 Uhr durch den weiterhin bis gegen 0 Uhr angebotenen Fünfzehn-Minuten-Takt der U 46 gemindert. Den über 21 Uhr hinausgehenden Einsatz der Tangentiallinie 452 halten die DSW jedoch angesichts der Fahrgastzahlen für nicht vertretbar, zumal nach ihrer Ansicht die meisten der durch den Bus angebotenen Fahrtbeziehungen auch mit geringen Komforteinbußen per Stadt- und Straßenbahn abgedeckt seien.

Zu den weiteren Änderungen: Der Beginn des Dreißig-Minuten-Taktes nördlich von Grävlingholz wird auf 22 Uhr verschoben. Östlich von Brackel fährt die 403 auch weiterhin durchgehend im Fünfzehn-Minuten-Takt. Bei der Taktausdünnung zwischen Hbf und Hacheney bzw. Westfalahallen ab 21 Uhr bleibt es. Die Bahnen werden zum Teil ein oder zwei Kurse früher als heute gewohnt einrücken, so dass für einige Relationen die letzte Abfahrt aus der City bereits gegen 23:45 Uhr ist. So soll vermieden werden, dass es zu Angebotsüberschneidungen mit den um 0:15 Uhr startenden Nachtexpresslinien kommt.

Bei der Auswahl der NE-Abfahrtszeiten um 0:15 Uhr und 0:45 Uhr hat die Optimierung auf die Fahrzeiten den S-Bahnen den Ausschlag gegeben, zu Lasten eines optimalen Übergangs vom RE 1 aus dem Ruhrgebiet.

Eine endgültige Bewertung des neuen Abend- und Nachtnetzes in Dortmund ist zwar erst nach Veröffentlichung der neuen Fahrpläne möglich, aber fest steht: Die Kürzungen treffen die Fahrgäste nach dem aktuellen Planungsstand weni-

ger stark als befürchtet. Auch PRO BAHN kann nun mit dem Abendnetz leben, ohne besonders erfreut über die Einschränkungen zu sein. Als Trost bleiben die großen Verbesserungen im Nachtnetz.

Verstärkt hat sich durch die Änderungen die Kritik an der neuen Unübersichtlichkeit: Einige Buslinien entfallen ab 21 Uhr, gleichzeitig werden einige Bahnlinien im Takt ausgedünnt – andere aber erst ab 22 Uhr oder nur auf Teilabschnitten. Wieder andere fahren bis 0 Uhr im Fünfzehn-Minuten-Takt. Damit ist einer der dicken Pluspunkte des Dortmunder Fahrplans dahin, die einfache Merkbarkeit im Stadtbahnnetz mit nur zwei bei allen Linien identischen Taktzeiten. Es erscheint fraglich, ob die so zu erzielenden Einsparungen diese neue Unübersichtlichkeit rechtfertigen.

Bürgerbus Hattingen

Hattingen. (dv) Am 1. Februar 2005 ist in Hattingen ein weiterer Bürgerbusverein an den Start gegangen. Gefahren wird mit einem Bus auf zwei Linien. Linie 1 verbindet Velbert-Nierenhof mit Niederwenigern montags, mittwochs und freitags im Zwei-Stunden-Takt von 8 Uhr bis 19 Uhr. Linie 2 verkehrt in Hattingen-Mitte und verbindet den Homberg/Rosental mit dem sogenannten „Flussviertel“ Rheinstraße/Moselweg. Am Dienstag, Donnerstag und Samstag werden im Zwei-Stunden-Takt der ZOB, das Bürgerbüro und das Rathaus von 8 Uhr bis 18 Uhr (samstags bis 14 Uhr) angefahren. Der Fahrpreis des nicht im VRR-Tarif verkehrenden Bürgerbusses beträgt 1,50 Euro, für Kinder von sechs bis vierzehn Jahre 1 Euro. Als 5er-Block gekauft ermäßigt sich die Einzelfahrt für Erwachsene ebenfalls auf einen Euro. Weitere Informationen gibt es im Internet unter www.buergerbus-hattingen.de.

Wenn auch Bürgerbusse nie ein Ersatz für vollwertigen, in einen Tarifverbund integrierten ÖPNV sind – dem Bürgerbusverein ist zu wünschen, dass er mit weiteren ehrenamtlichen Fahrern sein Angebot bald zu einer werktäglichen Bedienung verdichten kann.

Aufzug lahmuriert

Mülheim an der Ruhr. (ah/dv) Der Aufzug der unterirdischen Stadtbahnstation „Schloss Broich“ ist nach Wahrnehmung von Fahrgästen häufig außer Betrieb, zuletzt sehr lange zum Jahresende 2004. Dieser Schaden wurde verursacht durch Aufzugnutzer, die die lange Fahrt von der tiefgelegenen Station am Ruhrfer bis an die Oberfläche zum urinieren missbrauchen. Der so entstandene Urinsee hat Aufzugteile zum Rosten gebracht und schließlich die Elektronik stark beschädigt.

Um in Zukunft lange Stillstandzeiten des als Sonderanfertigung gelieferten Aufzugs zu vermeiden, prüft die MVG den Abschluss eines Wartungsvertrages mit der Herstellerfirma Otis. Bisher hat die MVG die Wartung selbst übernommen, was bei seltenen Ersatzteilen zu langen Beschaffungszeiten führt.

Weitere Neuigkeiten: Zum Fahrplan werden zwei Haltestellen im Bereich Broich umbenannt bzw. umgezeichnet: „Kirchstraße“ wird in „Kirchstraße/Broicher Mitte“ umbenannt. „Broich Friedhof“, auf den Haltestellenschilden bisher aus Pietätsgründen auf Grund der darunter angebrachten Werbung als „Broich Fr.“ bezeichnet, wird in Zukunft auch dort ausgeschrieben.

VRR vor Ost-Erweiterung?

Bad Oeynhausen. (hk) Bisher von der Öffentlichkeit nicht wahrgenommen scheint der VRR nach dem Vorbild der EU seine Ost-Erweiterung in Aussicht zu nehmen. Anders lässt sich nicht erklären, warum auf dem Bad Oeynhausener Bahnsteig auf einer Großplakatwand zwei Herren mit einer Reisschale und zwei Ess-Stäbchen für die Teilbarkeit des Ticket2000 werben.

Die Anzahl der potenziellen VRR-Fahrgäste wird in Bad Oeynhausen, immerhin 114 Tarifkilometer vom VRR entfernt, keine astronomischen Höhen erreichen. Daher wäre es aus Kundensicht begrüßenswert, wenn der VRR vor der nächsten Tarifierhöhung einen prüfenden Blick auf die Verwendung seines Werbeetats wirft.

Mehr dabei: Semesterticket

Rhein-Ruhr. (dv) Die Studierenden im VRR dürfen zukünftig mehr dabei haben: BegleiterInnen und Fahrrad. Seit Beginn des Sommersemesters bietet das Semesterticket neben der freien Fahrt im ganzen VRR auch die Möglichkeit, im Rahmen der allgemeinen Mitnahmeregelungen kostenlos ein Fahrrad bei sich zu führen und werktags nach 19 Uhr bis Betriebsschluss sowie am Wochenende eine weitere Person mitzunehmen. Auch der AST-Tarif reduziert sich analog zu den Bedingungen für Stammkunden mit anderen Zeitkarten. Die neuen Zusatzleistungen, die nur im VRR-Gebiet und nicht in den Übergangsbereichen gelten, sind der Bonus, den die ASTA der Hochschulen mit dem VRR angesichts der hohen Preissteigerung von 17 % auf nunmehr (noch immer sehr günstige) 13,33 Euro/Monat ausgehandelt haben. Die Preissteigerungen wurden durch die Kürzungen der Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr nach § 45a Personenbeförderungsgesetz notwendig, die Ende 2003 unter dem Stichwort „Subventionsabbau“ von Bundestag und Bundesrat beschlossen wurden.

Gladbecker Bahnhöfe

Gladbeck. (dv) Seit dreißig Jahren wird über die Umgestaltung der Gladbecker Bahnhöfe West, Ost und Zweckel geredet, passiert ist bisher nichts. Auch PRO BAHN hat sich in der Vergangenheit für die Bahnhöfe stark gemacht.

Aktuell kommt durch die Landtagswahlen (mal wieder) ein wenig Bewegung in die Diskussion. Der SPD-Landtagskandidat hat Verkehrsminister Horstmann eingeschaltet, um eine Beschleunigung der Umbauten zu erreichen. Unabhängig davon setzen sich die Grünen in Gladbeck seit vielen Jahren für die Bahnhöfe ein. Im Internet bieten sie alle aktuellen Informationen zur Bahnhofsdiskussion sowie einen interessanten historischen Rückblick: Unter www.gruene-gladbeck.de, „Themen“, „Bahnhöfe“ findet sich die Zusammenstellung von Ausschussvorlagen und Projektinformationen.

Termine

Samstag, 16.04.2005, 17:30 Uhr
Regionalgruppe Hellweg/Hochstift
Jahresmitgliederversammlung
Gaststätte „Taubenschlag“, Riemke-
straße 54
📍 Paderborn Hbf

Sonntag, 17.04.2005:
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
**Auf den Spuren des Simplicius
Simplicissimus: Soest und Werl**
09:05 Uhr E-Borbeck 🚆 (Aufzug)
09:15 Uhr E Hbf 📍 (ServicePoint)

Dienstag, 19.04.2005, 19:30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Dienstag, 26.04.2005, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 03.05.2005, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Sonntag, 15.05.2005
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Niederrhein – Kalkar am Rhein
09:00 Uhr E-Borbeck 🚆 (Aufzug)
09:30 Uhr E Hbf 📍 (ServicePoint)

Dienstag, 17.05.2005, 19:30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Samstag, 21.05.2005
Regionalgruppe Hellweg/Hochstift
Fahrgastversammlung
Thema u. a. „Zukunft der KBS 430
und der Mitte-Deutschland-Verbin-
dung“ (Referent: Lothar Ebberts,
PRO BAHN NRW)
Informationen: Rainer Wester (s. u.)
📍 Lippstadt

Dienstag, 24.05.2005, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Samstag, 04.06.2005, 11:15 Uhr
PRO-BAHN-Tag Wesel
Neue Tarife für das Land (PRO BAHN
NRW, NRW-Kompetenzcenter Marke-
ting, VGN)
Kaiserhof, 📍 Wesel
anschließend historischer Stadt-
rundgang Wesel (Anmeldung erbeten)
siehe Seite 5 dieser **Ruhrschiene**

Dienstag, 07.06.2005, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Sonntag, 19.06.2005
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Eifeltour
08:30 Uhr E-Borbeck 🚆 (Aufzug)
08:55 Uhr E Hbf 📍 (ServicePoint)

Dienstag, 21.06.2005, 19:30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Dienstag, 28.06.2005, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 05.07.2005, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Sonntag, 17.07.2005
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Schloss Benrath und Feste Zons
09:30 Uhr E-Borbeck 🚆 (Aufzug)
09:55 Uhr E Hbf 📍 (ServicePoint)

Dienstag, 19.07.2005, 19:30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

**Die aktuelle Terminübersicht und
weitere Informationen im Internet:
www.probahn-ruhr.de/termine**

Arbeitsgruppe Essen, Bottrop, Mülheim: Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstr. 11, Essen, 📍🚆 Essen Hbf
O.Tram Oberhausen: „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, 📍🚆 Oberhausen Hbf
Ortsgruppe Dortmund: Nähere Informationen bei Oliver Stieglitz, ☎ 0231 815611, ✉ stieglitz@probahn-nrw.de
Regionalgruppe Hellweg/Hochstift: Die Regionalgruppe hat wechselnde Treffpunkte. Infos bei Günter Fiedler, ☎ 02942 1598, ✉ fiedler@probahn-ruhr.de, oder Rainer Wester, ☎ 05258 940219, ✉ wester@probahn-ruhr.de.

Bitte hier abtrennen oder kopieren und einsenden. Oder einfach online Mitglied werden unter <http://www.pro-bahn.de/beitritt>

PRO BAHN e.V. • Schwanthalerstraße 74 • 80336 München • ☎ 089 54456213 • 📠 089 54456214

Ja, ich bin an PRO BAHN interessiert.

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

Name, Vorname

Straße

PLZ, Wohnort

weitere Familienmitglieder

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.) Beruf (freiwillig)

Datum, Unterschrift

(Ruhrschiene 2005#2 • 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 38,- € / Jahr
- Juniormitglied (≤ 26 Jahre) 26,- € / Jahr
- Familienmitgliedschaft 45,- € / Jahr
- Fördermitgliedschaft ab 80,- € / Jahr
(Firmen, Institutionen, Kommunen)