



PRO-BAHN-Tagung: „Bahnland NRW“ Perspektiven des Schienenverkehrs nach den Wahlen

Iserlohn. (os) Feinstaubbelastung und Benzinpreise machen Schlagzeilen. Welche Konsequenzen zieht die Verkehrspolitik? Ein Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs macht mehr Menschen vom Auto unabhängig. Vor dem Hintergrund der politischen Veränderungen in Deutschland will PRO BAHN eine Bilanz bisheriger (Schienen-)Verkehrspolitik ziehen, nach notwendigen nächsten Schritten zur Stärkung des Personen- und Güterschienenverkehrs fragen und mit den unternehmerisch und politisch Verantwortlichen diskutieren.

Die Tagung vom 23. bis 25. September 2005 hat ihren Schwerpunkt in der Analyse des Schienenverkehrs in NRW, da hier Probleme und Chancen sichtbar werden, die von allgemeiner Bedeutung für die deutsche Verkehrspolitik sind:

- Konzepte des interregionalen Schienenverkehrs
- Qualitätswettbewerb und Kundenorientierung
- Probleme und Chancen für Mobilitätsdienstleister nach der Novellierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)

Gemeinsam mit dem Institut für Kirche und Gesellschaft und dem VCD möchte PRO BAHN Sie herzlich einladen, mitzudiskutieren!

Referenten: Karl-Dieter Bodack, „Erfinder“ des Interregio; Wolfgang Meyer, Geschäftsführer Abellio; Arnd Schäfer, BAG SPNV; Dirk Fischer, MdB, Verkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU; Oliver Keymis, Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Bündnis90/Grünen im Landtag NRW uvm.

Die Tagungskosten betragen 40 Euro zuzüglich Übernachtung, PRO-BAHN-Mitglieder erhalten 50 % Rabatt. Das gesamte Programm der „Iserlohner Verkehrstagung 2005“, eine Anmeldung und eine Anfahrsbeschreibung sind erhältlich unter www.kircheundgesellschaft.de/ veranstaltungen oder per Post vom Tagungshaus (Ev. Tagungsstätte Haus Orlohn, Berliner Platz 12, 58638 Iserlohn, Fon 02371 352-0, Fax 02371 352-299).



Der RE 1, ein Rückgrat des SPNV in NRW. Stehen die Vorsignale auf Fahrt in die Zukunft als Rhein-Ruhr-Express? Eine der Fragen, die in Iserlohn diskutiert werden.

In dieser Ausgabe:

- Sozialticket im VRR**
- VRR-NachtExpress-Netz 2006**
- NRW-Ticket noch mit Schwächen**
- Neues von der meoline**
- Zukunft der MDV**

Inhalt & Adressen

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----------|
| Titel | 1 |
| PRO-BAHN-Tagung „Bahnland NRW“ | |
| Inhalt & Adressen | 2 |
| Tarife | 3 |
| Sozial mobil – vergünstigtes Ticket im VRR? | |
| Fahrplanwechsel | 4 |
| VRR-weites NachtExpress-Angebot | |
| EVAG: Samstags seltener | |
| Kurznachrichten | 6 |
| Oliver Wittke Verkehrsminister | |
| Bundespolizei schützt Bahn | |
| PRO-BAHN-Sommertreffen | |
| Ferienfahrten Weiße Flotte | |
| Regionales | 7 |
| meoline: Fortschritt durch Veränderung? | |
| Tarife | 8 |
| Noch kein „Ticket für alle Fälle“ in NRW | |
| The same procedure...VRR-Tarifrunde 2006 | |
| Regionales | 10 |
| Ruhrbania: Beschleunigter Straßenbahnausbau | |
| Fahrgastpolitik | 11 |
| Zukunft der Mitte-Deutschland-Verbindung | |
| Termine | 12 |

Impressum

Herausgeb.: PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr
Auflage: 550 Exemplare
Ausgaben: 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), Guido Berg (gb), Oliver
Stieglitz (os), Rainer Wester (rw)

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, Kaiserstraße 191, 44143 Dortmund

☎ 0231 815611, 0160 95714101, ✉ 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

Sozial mobil – vergünstigtes Ticket im VRR?

Dortmund/Bochum/Essen. (os/dv) In Dortmund fordert ein rot-grüner Antrag vergünstigte Monatskarten für Bezieher von Arbeitslosengeld II und Sozialgeld, auch in Bochum stellt der Rat mit Ausnahme seiner CDU-Mitglieder eine ähnlich lautende Forderung an die Zweckverbandversammlung des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR). Der Essener Rat unterstützt ein solches Anliegen prinzipiell, und in Neuss soll ein Pilotversuch starten.

Es zeichnet sich die Bildung eines breiten Konsenses für die Einführung eines vergünstigten Tickets für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen ab. Wie dieses genau ausgestaltet werden soll, war Thema einer Podiumsveranstaltung des Sozialforums in Dortmund.

Der rot-grüne Vorstoß in Dortmund zielt praktisch darauf ab, ein vollwertiges Ticket 1000 zu vergünstigten Konditionen anzubieten. Wesentlich weiter geht das Dortmunder Sozialforum mit der Forderung nach einem Sozialticket zum Nulltarif. Auf der Podiumsveranstaltung am 21. Juni 2005 im Dortmunder Dietrich-Keuning-Haus erläuterte der Dortmunder Soziologieprofessor Dr. Klaus M. Schmals, welche Bedeutung ein Arbeitsplatz für einen Menschen hat. Seine These ist, dass in der Vergangenheit unfreie Menschen für die Freien arbeiten mussten, während heute ein Arbeitsplatz Freiheit bedeute. Er tritt für einen gesellschaftlichen Ausgleich der Nachteile aus Arbeitslosigkeit ein.

Alltagsmobilität erschwert

Bernd Schwingboth von der KANA Suppenküche erläuterte, wie arme Menschen im Ruhrgebiet ihre Alltagsmobilität bestreiten. So würden im Sommer lange Strecken zu Fuß zurückgelegt. Wer in den Vororten wohnt, sei oft auf Bus und Bahn angewiesen, um Behörden und Ärzte zu besuchen oder günstige Lebensmittel zu bekommen. Manche Leute würden „schwarz“ fahren und somit unnötig kriminalisiert. PRO BAHN erläuterte den etwa dreißig Teilnehmern unter Moderation des Dortmunder Ratsvertreters Wolf Stammnitz, wie Tarifgestaltung und Vertrieb im VRR gestaltet werden.

Im Laufe der Diskussion vermischte sich die Forderung nach einem Nulltarif für alle oder le-

diglich für „Bedürftige“. Der Einwand, warum man denen, die heute ihre Monatskarte kaufen, diese künftig schenken soll, führte zu Unmut im Publikum. Insgesamt waren Vorträge und Diskussion eine interessante Verknüpfung von aktuellen sozialen Fragen und Verkehrspolitik. Letztlich sieht das Sozialforum den rot-grünen Antrag zur verbilligten Monatskarte als Schritt in die richtige Richtung, der aber nicht ausreicht. Das Dortmunder Sozialforum hat einen Arbeitskreis eingerichtet, um das Thema weiter voran zu treiben.

Soziale Mobilität mit Augenmaß

PRO BAHN Ruhr erwartet, dass Menschen ihr Grundrecht auf Mobilität ausüben können. Nicht nur im Ruhrgebiet führen Armut und Arbeitslosigkeit zu Ausgrenzung und Vereinsamung. Dazu kommt, dass von Arbeitslosen hohe Mobilität z. B. für die Annahme von „Ein-Euro-Jobs“ erwartet wird, wobei die Fahrtkostenerstattung im Ermessen des Arbeitgebers liegt.

Allerdings: Mobilität kostet Geld, und daher hält PRO BAHN einen Eigenanteil der Betroffenen zur Monatskarte für richtig. Eine besonders günstige oder kostenlose Fahrkarte müsste gegenfinanziert werden – das würde fast zwangsläufig zu Einsparungen im Angebot führen.

Organisatorisch und finanziell machbar sollte es hingegen sein, eine Monatskarte aus dem bestehenden Sortiment bedingt aufzuwerten: Ein 9-Uhr-Ticket 1000 Preisstufe A könnte auf dem Weg zum „Ein-Euro-Job“ mit entsprechendem Nachweis auch vor neun Uhr und bei Bedarf im gesamten Tarifraum anerkannt werden. Dabei ist wichtig, im VRR zu einer einheitlichen Lösung zu kommen, damit nicht jede Stadt ihr eigenes Süppchen kocht.

VRR-weites NachtExpress-Angebot

Essen. (le) Zum DB-Fahrplanwechsel im Dezember wird das nächtliche Angebot auf der Schiene an Wochenenden verbessert. Gleichzeitig werden mehrere Städte ihr NachtExpress-Angebot fahrplanmäßig besser an die Zuganschlüsse anpassen, so dass von einem ersten Schritt zu einem tatsächlich VRR-weiten NE-Angebot gesprochen werden kann.

Vor über einem Jahr hatte die VRR-Verbandsversammlung den Zweckverband mit den erforderlichen Planungen beauftragt. Hintergrund für die Einführung zum Jahresfahrplan 2006 ist u. a. die Fußball-WM, während der täglich zusätzliche Nachtangebote gefahren werden sollen.

Häufiger lückenlos

Bislang gibt es nur auf zwei SPNV-Linien am Wochenende ein lückenloses Angebot, auf der S 1 und der S 6. Zum Fahrplanwechsel kommen die S 2 (Ast Dortmund–Oberhausen–Duisburg), die S 5/8 (Dortmund–Hagen/Hagen–Düsseldorf–Mönchengladbach) sowie der RE 1 (Abschnitt Düsseldorf–Hamm) und die RB 42 (Abschnitt Essen–Gelsenkirchen) hinzu. Weiterhin wird auf dem RE 3 (Dortmund–Gelsenkirchen–Düsseldorf) ein zusätzliches Fahrtenpaar angeboten (02:03 Uhr ab Dortmund, 02:45 Uhr ab Düsseldorf). Auf der RB 59 (Dortmund–Unna–Soest) werden zusätzliche Fahrten eingerichtet, während die bisherigen Nachtfahrten auf der S 4 durch das Angebot des im Oktober startenden neuen Dortmunder NE-Netzes ersetzt werden.

Da für die neuen Fahrten kein zusätzliches Geld bereitsteht, müssen diese weitgehend durch Streichungen im Verkehrsangebot des entsprechenden Korridors kompensiert werden. Sonntags morgens werden deshalb die S-Bahnen bis etwa 9 Uhr im Stundentakt verkehren. Der nächtliche Verkehr auf dem S-2-Ast Dortmund–Gelsenkirchen–Essen entfällt, auf der S 5 wird täglich ein spätes Fahrtenpaar von Dortmund nach Witten und zurück entfallen (vrsl. 23:04 Uhr ab Dortmund, 23:40 Uhr ab Witten), auf der S 8 eine tägliche Fahrt von Hagen nach Mönchengladbach (vrsl. 22:52 Uhr ab Hagen). Dennoch bleibt für rund 8 600 Zugkilometer pro Jahr noch eine kleine Finanzlücke, die der VRR hofft, im Rah-

men der Aufstellung des SPNV-Finanzierungsplans ausgleichen zu können.

Für die Planung der Anschlüsse ist ebenfalls entscheidend, dass der wochenendnächtliche Taktsprung auf der S 1 entfällt. Dazu wird die Abfahrt in Düsseldorf zwischen 1 Uhr und 5 Uhr von der Minute :36 auf die Minute :55 verlegt, in Gegenrichtung entsprechend spiegelbildlich. So verlängert sich zwar der Übergang zwischen S 6/S 8 und S 1, aber gleichzeitig wird der Folgeanschluss zur S 2 in Duisburg verkürzt. Außerdem wird der zeitliche Versatz zum RE 1 im westlichen Abschnitt günstiger. In Gelsenkirchen bzw. Wanne-Eickel kann fast ein Rundumanschluss von S 2, RB 42 und RB 46, die um dreißig Minuten versetzt fährt, geschaffen werden. Einzig der Anschluss in der Relation Oberhausen–Recklinghausen und zurück wird knapp verpasst. Ein großes Plus ist auf jeden Fall, dass die kommunalen NE-Netze entlang der S 1 im Sechzig-Minuten-Takt identische Übergangszeiten in der gesamten Betriebszeit bieten können.

Kommunale Netze angepasst

Parallel zu den Planungen für den SPNV wurden die Aufgabenträger und die kommunalen Verkehrsbetriebe einbezogen, um auch die Übergänge von und zu den kommunalen Nachtnetzen zu verbessern. Neben dem verbesserten Dortmunder NE-Netz (siehe **Ruhrschiene 2005#1, 2005#2**), das mit dem neuen Sechzig-Minuten-Takt gegenüber heute deutlich verbesserte Anschlüsse bieten kann, werden die Anschlüsse in Bochum, Gelsenkirchen und Recklinghausen durch eine Verschiebung der Abfahrzeiten um jeweils dreißig Minuten in den wichtigen Relationen verbessert. In Essen stehen Verbesserungen in einer Richtung Verschlechterungen in der anderen gegenüber, in Mülheim soll geprüft wer-

den, ob einzelne sonst knapp verpasste Anschlüsse an der Bushaltestelle Hauptbahnhof Nordeingang gesichert werden können.

Für Oberhausen werden im VRR-Papier bestehende Anschlüsse festgelegt, was zumindest für die Relation zwischen Hbf und Neue Mitte voll zutrifft. Auch Duisburg erwägt eine Anpassung der NE-Fahrzeiten. Düsseldorf überprüft die Nachtbedienung im Rahmen der aktuellen Neuaufstellung des Nahverkehrsplans und hat bereits im Juni weitere zusätzliche Stadtbahn-Nachtfahrten zwischen Hbf und Altstadt bzw. Oberkassel eingerichtet. Hagen mit seinen zwei NE-Fahrten im Abstand von 75 Minuten wird im VRR-Papier nicht erwähnt.

Richtige Richtung

*PRO BAHN freut sich über erste Schritte zur Entwicklung eines VRR-weiten Nachtnetzes – oft genug hat der Fahrgastverband auf die Defizite hingewiesen, zuletzt in **Ruhrschiene 2005#1**.*

Leider konnte aufgrund des Zeitdrucks durch die WM kein voll ausgereiftes Konzept erarbeitet werden. Auf einigen SPNV-Strecken bietet sich eher ein eigenständiges Nachtangebot in Form einer Express-S-Bahn statt der Bedienung durch die S-Bahn-Tageslinien an. Eine Fahrt von Düsseldorf nach Witten mit der S 8/S 5 mit 27 Zwischenhalten ist nicht jedermanns Sache, und der alternative Weg mit der S 1 über Bochum-Langendreer bietet auch 23 Zwischenstopps. Ebenso könnten noch weitergehende Anschlüsse geschaffen werden, die im Tagesverkehr-ITF nicht möglich bzw. notwendig sind. Auch die fehlende Einbeziehung des RE-1-Südabschnitts ist ein großes Manko, das durch die systematisch bedingte Verlängerung der Übergangszeit von S 6 auf S 1 in Düsseldorf noch verschlimmert wird. Eine Fahrzeit von Köln nach Mülheim an der Ruhr von 118 Minuten ist im Vergleich zur RE 1-Fahrzeit von 55 Minuten einfach unakzeptabel.

Die Freude über das Nacht-Engagement des VRR ist also verknüpft mit der Forderung an den Zweckverband, für die kommenden Fahrplanperioden nicht nachzulassen bei der Optimierung des nächtlichen Angebots.

EVAG: Samstags seltener

Essen. (gb) Die EVAG beabsichtigt eine „Angebotsanpassung“ an Samstagen zum Fahrplanwechsel am 9. Januar 2006. Geplant ist die Schließung der Nachtlücke in den Nächten von Freitag auf Samstag durch drei zusätzliche Nachtexpressfahrten. Ab 7 Uhr wird dann der reguläre Tagesbetrieb aufgenommen. Im aktuellen Fahrplan wird in Essen an Samstagen in der Zeit von 8:30 Uhr bis 14:00 Uhr auf den Hauptlinien der Stadtbahn, Straßenbahn und vielen Buslinien ein 10/20-Minuten-Takt angeboten. Dieses Angebot soll auf einen 15/30-Minuten-Takt reduziert werden. Die EVAG will hierdurch Einparungen in Höhe von ca. 500 000 Euro erzielen und hebt die verbesserten Anschlussmöglichkeiten an den S-Bahn-Takt samstags hervor. Daneben sind Detailverbesserungen in den Verläufen der Buslinien 147, 167, 183 und 196 geplant.

Detail-Konzept notwendig

Die Planungen der EVAG sehen auf den ersten Blick wie ein Kahlschlag aus. Leider sind derzeit noch zu wenige Details zum neuen Fahrplan bekannt. Möglicherweise lässt sich mit einem Dreißig-Minuten-Grundtakt und abschnittsweisen Taktverdichtungen das Fahrgastpotenzial nachfragegerechter bedienen als mit einem starren Zwanzig-Minuten-Takt. Die EVAG hat Recht, wenn sie feststellt, dass dieser Takt nicht zur S-Bahn kompatibel ist. Zudem ist durch den Wegfall eines Großteils des Berufs- sowie des Schülerverkehrs am Samstag auf vielen Linien ein geringeres Verkehrsaufkommen als in der Woche zu beobachten. Problematisch wird es aber für Berufstätige, die samstags schon bis acht Uhr an ihrer Arbeitsstelle sein müssen sowie bei den stark nachgefragten Radiallinien in die Innenstadt (U 17, U 18, 107, 109, 146). Eine Angebotskürzung um ein Drittel bedeuten hier nach Einschätzung von PRO BAHN schwerwiegende Einschränkungen und Komfortverluste für die Fahrgäste. Um die Fahrgäste nicht zu verunsichern, ist die EVAG gut beraten, wenn sie frühzeitig ein detailliertes Konzept vorlegt.

Oliver Wittke Verkehrsminister

Gelsenkirchen. (dv) Oliver Wittke (CDU), 1999 bis 2004 Oberbürgermeister von Gelsenkirchen, ist Bau- und Verkehrsminister der neuen CDU-/FDP-Landesregierung in Düsseldorf. Der 38-jährigen Familienvater ist in Gelsenkirchen-Buer aufgewachsen und weiterhin wohnhaft. Er hat an der Bochumer Ruhr-Universität Wirtschaftswissenschaften und Geografie studiert und ist damit ein Kenner des Ruhrgebiets.

Der Koalitionsvertrag hält sich mit Aussagen zur zukünftigen Entwicklung des ÖPNV ebenso zurück wie Oliver Wittke selbst in bisherigen Interviews und Veröffentlichungen. Im Themenbereich Verkehr hat er sich in den letzten Wochen vorwiegend zu Autobahnen und Autobahnbaustellen geäußert.

Aus Fahrgastsicht ist zu hoffen, dass Oliver Wittke sich zukünftig nicht nur über den Autobahn-Stau zwischen seinem Wohnort und seinem Arbeitsplatz auslässt, sondern den Weg auch regelmäßig mit dem ÖPNV bewältigt. Denn zur Entwicklung eines Problembewusstseins ist nichts so wertvoll wie eigene Erfahrungen – und die im Optimalfall anderhalb bis zwei Stunden Fahrzeit mit mehrfachem Wechsel des Verkehrsmittels bieten genügend Gelegenheit, die Vor- und Nachteile des öffentlichen Verkehrs im Ruhrgebiet und Rheinland ausgiebig kennen zu lernen.

Bundespolizei schützt Bahn

Essen. (dv) Bis Anfang 1992 wurden Bahnlagen, Züge und Fahrgäste durch die Bahnpolizei geschützt. Im April 1992 wurde diese Aufgabe vom Bundesgrenzschutz (BGS) übernommen. Um dem neuen Aufgabenspektrum des Bundesgrenzschutzes u. a. mit Grenzschutz, Luftsicherheit und Bahnpolizei auch in der Namensgebung Rechnung zu tragen, heißt der BGS seit Juli 2005 „Bundespolizei“, abgekürzt „BPol“. Für Fahrgäste erreichbar ist die Bundespolizei über die Hotline-Nummer 0180 5 234566 (12 Cent aus dem T-Com-Festnetz), weitere Informationen im Internet unter www.bundespolizei.de.

PRO-BAHN-Sommertreffen

Oberhausen/Dortmund. (le/dv) Fast schon traditionell führt die Bezirksgruppe Wesel des PRO BAHN-RV Niederrhein auch dieses Jahr ein Treffen in Oberhausen-Sterkrade durch, zu dem alle Mitglieder und Interessierten des RV Ruhr herzlich eingeladen sind. Am 9. August werden bestehende und ehemalige Bahntrassen im Raum Sterkrade per Rad (ca. 15 km) erkundet. Anschließend ist der Ausklang im Biergarten „Yesterday“ direkt am Bahnhof Sterkrade angesagt. Treffpunkt ist um 18:35 Uhr am Bahnhof OB-Sterkrade am Zugang zum DB-Gleis 1, die Ankunft des RE 5 wird abgewartet. Nähere Infos bei Lothar Ebberts (Fon 0208 6351916, E-Mail: ebberts@probahn-ruhr.de).

Das Biergartentreffen des RV Ruhr findet am 16. August ab 19 Uhr im Café Erdmann, Ritterhausstraße 40, im Dortmunder Westpark statt.

Ferienfahrten Weiße Flotte

Mülheim an der Ruhr. (ah) Die MVG bietet in den Sommerferien Touren mit der Weißen Flotte bis nach Essen und Oberhausen an und ermöglicht einen Blick vom Wasser auf die Ruhr-Region.

Montags führt die Tour durch das Ruhrtal und zwei Schleusen vom Wasserbahnhof Mülheim über Kettwig und Werden nach Essen-Kupferdreh. Start ist um 10:30 Uhr, die Rückkehr sechs Stunden später. Die Tour kostet für eine Familie 38 Euro. Teilstrecken sowie die gesamte Tour andersrum sind auch möglich. Mittwochs geht es über Styrum und den Rhein-Herne-Kanal und durch drei Schleusen zur Oberhausener Marina mit dem Sea Life-Museum. Start ist um 10:00 Uhr am Wasserbahnhof, Rückfahrt von Oberhausen um 14:30 Uhr. Die gesamte Tour inklusive Eintritt ohne Wartezeit in das Sea-Life-Museum und Freigeränk kostet für eine Familie 65,60 Euro.

Der Wasserbahnhof (ÖPNV-Anfahrt aus Mülheim und Oberhausen im Paketpreis inbegriffen) ist mit zehn Minuten Fußweg ab der Haltestelle Stadtmitte erreichbar. Information und Anmeldung: Fon 0208 451-1913, Internet www.mhvg.de.

meoline: Fortschritt durch Veränderung?

Mülheim an der Ruhr/Essen/Oberhausen. (ah) Bei der meoline GmbH, dem gemeinsamen Fahrbetriebsunternehmen der Mülheimer MVG, der Essener Abellio Beteiligungsgesellschaft mbH und der Oberhausener StOAG gibt es einige Veränderungen und Anpassungen. Die StOAG hat zum 12. Juni 2005 die Beauftragung ihrer Fahrbetriebsleistungen bei der meoline zurückgezogen. Nun wird auch in Mülheim auf Wunsch der Politik Bilanz gezogen.

Mit der Gründung der meoline 2003 haben die drei Städte im Ruhrgebiet Neuland betreten. Die Erwartungen waren sehr hoch, nicht nur was die möglichen Einsparungen betraf. Bis zur Betriebsaufnahme Anfang 2004 wurden gut ein Dutzend Verträge formuliert und gleich eine Revisionsklausel mit eingebaut, um auf Anpassungsbedarfe reagieren zu können. Dies war auch nötig, denn nach nicht einmal zwölf Monaten hat sich gezeigt, dass eine tatsächliche Durchführung des meoline-Kerngeschäfts Fahrbetrieb noch nicht vollständig realisiert worden ist. Anstatt der erhofften Einsparungen fielen zunächst zusätzliche Kosten bei den Muttergesellschaften an.

Keine Frage, der gemeinsame Fahrbetrieb der drei Städte macht nicht nur aus Mülheimer Sicht Sinn. Das zeigt sich schon bei den starken Verflechtungen mit städteübergreifenden Linien. Die Bahnen und Schieneninfrastruktur der StOAG werden von der MVG instand gehalten und der Bau weiterer Strecken zwischen den Städten steht bevor, ohne dass in Oberhausen ein eigener Straßenbahnbetriebshof angedacht wäre.

StOAG mit eigenem Fahrbetrieb

Das Ergebnis intensiver Gespräche und Verhandlungen über die weitere Entwicklung der meoline führte zur Rücknahme der Fahrbetriebsleistungen durch die StOAG. Diese wird vorerst ihren Fahrbetrieb wieder eigenständig betreiben. Der genaue Hintergrund ist unklar. Es ist aber nicht auszuschließen, dass sich die StOAG mehr versprochen hat. So sind die tatsächlichen Synergien bei einem (fast) reinen Busbetrieb, der einen großen Teil seiner Dienstleistungen durch die Muttergesellschaft Energieversorgung Oberhausen organisieren lässt, sicherlich nach nur einem Jahr kaum zu spüren.

Mit dem Ausstieg konzentriert sich jetzt einer der beiden bisherigen meoline-Geschäftsführer wieder ausschließlich auf seine Tätigkeit bei der StOAG. Wie und wann die vakante Position neu besetzt wird, hängt von den laufenden Abstimmungsgesprächen ab. Ein Ziel aus Essen und Mülheim ist dabei, dass das Kerngeschäft Fahrbetrieb bei der meoline organisatorisch und personell entsprechend gestärkt werden soll.

Politik fordert Bilanz für Mülheim

Während der Verhandlungen stellte die CDU den Antrag, „eine Vorlage zu erarbeiten, in der die Vor- und Nachteile des Verbleibs der Stadt Mülheim in der Städte-Kooperation im Bereich des ÖPNV meoline nach der Kündigung durch die Stadt Oberhausen dargestellt wird.“ Zeitgleich hatten die Verwaltungen eine Ratsvorlage für Juni vorbereitet, in der unter anderem eine Verkleinerung des Aufsichtsrates und die Veränderung in der Geschäftsführung beschlossen werden sollte. Diese Vorlage wird nun erst einmal auf September vertagt. Bis dahin müssen die MVG und die Mülheimer Betriebsverwaltung noch einmal schlüssig darlegen, wie die bereits in den Ratsbeschlüssen von 2003 dargelegten Ziele im Zusammenhang mit der meoline erreicht werden sollen. Anfang Juli meldete sich dann auch der MVG-Betriebsrat zu Wort und nahm anhand aktueller Beispiele auf fünf Seiten kritisch Stellung zur meoline.

PRO BAHN erwartet, dass trotz der veränderten Organisation der Kooperation weiterhin die für Fahrgäste wichtigen Synergien wie städteverbindender Nahverkehr aus einem Guss, Kostenersparnis bei Beschaffungen und flexible Personalplanung genutzt werden – Kleinstaaterei gab es lange genug.

Noch kein „Ticket für alle Fälle“ in NRW

Düsseldorf. (le) Zum 12. Juni 2005 wurde die zweite Stufe des NRW-Tarifs eingeführt. Hierbei ersetzt der neue NRW-Tarif den bisherigen DB-Tarif für Fahrten mit Nahverkehrszügen innerhalb von NRW. Allerdings erfolgt die Preisberechnung nach der bisherigen DB-Entfernungstafel und wird wie bisher für eine Relation Bahnhof–Bahnhof ausgestellt. Für einen generellen Aufpreis von 0,70 Euro für die Einzelfahrt bzw. 15 Euro für die Monatskarte gilt das Ticket innerhalb der Start- und Zielgemeinde auch für die Anschlussfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Und der neue Tarif hat auch einige Tücken.

Zunächst einmal die positiven Seiten des neuen NRW-Tarifs: Die BahnCard 25 und 50 werden voll auf den NRW-Tarif angerechnet, also auch auf den Aufpreis für den kommunalen Vor- und Nachlauf. Ebenfalls zu begrüßen ist die klare Regelung für Anschlussfahrten zu Zeitkarten aller Art bzw. zu KombiTickets mit dem Anschluss-Ticket. Dieses ist nicht nur bei den DB-Verkaufsstellen erhältlich, sondern auch an den Touch-Screen-Automaten des DB-Nah- und Fernverkehrs sowie einem Teil der gewöhnlichen DB-Nahverkehrsautomaten.

Problematisch ist, dass die DB-Kindermitnahmeregelung nicht auf den NRW-Tarif übertragen wurde. Für viele Anwendungsfälle müssen Familien jetzt mehr Geld für eine gemeinsame Fahrt ausgeben – nicht immer ist das werktags erst ab 9 Uhr gültige SchönerTagTicket NRW eine Alternative.

Im mittleren Entfernungsbereich übersteigt der NRW-Tarif für Zeitkarten den Preis für IC-Zeitkarten. Wer also keinen kommunalen Vor- und Nachlauf benötigt, ist, wenn es auch nicht logisch erscheint, oft mit der Fernverkehrszeitkarte günstiger unterwegs.

Verkehrsüblich? Nicht zulässig!

Ein besonderes Problem stellt die Bestimmung dar, dass in der Regel die Fahrt des Vor- und Nachlaufs nur innerhalb der Start- bzw. Zielgemeinde durchgeführt werden darf. Gerade im stark vermaschten Netz des Ruhrgebiets sind so zahlreiche verkehrsübliche Wege nicht erlaubt. Von Mülheim-Heißen nach Hamm darf nicht mit der U 18 nach Essen Hbf gereist werden, es muss über Mülheim (Ruhr) Hbf gefahren wer-

den. Von der Herner Innenstadt nach Köln Hbf ist nicht der Weg mit der U 35 über Bochum Hbf erlaubt, nur die Fahrt mit Regionalzügen über die Bahnhöfe Herne oder Wanne-Eickel Hbf. Die Liste ließe sich beliebig verlängern.

Zuordnungsliste

Start- und Zielgemeinden ohne Bahnhof werden über eine 32-seitige Zuordnungsliste bestimmten Bahnhöfen zugeordnet, bis zu denen der kommunale Vor- und Nachlauf gültig ist. Hierfür erfolgt auch bei schienenfernen Orten kein zusätzlicher Aufpreis gegenüber der Fahrt Bahnhof–Bahnhof. Diese Zuordnungsliste ist von den einzelnen Verbänden bzw. Verkehrsgemeinschaften sehr unterschiedlich bestückt worden. Während z. B. im Aachener Raum und im Münsterland sehr großzügig verfahren wurde, wurde im VRR eher restriktiv und teilweise ohne gute Netzkenntnis gearbeitet. So fährt man für siebzig Cent NRW-Aufpreis von Vreden an der niederländischen Grenze zum knapp siebzig Kilometer entfernten Münsteraner Hauptbahnhof, darf aber aus Niedersprockhövel nicht mit dem Bus und der S-Bahn vom sieben Kilometer entfernten Hattingen Richtung Nordwesten fahren oder mit dem direkten Schnellbus Anschluss am Bochumer Hbf suchen.

Herdecke ist neben den beiden Stationen im Stadtgebiet zwar Wetter (Ruhr) zugeordnet, nicht aber Hagen Hbf oder -Vorhalle. Für Herten fehlen die von Westerholt aus direkt erreichbaren Anschlussbahnhöfe in Gelsenkirchen-Hassel bzw. -Buer Nord, und für Bergkamen fehlen in der Liste Dortmund Hbf und Preußen, während an Hamm und Unna gedacht wurde.

PRO BAHN fordert, im NRW-Tarif so schnell wie möglich alle verkehrsüblichen Wege zwischen Start- und Zielort zuzulassen, unabhängig von „Zuordnungstabellen“. Es ist Fahrgästen kaum zu vermitteln, warum der schnellere und kürzere Weg nicht zulässig ist, nur weil „zufällig“ eine Stadtgrenze zwischen Startpunkt und dem sinnvollsten Startbahnhof liegt.

Wenn zusätzlich der Vertrieb so verbessert wird, dass der NRW-Tarif – nach der geplanten

Vereinfachung durch die Zusammenlegung aller Bahnhöfe einer Gemeinde zu einem Tarifpunkt – in allen Verkehrsmitteln, also auch beim Fahrer im Bus, erhältlich ist, kommt er dem ziemlich nahe, was sich die ÖPNV-Kunden in NRW lange gewünscht haben. Am Ziel kann sich die Politik, die den NRW-Tarif seit Jahren gefordert hat, aber erst wägen, wenn der NRW-Tarif als echter Verbundtarif ÖPNV-Fahrten mit allen Verkehrsmitteln im gewählten Raum ermöglicht.

The same procedure...VRR-Tarifrunde 2006

Essen. (Ie) Wie alle Jahre hat der VRR bereits im Frühsommer die Fahrpreise für das Folgejahr beschlossen. Mit im gewichteten Durchschnitt 3,4 % ist die Preissteigerung erneut deutlich über der allgemeinen Preissteigerungsrate. Neuerung im Sortiment: Das TagesTicket gilt jetzt nur noch für eine Person und wird auch als 4er-TagesTicket angeboten, das Ticket für bis zu fünf Personen heißt jetzt Gruppenticket. Die wichtigsten Preise in Euro ab Januar, im Klammern die Preise 2005:

| Fahrschein/Preisstufe | Kurzstrecke | PS A | PS B | PS C |
|---|-------------|---------------|---------------|-----------------|
| EinzelTicket Erw. | 1,10 (1,10) | 2,00 (2,00) | 3,80 (3,70) | 8,25 (8,00) |
| EinzelTicket Kind | 1,10 (1,10) | 1,20 (1,20) | 1,20 (1,20) | 1,20 (1,20) |
| 4erTicket Erw. | 3,90 (3,80) | 6,90 (6,70) | 12,90 (12,10) | 28,00 (26,10) |
| 4erTicket Kind | 3,90 (3,80) | 4,30 (4,20) | 4,30 (4,20) | 4,30 (4,20) |
| ZusatzTicket | 1,90 (1,80) | | | |
| TagesTicket (neu, 1 Pers.) | n. a. | 4,70 (n. a.) | 8,90 (n. a.) | 19,40 (n. a.) |
| 4erTagesTicket (neu, 1 Pers.) | n. a. | 16,90 (n. a.) | 30,50 (n. a.) | 59,80 (n. a.) |
| Gruppenticket (neu, 5 Pers., bisher TagesTicket) | n. a. | 10,20 (7,00) | 13,70 (10,20) | 26,00 (19,30) |
| Ticket1000 | n. a. | 49,90 (48,10) | 74,20 (71,40) | 102,65 (98,80) |
| Ticket1000 Abo | n. a. | 42,00 (40,28) | 62,45 (59,80) | 86,40 (82,75) |
| Ticket1000 9 Uhr | n. a. | 36,15 (34,80) | 53,45 (51,35) | 73,80 (70,90) |
| Ticket1000 9 Uhr Abo | n. a. | 30,43 (29,15) | 44,99 (43,01) | 62,12 (59,38) |
| Ticket2000 | n. a. | 54,05 (52,60) | 77,95 (75,75) | 105,85 (102,85) |
| Ticket2000 Abo | n. a. | 45,49 (44,05) | 65,61 (63,44) | 89,09 (86,14) |
| Ticket2000 9 Uhr | n. a. | 39,15 (38,00) | 57,75 (55,90) | 77,60 (75,10) |
| Ticket2000 9 Uhr Abo | n. a. | 32,95 (31,83) | 48,61 (46,82) | 65,31 (62,90) |
| YoungTicket | n. a. | 37,35 (36,25) | 55,45 (53,85) | 76,55 (74,30) |
| YoungTicketPLUS | n. a. | 32,09 (31,16) | 46,28 (44,93) | 62,88 (61,05) |
| SchokoTicket | n. a. | | | 22,70 (21,85) |
| BärenTicket | n. a. | | | 47,00 (45,00) |

Ruhrbania: Beschleunigter Straßenbahnbau

Mülheim an der Ruhr. (ah) „Ruhrbania“ nennt Mülheim seine Stadtentwicklungsplanung, die mit siebzehn dezentralen Projekten die Stadt nach vorne bringen soll. Das Kernprojekt „Ruhrpromenade“, das den Bereich zwischen Kaufhof und Ruhrufer umfasst, soll auch die ÖPNV-Maßnahmen in der Innenstadt beschleunigen. Mitte 2007 könnte der immer wieder aufgeschobene Bau der zentralen Haltestelle Stadtmitte beginnen.

Die Planung für die Beschleunigung der Straßenbahnlinie 110 (Styrum–Stadtmitte–Flughafen) wird durch das Projekt „Ruhrpromenade“ tangiert (siehe **Ruhrschiene 2004#4**). Der mittlere Abschnitt (Wertgasse–Aktienstraße) dieser Maßnahme wird nun zusammen mit dem Bau der zentralen Haltestelle in der Friedrich-Ebert-Straße und der Aufhebung der Kaufhofumfahrung als Bestandteil des Projektes die dritte von sieben Bauphasen.

Nr. 3 von sieben Bauphasen

In der ersten Bauphase, die im Herbst diesen Jahres beginnen soll, werden fünf Kreuzungen am Rande der Innenstadt umgebaut, um den Autoverkehr aus der Friedrich-Ebert-Straße heraus zu bekommen. An der Kreuzung Bergstraße/Am Schloss Broich wird dabei die Bushaltestelle Richtung Broich in Mittellage an die ehemalige Straßenbahnhaltestelle verlegt, an der bereits die Busse Richtung Stadtmitte halten. Dort schließt sich schon heute bis Rosendahl eine Busspur an.

Als zweite Bauphase folgt ab 2006 der Kanalbau und die Leitungsverlegung. Parallel dazu wird die Bahnstraße für den Zweirichtungsverkehr mit Bussen umgebaut. Im Anschluss daran – geplant ist Mitte 2007 – beginnt die dritte Bauphase mit den ÖPNV-Maßnahmen, die rund acht Monate dauern wird. So ist die Aufhebung der Kaufhofumfahrung auch aus Platzgründen Voraussetzung für den Bau des Hafenbeckens (fünfte Bauphase) im Bereich der heutigen Kreuzung Ruhrstraße/Schollenstraße.

Die künftige Haltestelle Stadtmitte im Bereich der heutigen Tiefgaragenausfahrt kann maximal 73 m lang werden. Dies reicht für zwei Bahnen und einen Bus. Da zukünftig pro Richtung und

Stunde bis zu 18 Bahnen und 22 Busse die Haltestelle anfahren werden, ist es geplant, im Falle eines Rückstaus den Aufenthalt an der verlegten Haltestelle Rathausmarkt (Bahnen nördlich der Rheinischen Bahn, Busse in der Bahnstraße) zu verlängern. Eine Verkehrssimulation hat jedoch gezeigt, dass der ÖPNV im Regelfall mit Hilfe von RBL problemlos vorrangig abgewickelt werden kann. Ob jedoch die Fördermittel (im Investitionsprogramm stehen für 2007/08 rund 1,85 Mio. Euro, davon 25 % Eigenanteil) dafür rechtzeitig fließen, ist noch offen. Die Stadt ist jedoch trotz Haushaltssicherungskonzept bereit, alle Maßnahmen vorzufinanzieren. Dabei sind allein für die Änderung der Verkehrsführung im Innenstadtbereich (inklusive Allenring – heute Tourainer Ring) in der Finanzplanung Kosten von rund 36,3 Mio. Euro (davon 26,9 Mio. Euro Landesmittel) für die nächsten fünf Jahre eingeplant.

Das Planfeststellungsverfahren für die Straßenbahntrasse ist zumindest in der ursprünglichen Form abgeschlossen. Die Verlegung der Haltestelle Rathausmarkt wird im Rahmen eines Änderungsverfahrens ergänzt.

Rheinische Telefontrasse

Auf der stillgelegten Rheinischen Bahn wird ein kombinierter Fuß- und Radweg angelegt. Eine Entwidmung der Trasse ist wegen dort vorhandener Telekommunikationstrassen nicht möglich. Ruhrbania ist damit neben den Mülheimer Planungen für den Broicher Güterbahnhof und dem Essener Projekt „Krupp-Gürtel“ bereits die dritte städtebauliche Entwicklung, die eine mögliche spätere Nutzung der Rheinischen Bahn für den Bahnbetrieb unwahrscheinlich erscheinen lässt – aber immerhin für die Kommunikationseinrichtungen der DB reicht der Trassenschutz.

Zukunft der Mitte-Deutschland-Verbindung

Hellweg/Hochstift. (rw) DB Fernverkehr plant, die Anbindung der Hellweg-Hochstift-Region an das Fernverkehrsnetz ab 2006 mit nur noch fünf täglichen Zugpaaren zu gewährleisten. Zu wenig Fahrgäste, sagt die Deutsche Bahn, und möchte die Zugpaaranzahl auf der Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV) Düsseldorf–Weimar ab Ende 2006 um drei reduzieren. Unabhängig von der zwischen Bahn und Politik geführten Diskussion über die Zukunft und Wichtigkeit der Linie bat PRO BAHN jüngst die Lippstädter Bürger um ihre Meinung.

Bei einer von der Regionalgruppe Hellweg/Hochstift organisierten Auftaktveranstaltung in Lippstadt beleuchtete Lothar Ebbens vom PRO-BAHN-Landesverband als Referent für einem Dutzend interessierter Bürger die Situation der MDV. Die Veranstaltung wurde mit alten Abfahrts- tafeln sowie Zugzielanzeigern als stumme Zeugen vergangener Fernverkehrstage untermalt, um auch auf die Geschichte des Fernverkehrs eingehen zu können.

Gedankenaustausch

Der Aufruf zum Gedankenaustausch verhallte anschließend nicht ungehört. Fast alle hatten etwas zum Thema beizutragen. Auch der im Anschluss erschienene Presseartikel veranlasste viele, sich per Fax, E-Mail oder Anruf an der Befragung zu beteiligen. Über sechzig Rückläufe trafen dabei ein, überraschend war für die PRO-BAHN-Aktiven vor Ort besonders die hohe Zahl an spontanen Telefonanrufen.

Schwierig ist allerdings die grundsätzliche Bewertung der Aussagen. Schließlich zeigt jeder Mitbürger seine ganz persönlichen Vorlieben in Sachen Fernverkehr, die schwer unter einen Hut zu bringen sein werden. Dass der Fernverkehr für Lippstadt erhalten bleiben müsse, da waren sich die meisten jedoch einig. Als besonders positiv fiel dabei auf, dass in etlichen Antworten von „unseren“ Zügen die Rede war. Das wertet PRO BAHN Hellweg/Hochstift als deutliches Zeichen für Verbundenheit zwischen Bevölkerung, Bahn und Strecke. Dabei ist es den meisten wohl egal, ob die Züge nun weiß, blau oder bunt durch die Lande fahren. Viele wünschen sich einfach nur einen schnellen und komfortablen Zug, unabhängig von Produkt und Firmenlogo. Knackpunkt sind

vor allem die Rahmenbedingungen. So regten mehrere Rückmeldungen eine weitere Reform des Tarifsystems an. „Bei Lidl klappt es ja auch“, so eine Fahrgast-Aussage zur jüngsten Rabattaktion der DB über die Discounterkette. „Einfache, klare Regeln – und plötzlich stehen die Leute Schlange“.

Weitere Kritikpunkte waren die eingeschränkte Möglichkeit der Fahrradmitnahme sowie die unzureichende Vernetzung mit dem jeweiligem Stadtverkehr. Auch die drei allein für den Fernverkehr angebotenen Tarife (ICE, IC, sowie der günstige RegionalExpress 11) sorgen bei einigen für Verwirrung. Fahrkarte ist eben nicht gleich Fahrkarte. PRO BAHN Hellweg/Hochstift wünscht sich zudem eine stärkere Bewerbung der Strecke durch die Anrainerkommunen – immerhin ist eine Fernverkehrsanbindung ein Standortfaktor. Und: Etwas schwach ausgelastetes mit Leben zu füllen, ist schließlich immer noch einfacher, als etwas fehlendes zu ersetzen.



In diesen Genuss kam Lippstadt nie: „Jede Stunde, jede Klasse.“ Intercity-Werbung 1985.

Termine

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

Dienstag, 26.07.2005, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 02.08.2005, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Samstag, 06.08.2005, 17:30 Uhr
Regionalgruppe Hellweg/Hochstift
Fahrgastversammlung
Gaststätte „Taubenschlag“
Riemkestraße 54
☒ Paderborn Hbf

Dienstag, 09.08.2005, 18:35 Uhr
Sommertreffen RV Niederrhein/Ruhr
Fahrradtour (ca. 15 km) Sterkrade
anschließend Ausklang im Biergarten
„Yesterday“, Bf Sterkrade
☒ Oberhausen-Sterkrade, Gleis 1
siehe Seite 6 dieser **Ruhrschiene**

Dienstag, 16.08.2005, 19:00 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Sommertreffen in Dortmund
Biergarten „Café Erdmann“, Westpark
☒☒ Dortmund Möllerbrücke
siehe Seite 6 dieser **Ruhrschiene**

Sonntag, 21.08.2005
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Essen neu entdecken
09:30 Uhr E-Borbeck ☒ (Aufzug)
09:55 Uhr E Hbf ☒ (ServicePoint)

Dienstag, 23.08.2005, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 06.09.2005, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Montag, 12.09.2005, 19:00 Uhr
Ortsgruppe Dortmund
bei Oliver Stieglitz, Kaiserstraße 191
Tram 403 Von-der-Tann-Straße

Sonntag, 18.09.2005
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Kamen und Bergkamen
10:00 Uhr E-Borbeck ☒ (Aufzug)
10:20 Uhr E Hbf ☒ (ServicePoint)

Dienstag, 20.09.2005, 19:30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Freitag, 23.–Sonntag, 25.09.2005
Iserlohner Verkehrstagung 2005
„Bahnland NRW“
siehe Seite 1 dieser **Ruhrschiene**

Dienstag, 27.09.2005, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 04.10.2005, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Sonntag, 16.10.2005
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Dortmunder Westen
09:15 Uhr E-Borbeck ☒ (Aufzug)
09:40 Uhr E Hbf ☒ (ServicePoint)

Dienstag, 18.10.2005, 19:30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Dienstag, 25.10.2005, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 01.11.2005, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Montag, 07.–Mittwoch, 09.11.2005
PRO-BAHN-NRW-Stand auf der
rail#tec 2005, Dortmund
☒ Westfalenhallen, Dortmund

**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.

Sie erleichtern uns die Arbeit mit einer
Einzugsermächtigung.

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages
per Lastschrift von meinem Konto

Name, Vorname _____

Straße _____

PLZ, Wohnort _____

weitere Familienmitglieder _____

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.) _____ Beruf (freiwillig) _____

Datum, Unterschrift _____

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)