



## Fusion oder Kooperation?

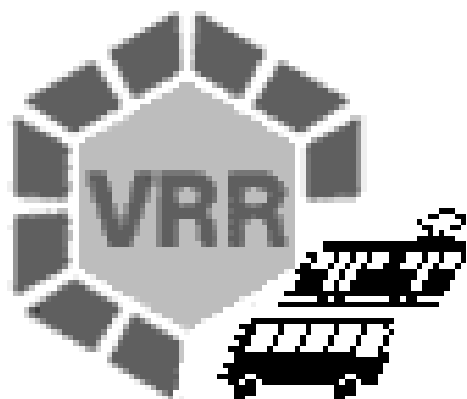
**Rhein-Ruhr. (le) Ein neues Gespenst geistert durch das Ruhrgebiet, die einheitliche Nahverkehrsgesellschaft für das ganze Ruhrgebiet oder gar den ganzen VRR. Hat jetzt die Fusionitis auch den ÖPNV erreicht? Ein Blick aus Fahrgastsicht soll Hintergründe ausleuchten.**

Ausgelöst wurde die Diskussion von der EVAG, die auf ihrer Bilanzpressekonferenz diese Idee propagierte. Diese Meldung wurde ruhrgebietsweit publiziert, während die anderen Nachrichten, vor allem das deutlich gestiegene Defizit, nur örtlich Verbreitung fanden. Hier zeigt sich schon ein Teil des Problems, denn bislang ist es nicht so, dass Großunternehmen vergleichbare Nahverkehrsleistungen billiger produzieren als mittelgroße kommunale Unternehmen, auch

aber auch in den Führungsetagen, viele Stellen eingespart werden könnten. Wer aber garantiert, dass auch wirklich die besten Leute übrigbleiben? Und was die Führungspositionen angeht, wenige noch höher dotierte Vorstandsposten würden zu einem noch größeren kommunalen Gerangel und Gekungel führen, frühere Erfahrungen mit VRR und KVR lassen grüßen.

### Kirchturmpolitik

Das nächste Argument erscheint schlagender: Das jeweils nur bis zu den Stadtgrenzen optimierte Netz der einzelnen Betriebe könnte besser vernetzt werden. Wahrlich, hier liegt einiges im Argen, aber inzwischen kann man die Schuld nicht nur den Nahverkehrsbetrieben zuweisen. Durch die neue Gesetzgebung haben auch die Kreise und kreisfreien Städte eine große Nahverkehrskompetenz bekommen. Und solange Kommunalpolitiker glauben, das Abwandern ihrer Bürger zum Einkaufen in die Nachbarstädte nur dadurch steuern zu können, indem sie Nahverkehrsverbindungen verhindern oder gar kappen, während Autofahrer natürlich grenzenlose Freizügigkeit genießen, lässt sich daran nur dann etwas ändern, wenn der Gesetzgeber aus der Misere die Konsequenz zieht und entweder eine Kooperationsverpflichtung für grenzüberschreitende Verkehre vorschreibt oder die Zuständigkeit dafür auf eine höhere Ebene wie den VRR verlagert.



*Steht VRR bald für  
„Verkehrsbetrieb Rhein-Ruhr“?*

wenn man die höheren Kosten durch einen höheren Anteil Schienenverkehr außer Betracht lässt. Und die Qualität des Nahverkehrsangebots ist in Duisburg oder Essen bekanntlich nicht unbedingt Ruhrgebietsspitze, innovative Konzepte kommen nicht nur im Ruhrgebiet meist aus mittelgroßen Betrieben.

Nun wird als Argument angeführt, dass vor allem in den Verwaltungen der Verkehrsbetriebe,

*Fortsetzung auf Seite 3 >>>*

**In dieser Ausgabe:**

- Neues Busnetz GlaBotKi**
- Nachrichten aus der Region**
- Dorsten: RB 45 gefährdet**
- ÖPNV in ... Athen**

**Fahrgastzeitung  
PRO BAHN Ruhr  
Oktober 2000**

**1. Jahrgang**

# Inhalt & Adressen

## Inhaltsverzeichnis

<b>Titel</b>	<b>1</b>
Fusion oder Kooperation?	
<b>Inhalt &amp; Adressen</b>	<b>2</b>
<b>Regionales</b>	<b>4</b>
NRW@night	
Neue VRR-Tarife	
Stadtbahn für Recklinghausen	
Verkehrspolitische Tagung in Dortmund	
<b>Fahrplanwechsel</b>	<b>6</b>
Linienänderungen bei der STOAG	
GlaBotKi fährt im S-Bahn-Takt	
Lieber Direkt als Schnell – Essen behält den D 16	
Neuigkeiten aus weiteren Städten	
<b>ÖPNV in ...</b>	<b>10</b>
Athen – sehnsüchtig erwarteter Metro- Ausbau	
<b>Verkehrspolitik</b>	<b>11</b>
Ausbau des Dorstener Schienennetzes fraglich	
<b>Termine</b>	<b>12</b>

## Impressum

Herausgeb.: PRO BAHN e.V., Regionalverband Ruhr  
Auflage: 500 Exemplare  
Ausgaben: Anfang Januar, April, Juli und Oktober  
Preis: kostenlos für PRO BAHN-Mitglieder  
des RV Ruhr  
Abonnement 10,- DM (5,11 •) pro Jahr  
Redaktion: Toni Deenen (V.i.S.d.P.), Burkhard Dedy,  
Jochen Schönfisch, Dominik Vinbruck  
Mitarbeiter: Guido Berg, Lothar Ebbers, Thorsten Hensel,  
Ulrich Steffens, 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 **Ruhr-schiene** zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet, Nachdruck einzelner Artikel in anderen Publikationen nur mit Zustimmung der Redaktion. Die Zustimmung für den Abdruck durch andere PRO BAHN-Gliederungen ist immer gegeben.

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

## Ihre Ansprechpartner bei PRO BAHN

PRO BAHN e.V., Regionalverband Ruhr, Verkehrs- und Umweltzentrum Essen, Maxstraße 11, 45127 Essen,

☎ 0201 / 222 555, ☎ 231 707, E-Mail: probahn-ruhr@vuz-essen.de, Internet: <http://www.pro-bahn.de/nrw>

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

Vorsitzender: Burkhard Dedy, Sonnenplatz 4, 44137 Dortmund, ☎ 02 31 / 138 66 04, ☎ 138 55 04,  
E-Mail: burkhard.dedy@planet-interkom.de

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

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

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

Redaktion (Texte): Toni Deenen, Königsberger Straße 27, 46047 Oberhausen, ☎ / ☎ 02 01 / 68 80 08,  
E-Mail: toni.deenen@cityweb.de

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

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

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

PRO BAHN Nordrhein-Westfalen e.V., Verkehrs- und Umweltzentrum Essen, Maxstraße 11, 45127 Essen,

☎ 0201 / 222 555, ☎ 231 707, E-Mail: probahn-nrw@vuz-essen.de, Internet: <http://www.pro-bahn.de/nrw>

Vorsitzender: Oliver Stieglitz, Missundestraße 7, 44145 Dortmund, ☎ 02 31 / 81 56 11,  
E-Mail: oli4s@friendfactory.com

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

PRO BAHN e.V. (Bundesverband), Schwanthalerstraße 74, 80336 München,

☎ 0 89 / 54 45 62 13, ☎ 54 45 62 14, Internet: <http://www.pro-bahn.de>

**Ruhrschiene**  
2000#4

2

>>> Fortsetzung von Seite 1

Ein großräumiger Betrieb kann leicht beim Blick auf die Kernbereiche und die überörtlichen Verbindungen die Peripherie und die lokalen Bedürfnisse aus den Augen verlieren. Gerade die zentral erarbeiteten Stadtbahnplanungen der sechziger und siebziger Jahre zeigten in vielen Fällen diese Tendenz.

Ein weiteres Problem stellt die Abrechnung der Leistungen mit den Kommunen dar. Hier bei einem großen städteübergreifenden Betrieb für die völlig unterschiedlichen Angebote in den einzelnen Städten einen gerechten Maßstab zu finden ist fast unmöglich. So kann man z. B. im Nahverkehrsplan der Stadt Bottrop nachlesen, dass der Defizitverteilungsschlüssel der Vestischen über Wagen-Kilometer als ungerecht empfunden wird. Daraus wird dann die Konsequenz gezogen, das Angebot in den Schwachverkehrszeiten, das nach Meinung der Gutachter und wohl auch der Stadt billiger abgerechnet werden müsste, drastisch nach unten zu fahren.

### Gemeinschaftsverkehre

Was könnte aber ein Gegenkonzept sein? Es gibt eine lange Tradition der Kooperation zwischen den Verkehrsbetrieben. Schon seit den zwanziger Jahren gibt es Gemeinschaftslinien der Straßenbahnbetriebe im mittleren Ruhrgebiet, und in den letzten Jahren habe neue Gemeinschaftsverkehre den zwischenstädtischen Nahverkehr verbessert. Als Beispiel seien die neuen Gemeinschaftslinien zwischen STOAG und Vestischen angeführt, der CE 91 verbindet jetzt Oberhausen nicht nur mit Bottrop, sondern auch mit Gladbeck und Gelsenkirchen-Buer, der erste NachtExpress im Bereich der Vestischen nimmt den gleichen Weg, und die neue Buslinie 979 verbessert den kleinräumigen Verkehr im Grenzbereich. Und ist es da ein Zufall, dass es zwischen Essen und Bottrop, wo es neuerdings besonders knirscht, bislang keinen Gemeinschaftsverkehr gibt?

Die unterschiedlichen technischen Standards zu vereinheitlichen, ist ein weiteres Anliegen.

Hier könnte das Land bei der Förderungspraxis helfen, wenn es nur noch solche Einrichtungen, die mit den Nachbarbetrieben kompatibel sind, bezuschusst. Vom Ziel eines einheitlichen Schienenfahrzeugs im ganzen Ruhrgebiet haben wir uns meines Erachtens zu Recht verabschiedet, sonst wären viele heute noch mit Straßenbahnen befahrene Strecken auf Busverkehr und Umsteigeanschlüsse umgestellt worden.

### Kooperation

Auch im übrigen technischen Bereich werden schon heute viele Kooperationsmöglichkeiten genutzt, gemeinsame Beschaffung von Bussen erfolgt sowohl im westlichen als auch im östlichen Ruhrgebiet, die STOAG verzichtet auf einen eigenen Straßenbahnbetrieb und hat dafür einen Kooperationsvertrag mit den Betrieben der Stadt Mülheim und hoffentlich bald auch mit der EVAG. Und eine zentrale Leitstelle ist wohl eher illusorisch, denn welcher Mitarbeiter könnte sich im ganzen Ruhrgebiet auskennen? Zwischenstädtische Lösungen sind hier hilfreicher.

Um noch einmal auf die Sprachebene der Ökonomie zurückzukommen: Der Fahrgast braucht nicht den „Global Player“, sondern den „Local Hero“. Gerade neue Stadtbuskonzepte zeigen, dass die lokale Identifikation von Fahrgästen und Kommunalpolitikern für innovative Angebote wichtig ist. Und die Scheuklappen vieler Verantwortlicher in Politik und Betrieben bei Stadtgrenzen überschreitenden Verkehren lassen sich nur abnehmen, wenn die Fahrgäste ihnen zeigen, dass sie grenzenloser denken und notwendige Verbesserungen einfordern. Bislang hat auch eine gewisse Konkurrenz der Betriebe untereinander dazu geführt, dass innovative Konzepte in einer Stadt von anderen Betrieben nachgeahmt oder den Politikern der Nachbarstädte auch für ihre Stadt eingefordert wurden.

*Soll zukünftig der Wettbewerb darin bestehen, dass nur noch eine VRR-Verkehrs AG gegen eine Tochter des französischen Energiekonzerns vivendi antritt und innerbetrieblich einen Leistungsvergleich um den Betriebshof des Jahres auslobt?*

### NRW@night:

#### Feiern und fahren für 25 Mark

Nordrhein-Westfalen. (dv) Das Land NRW hat zusammen mit der DB, dem VRR und dem VRS ein Event-Programm für den Oktober auf die Beine gestellt: Bereits am 2. Oktober konnte man bei der MovieTour in verschiedenen Kinos zwischen Bonn und Dortmund in den Abend- und Nachtstunden ausgewählte Filme sehen – und das zum Preis von 25 Mark für alle Veranstaltungen und freie Fahrt zwischen 18 Uhr und 10 Uhr des folgenden Morgens in allen Verkehrsmitteln von VRR und VRS.

Am 14. Oktober wird die ClubTour starten - in mehr als 20 Clubs hat man dann für ebenfalls 25 DM freien Eintritt, und zum Wechsel des Clubs während der Nacht bieten sich abermals der NachtExpress<sup>plus</sup> und die NachtExpresse der örtlichen Verkehrsunternehmen an. Am 28. Oktober beschließt dann die KulTour das Aktionsangebot: Über 50 Museen, Theater, Literaturhäuser, Galerien und Kabarets locken mit einem umfangreichen Programm. Ein Highlight ist hier die Museen-Nacht in Bonn bis 24 Uhr, und dann bleibt noch Zeit, um im Kronleuchtersaal der Kölner Kanalisation ein Konzert des Rheinischen Kammerorchesters zu genießen oder um bis 3 Uhr das Schloss Broich in Mülheim bei Nacht zu erleben. Auch hier gilt: Das Kombiticket zu 25 Mark berechtigt zu Eintritt und Fahrt.

Das genaue Programm – welches leider mit einigen Fehlern und Unstimmigkeiten bzgl. der ÖPNV-Anfahrt gesegnet ist – kann man im Internet unter <http://www.nrw-at-night.de> abrufen, bei der Infoline der DB unter ☎ 02 01 / 1 75 23 26 montags – freitags von 8 bis 16 anfordern oder sich selber bei den Reise- und Kundenzentren von DB, VRR und VRS abholen. Dort und bei den Kooperationspartnern sind auch die Karten zu 25 DM erhältlich, ebenso wie an der Abendkasse. Bei der Bestellung per Internet oder über die Infoline der Bahn ist eine Bearbeitungszeit von fünf Werktagen zu beachten.

### Neue VRR-Tarife

Rhein-Ruhr. (js) Zum 1. Januar 2001 passt der VRR wie in jedem Jahr die Fahrpreise den gestiegenen Kosten an.

Durchschnittlich steigen die Preise um 3,4 %. So kosten Einzel-Tickets für die Preisstufe A jetzt 3,30 DM, B 6,00 DM und C 13,50 DM. 4er-Tickets kosten 10,60 DM, 20,20 DM und 43,20 DM. Unverändert bleiben die Preise der Sieben-Tage-Tickets sowie School- und Young-Tickets.

In einem Pilotprojekt testet der VRR ab 01.02.2001 billige Schülermonatskarten, die von allen Schülern der jeweiligen Schule bezogen werden müssen, um für einen Preis von ca. 40 DM ganztägig im gesamten VRR-Raum reisen zu können.

Das Ticket 2000 wird aufgewertet durch die Übernahme der Taxikosten, falls bei Verspätungen keine andere Fahrmöglichkeit mehr besteht, sowie die Erweiterung des Geltungsbereiches auf den gesamten VRR-Raum nach 19.00 Uhr und am Wochenende. Es kostet beispielsweise in der Preisstufe A jetzt 94 DM. Wer auf diese Leistungen sowie auf Übertragbarkeit und Fahrradmitnahme verzichten kann ist mit der neuen Basisvariante „Ticket 1000“ 1 DM billiger als bisher unterwegs.

Die Kurzstrecke wird dahingehend vereinfacht, dass man grundsätzlich 3 oder 4 Haltestellen (je nach Stadt) weit fahren kann. Der Preis verringert sich dafür auf 2 DM für die Einzelfahrt.

*Wenn die Drei-Haltestellen-Regel ausnahmslos angewandt werden sollte, wird es für den Fahrgast unverständliche Tarife im Bereich von Schleifen- und Stichfahrten und bei Parallelführung von Linien mit unterschiedlichen Haltestellen geben. So würde beispielsweise die Fahrt von Krefeld-Dießem nach Meerbusch-Hoterheide morgens zur Hauptverkehrszeit eine Kurzstrecke sein, zu allen anderen Zeiten wäre ein Preisstufe-B-Ticket fällig. Wenn für solche Fälle jedoch Ausnahmeregelungen geschaffen werden sollten, würde der neue Tarif wieder komplizierter und in Einzelfällen teurer als der alte.*

### Stadtbahn für Recklinghausen

**Herne/Recklinghausen.** (th) Die Stadt Herne hat ein großes Interesse an einer möglichen **Verlängerung der U 35 (BO-Uni – Bochum Hbf – Herne) nach Recklinghausen.** Die Kosten für die Verlängerung werden auf Herner Stadtgebiet auf rund 70 – 80 Mio. DM geschätzt, wobei eine Untertunnelung des Rhein-Herne-Kanals inbegriffen wäre.

In Recklinghausen soll eine Ideenwerkstatt mögliche Varianten für die Weiterführung der U-Bahn erarbeiten. Ausdrücklich nicht ausgeschlossen wird dabei die Benutzung der Hamm-Osterfelder Bahn zwischen Hillerheide und Stadtmitte. Dadurch würden die prognostizierten Kosten von 500 – 900 Mio. DM erheblich gesenkt und neben dem Hauptbahnhof auch das Kreishaus direkt angebunden. Eine direkte Verknüpfung mit der City wäre allerdings bei dieser Variante eher unwahrscheinlich. Immerhin wird die U-Bahnverlängerung von nahezu allen politischen Parteien getragen. Eine Inbetriebnahme der U-Bahn in die Festspielstadt kann jedoch kaum vor dem Jahre 2008 erwartet werden.

### Weichenstellung im ÖPNV – Verkehrspolitische Tagung

**Dortmund.** (os) Eine ganze Branche ist in Bewegung geraten. Der ÖPNV soll auf europäischer Ebene dereguliert, d. h. der Zugang für private Anbieter ermöglicht werden. Die ersten Konkurrenten zu kommunalen Verkehrsbetrieben und regionalen Verkehrsverbänden stehen in den Startlöchern. Dazu kommen wachsende Ansprüche der NutzerInnen, die eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr wünschen. Der Druck auf die schon jetzt defizitären Kassen des ÖPNV nimmt weiter zu. Dazu kommt, dass die bisherige Querfinanzierung des ÖPNV durch andere kommunale Unternehmen gefährdet ist oder sogar wegfällt.

Ist ein besserer ÖPNV auch für weniger Geld zu haben? Welche Herausforderungen stellen sich durch die zu erwartenden Veränderungen für die Beschäftigten und die Gewerkschaften? Wie

**Dorsten.** (th) Der **Ausbau der Park+Ride-Anlage am Bahnhof Dorsten-Rhade** (RE 14 Essen – Borken) scheint gesichert. Dieser wird mit 543.000 DM von Bund und Land gefördert. Die P+R-Anlage an der Grenze des VRR zum Münsterland wird von Pendlern aus dem Kreis Borken überdurchschnittlich genutzt.

### Ohne Auto-mobil

**(th) Seit nunmehr drei Jahren bietet PRO BAHN in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) Tagesausflüge „Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel“ an.**

Dabei werden Städte, Museen, Schlösser u. ä. besichtigt. Startpunkte sind der Essener Hauptbahnhof und der S-Bahnhof Essen-Borbeck.

Starteten die ersten Touren mit nur 5 bis 10 Teilnehmern, sind nun bis zu fünfzig Personen bei den Touren dabei. Auch im nächsten Jahr sollen die Touren wieder stattfinden. Dazu werden Frauen und Männer gesucht, die Spaß an Freizeittouren haben und sich zutrauen, eine größere Personengruppe zu betreuen. Infos unter ☎/☒ 02 01 / 70 53 02.

müssen Rahmenbedingungen gestaltet werden, damit es nicht nur einen Wettbewerb um Preise gibt, sondern ebenfalls einen um Qualität?

Thematische Schwerpunkte der Veranstaltung sind: Beschäftigungsprobleme, künftige Finanzierung, neue Akteure, Grenzen des Wettbewerbs, neue Konditionen.

Referenten: Reiner Schiller-Dickhut, AKP-Redakteur; Sebastian Müller, Raumplaner; Peter Eichenseher, MdL; sowie VertreterInnen der ÖTV, Stadtwerke und von privaten Verkehrsunternehmen.

Dortmund, Freitag, 20.10.2000; 14 – 20 Uhr  
Anmeldung: Heinrich-Böll-Stiftung

☎ 02 31 / 91 44 04 22

Seminarnummer 4202-2000

Internet: <http://www.boell-nrw.de>

## Linienänderungen bei der STOAG

**Oberhausen. (le) Zum Fahrplanwechsel am 24.09. wurden einige Linienwege geändert.**

**CE 92:** Der südliche Abschnitt des CE 92 wird aufgeteilt: Ab Styrum fährt jede zweite Fahrt wie bisher zum Ruhrpark, die anderen Fahrten fahren auf dem bisherigen Weg der Linie 185 zum Fröbelplatz. Das Angebot zum Ruhrpark halbiert sich in allen Verkehrszeiten, das Angebot zum Fröbelplatz bleibt tagsüber gleich, in der SVZ wird nur noch alle 60 Minuten gefahren.

**143:** Die Linie 143 wird ab Fröbelplatz Wupperstraße bis zum Bahnhof Obermeiderich verlängert. Ab Bf. Obermeiderich fahren die Busse weiter als Linie 957. So verringert sich die Zahl der am Fröbelplatz endenden Busse.

**185:** Ab Hauptbahnhof fährt die Linie über die Friedrich-Karl-Straße bis zur Hermann-Albertz-Straße, zurück über die Paul-Reusch-Straße. In der SVZ wird anstelle der Linien 935/965/995 über Styrum zur Straßenbahnhaltestelle Landwehr gefahren. Die Linien 143 und 185 beginnen samstags und sonntags früh wie die anderen EVAG-Linien erst gegen 6 Uhr bzw. 8 Uhr.

**935/965/995:** Die bisherigen Linien zwischen Hamborn und Alt-Oberhausen 935 und 999 werden auf Oberhausener Gebiet zu einer neuen Dreifach-Linie auf dem Abschnitt Westmarkstraße – Lirich – Hbf – Styrum – Landwehr zusammengefasst. Die Fahrwege in Hamborn bleiben unverändert, die Linie 965 verkehrt ab Westmarkstraße über Buschhausen Mitte zum Bahnhof Sterkrade.

**957:** Im Norden übernimmt die Linie den Abschnitt Kiebitzstraße - Bahnhof Sterkrade von der 987, im Süden den Abschnitt vom Hauptbahnhof zum Bahnhof Obermeiderich von der 958.

**958:** Die Linie übernimmt im Süden den bisherigen Abschnitt der Linie 957 zwischen Hauptbahnhof und Lirich, Tulpenstraße. Zur Tulpenstraße wird jetzt ganztägig gefahren.

**979:** Die Linie, die im Osten bis Bottrop ZOB verlängert wird, endet im Westen zukünftig in Biefang, Goerdelerstraße.

**987:** Statt zur Kiebitzstraße fährt die Linie ab

Bahnhof Sterkrade auf dem bisherigen Weg der Linie 957 bis Biefang und von dort auf dem bisherigen Weg der Linie 979 über Holten, Barmingholten, Waldhuck, Schmachtdorf und Brink zum Hirschkamp.

**NE 2:** Der NE 2 fährt von der Grasshoffstraße kommend ab Sterkrade zukünftig als dritte Linie über die ÖPNV-Trasse zum Hauptbahnhof und ab hier wie der bisherige NE 3 zum Fröbelplatz.

**NE 3/NE 6:** Der neue NachtExpress 6 fährt ab Sterkrade wie die Linie 987 über Osterfeld zur Neuen Mitte und über Brücktorviertel und Rathaus zum Hauptbahnhof. Ab hier fährt er als NE 3 über Lirich bis Buschhausen und weiter wie bisher zum Bahnhof Sterkrade. Beide Linien kommen dort wenige Minuten früher an und fahren wenige Minuten später ab als die anderen Linien.

**NE 21:** Der NE 21 verkehrt auf dem Linienweg des CE 91 vom Hauptbahnhof Oberhausen zum ZOB Bottrop. Ab Silvester soll er über Gladbeck nach Gelsenkirchen-Buer verlängert werden.

**Fazit:** Im veränderten Liniennetz werden weitere wichtige Bereiche in der SVZ alle 30 statt alle 60 Minuten bedient, z. B. Barmingholten und Alstadener Straße. Die wenigen Abschnitte mit Taktreduzierung in der SVZ sind vertretbar, da jeweils in der Nähe weitere 30-Minuten-Takte angeboten werden. Auch die durchgängige Taktreduzierung zwischen Styrum und Ruhrpark ist angemessen. Etwas unschön ist das Konzept im Raum Styrum mit der Linienaufsplittung des CE 92 und der Bedienung zur Landwehr mit verschiedenen Linien in HVZ/NVZ und SVZ. Die Verbesserungen im Verkehr mit den Vestischen sind bei den Gemeinschaftslinien deutlich, auf irgendwelche Verbesserungen im Verkehr mit der DVG wartet man weiterhin vergeblich.

Mit dem neuen Nachtnetz werden weitere Stadtgebiete auf schnellem Weg umsteigefrei an die Neue Mitte und die Turbinenhalle angebunden. Auch die Fahrzeit von Alt-Oberhausen nach Buschhausen und Osterfeld wird deutlich verkürzt.

## GlaBotKi fährt im S-Bahn-Takt

**Bottrop/Gladbeck. (td) Zeitgleich zum 24. September** haben die Nachbarstädte Bottrop und Gladbeck ihre Nahverkehrspläne umgesetzt. Damit wurde in diesem Verkehrsraum das Jahrzehnte alte Liniennetz, das im typischen Vestischen Halbstunden-Grundtakt betrieben wurde, vom neuen Netz abgelöst, das analog zur S-Bahn im 20-Minuten-Takt betrieben wird.

Jetzt erfolgte erstmals eine grundlegende Anpassung sowohl in räumlicher als auch in zeitlicher Hinsicht an die in den letzten Jahren stark veränderten Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung. Damit einher geht eine verbesserte Anbindung an die Bahnhöfe, vor allem den Bottroper Hauptbahnhof, welcher jetzt zusammen mit dem Zentralen Omnibus Bahnhof (ZOB) der Knotenpunkt der Stadt geworden ist. Eine vom Hauptbahnhof ausgehende Ringlinie war im letzten Jahr schon eingeführt worden.

Wohl ebenso wichtig sind auch die unzähligen kleineren Verbesserungen wie die Verlängerung der Gladbecker Linie 258, die zuvor an der Stadtgrenze endete, nach Bottrop-Eigen Markt oder die Ausdehnung der Bedienzeiten der CE-Linien, vor allem des CE 56 Gelsenkirchen Hbf – Gladbeck – BOT-Kirchhellen.

### 20-Minuten-Grundtakt

In beiden Städten werden jetzt montags bis freitags von 5 bis 20 Uhr alle Linien im 20-Minuten-Takt betrieben; samstags zwischen 6 und 17 Uhr im 30-Minuten-Takt. Danach fahren in Bottrop alle Stadtlinien im Stundentakt – sonntags übrigens ganztägig. Die letzten Abfahrten ab Innenstadt finden täglich zwischen 23 Uhr und Mitternacht statt, freitags und samstags jeweils eine Stunde später. In Gladbeck verkehren ab 20 Uhr nur noch die Stadtlinien 255, 257 (nur Richtung Zweckel) 258 und 259 im Stundentakt bis Mitternacht. Auf den übrigen Linien werden Taxibusse (Kleinbusse eines örtlichen privaten Busunternehmens) eingesetzt, die nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung verkehren. Sonntags fahren tagsüber wieder alle Stadtlinien im Stundentakt. Auf den Hauptachsen Oberhausen – Bottrop – Gladbeck – GE-Buer und Gladbeck – Gelsenkirchen Hbf sowie auf weiteren Linien-

abschnitten fährt auch abends und am Wochenende jede halbe Stunde ein Bus.

Insgesamt ergibt sich für die meisten Linienabschnitte eine Verbesserung der Taktzeiten vom 30- auf den 20-Minuten-Takt, bei Linienüberlagerungen auf einen 10-Minuten-Takt. In einzelnen Relationen ergibt sich eine geringfügige Taktverschlechterung vom 15- auf den neuen 20-Minuten-Takt. Das betrifft vor allem die Relationen Bottrop ZOB – Eigen-Süd (Scharnhölzstraße) und Gladbeck Stadtmitte – Rentfort. Die kleinen südlichen Bottroper Stadtteile werden erst über Umwege erreicht. Wirklich negativ hingegen fällt eigentlich nur der Stundentakt auf den Stadtlinien am Sonntag Nachmittag auf.

### Erster NachtExpress

Der dünnere Abendtakt wird durch eine verlängerte Bedienung bis Mitternacht ausgeglichen. Der neue NE 21 Oberhausen – Bottrop mit Verlängerung ab der Silvesternacht über Gladbeck bis nach GE-Buer unterstreicht, dass man gewillt ist, den Fahrgast auch spät noch nach Hause zu bringen; auf vielen Linien war der bisherige Betriebsschluss gegen 21 oder 22 Uhr wirklich nicht großstadtgerecht.

*Es bleibt nur zu hoffen, dass Politiker und Verkehrsplaner das Standvermögen aufweisen, dem neuen Liniennetz, zu dem es wohl kaum eine Alternative gab, genügend Zeit zu lassen. Die Erfahrung in anderen Städten zeigt schließlich, dass es ein bis zwei Jahre dauert, bis eine solche gravierende Änderung von den Fahrgästen akzeptiert wird und erste Früchte trägt. Die Erfolgsstory der Nachbarstadt Oberhausen sollte dazu Mut machen. Auch ohne Berücksichtigung des CentrO.-Verkehrs wurde hier mit einem komplett neuen Netz eine deutlich verbesserte ÖPNV-Nutzung erreicht.*

# Lieber Direkt als Schnell – Essen behält den D 16

Essen. (bd) Die Essener Verkehrs-AG hat auch zum kleinen Fahrplanwechsel am 24. September wieder grundsätzliche Änderungen im Schwachverkehrsnetz vorgenommen.

### NachtExpress:

Wie insbesondere von den Beschäftigten der Krankenhäuser und Pflegeheime gefordert, verkehrt der NachtExpress in Essen seit Ende September nicht mehr zur vollen, sondern zur halben Stunde ab Porscheplatz. Zusätzlich gibt es am Sonntagmorgen zwei Fahrten pro Richtung auf dem neuen NE14 von Bergeborbeck über Frohnhausen, Holsterhausen, Rütterscheid, Huttrop und Steele nach Kray. Soweit das Positive. Leider kommt es dadurch zu Verschlechterungen im Wechsel vom normalen Netz zum NachtExpress und umgekehrt. Die letzte Sternfahrt findet nach wie vor um 0.15 Uhr am Porscheplatz statt. Zwischen 0.40 Uhr und 1.00 Uhr kehren die letzten Bahnen und Busse aus den Stadtteilen zurück. Bisher konnte man um 1.00 Uhr mit dem NE weiterfahren, jetzt muss man bis 1.30 Uhr warten.

Auch am Sonntagmorgen kommt es zur Verschlechterung. Der letzte NE endet in den Außenbezirken und kehrt nicht mehr in die Stadtmitte zurück. Bisher kam der letzte NE gegen 8.00 Uhr am Porscheplatz an, um 8.40 Uhr die Bahnen aus allen Richtungen. Nun ist eine Lücke von 7.30 bis 8.40 Uhr. Das Ganze hat zur Folge, dass die letzten NE-Busse jetzt teilweise absurde Endstellen mitten in Schleifenfahrten im Vorort haben, nämlich immer dort, wo die Fahrplantabelle der Hin-Richtung aufhört, so zum Beispiel an der Ostschule, zwei Haltestellen vor dem dicht besiedelten Isinger Feld, an der Ackerstraße oder am Kettwiger Markt, ohne die Siedlung „Auf der Höhe“ noch zu bedienen.

Es gibt aber auch noch positive Dinge. Der NE 7 fährt statt des Theaters und der Hohenzollernstraße die Haltestellen Helbingstraße, Dammanstraße und Elisabeth-Krankenhaus auf dem Weg nach Heisingen zusätzlich an, und der NE 1 fährt nun auch in der Nacht zum Samstag bis Horst.

### Buslinien von Essen nach Bottrop:

Der D 16 sollte seinen Namen ändern und sein Angebot verschlechtern. Er sollte als SB 16 nur noch montags bis samstags und nur noch bis 21.00 Uhr fahren. Diese Änderung wurde gegen den ausdrücklichen Willen der Stadt Bottrop, die für die auf ihrem Stadtgebiet gefahrenen Kilometer bezahlt, in die Fahrpläne aufgenommen. Die Bezirksregierung in Düsseldorf, die einen Fahrplan genehmigen muss, hat aber dem neuen Fahrplan vorerst nicht zugestimmt. Das Angebot der EVAG, die Betriebskosten für das Essener Stadtgebiet zu den Schwachlastzeiten mit zu bezahlen, hat die Stadt Bottrop verständlicherweise abgelehnt. Nun fährt der Bus vorerst weiter wie bisher, steht nur nicht richtig in den Fahrplänen von Bottrop und Essen. Wen wundert es, wenn der D oder SB 16 dann zu wenig Fahrgäste hat? Mit der Stadt Bottrop hingegen abgesprochen war die Änderung, die Linie 186 in der Schwachlastzeit am Bottroper Bahnhof enden zu lassen.

### Weitere Änderungen:

Einige Straßenbahnlinien fahren am Sonntagmorgen mit den ersten Fahrten ab Hauptbahnhof statt Porscheplatz.

**Linie 180/190:** Der Bus fährt nun gar nicht mehr zur Papiermühle, dafür aber der 190 auf dem Weg von der Ruhrlandklinik nach Werden Bahnhof montags bis freitags bis 19.00 Uhr alle 60 Minuten. Unsinnigerweise hat man hierfür die Fahrt pro Stunde genommen, die bisher Anschluss an die S 6 in beide Richtungen innerhalb von fünf Minuten hatte. Die andere Fahrt pro Stunde hat einen Übergang von ca. 15 Minuten auf die S-Bahn, hier wäre die Schleifenfahrt zur Papiermühle ohne Anschlussverluste möglich gewesen. Tipp: An der Werdener Brücke aussteigen und zum Bahnhof laufen!

**Linie 196:** 1 – 2 zusätzliche Fahrten pro Richtung zwischen Essen West und Hauptbahnhof.



## 110 kommt zum Zug

**Mülheim.** (td) Die Straßenbahnlinie 110 (Flughafen – Stadtmitte – Styrum) hält seit dem 17. September direkt vor dem Bahnhof Styrum. Die bisherige Haltestelle in der Steinkampstraße wird nur noch von den Buslinien 122 und 129 angefahren. Die nahegelegene Straßenbahnhaltestelle „Limburgstraße“ entfällt ersatzlos. Die neue Haltestelle ist beispielhaft für den geplanten Ausbau der gesamten Linie 110 für den Einsatz von Niederflurbahnen.

Durch den Wegfall der Haltestelle „Limburgstraße“ entfällt auch der dortige Halt der NachtExpresslinie NE 2 (Innenstadt – Dümpten – Styrum – Innenstadt). Der NE 2 hält zukünftig um 1.35 Uhr und 2.35 Uhr an der neuen Straßenbahnhaltestelle direkt vor dem Bahnhof. Dort besteht Anschluss von der S 1 aus Düsseldorf (Ankunft 1.32 Uhr) und an die S 3 nach Oberhausen (Abfahrt 1.39 Uhr).

Bei der Straßenbahnlinie 901 (Mülheim Hbf – Speldorf – DU Hbf – DU-Obermarxloh) werden die Abfahrtszeiten ab 24. September um einige Minuten verschoben. Somit ist eine Einbindung in den abendlichen Mülheimer Sternverkehr gegeben. Abends und am Wochenende wird der 10-Minuten-Takt verlängert. *Somit ist die 901 die einzige Linie in Mülheim-City, die sich an die „neuen“ Ladenöffnungszeiten angepasst hat.*

## NRW-Info auf der Dateneisenbahn

(os) Der interne **Rundbrief des PRO BAHN Landesverbandes** erscheint seit dem Sommer als E-Mail. Der Postversand erwies sich aufgrund der Auflagenentwicklung als zu zeitaufwendig. Da der Mailversand (fast) keinen Aufwand bedeutet, freut sich der Landesverband über jeden weiteren Abonnenten. Das NRW-Info informiert die Mitglieder über das Geschehen im Landesverband und wird als Anlage im Rich-Text-Format verschickt. Bei Interesse E-Mail an [oli4s@friendfactory.com](mailto:oli4s@friendfactory.com).

## Erweiterung des Angebotes NachtExpressplus:

**Nordrhein-Westfalen.** (bd) Nach der ausgesprochen erfolgreichen Einführung zusätzlicher Nachtfahrten insbesondere auf S 1 und S 6 zu Karneval, soll der Mehrverkehr am Wochenende auf weitere Linien ausgeweitet werden. Unter dem Vorbehalt der Finanzierung sollen noch dieses Jahr unter anderem folgende Zusatzangebote geschaffen werden.

Die S-Bahnen S 5 Hagen – Dortmund sowie S 8 Mönchengladbach – Düsseldorf – Wuppertal – Hagen sollen wie schon S 1 und S 6 nachts durchgehend fahren.

Jeweils zwei bis drei zusätzliche Fahrten pro Richtung gibt es nachts auf den Linien

S 2 Dortmund – Essen/Duisburg

RE 2 Münster – Essen

RE 3 Dortmund – Hamm

RE 10 Düsseldorf – Krefeld

Außerdem soll auf der Linie RE 7 die Betriebszeit in Westfalen um ein bis zwei Stunden verlängert werden.

## Fahrplanwechsel verschoben

**Herne.** (js) Für den 26. November waren bei der HCR umfangreiche Fahrplanänderungen mit Verbesserungen in Herne und Castrop-Rauxel geplant. Kernstück sollte die Anbindung des neuen Entertainment-Centers am Regenkamp sein. Dieses wird jedoch nicht wie geplant im Dezember eröffnet; die Stadtverwaltung verhandelt derzeit mit neuen Investoren nach dem Konkurs des ersten. Aufgrund dieser Entwicklungen wurde auch der **Fahrplanwechsel auf den März 2001 verschoben**; dann müssen zumindest die Liniennetzänderungen in Castrop-Rauxel aufgrund der vorübergehenden Sperrung der Westring-Kanalbrücke umgesetzt werden. Laut Nahverkehrsplan soll die Linie 237 dann von Pöppinghausen über Habinghorst zum Evangelischen Krankenhaus verkehren, dafür die 343 in Herne-Eichenforst enden und die 341 zur Emschertalstraße verlängert werden.

# Athen – sehnsüchtig erwarteter Metro-Ausbau

**Athen. (ust/gb) Im Großraum Athen leben ca. 4 Millionen Menschen – 40 % der Einwohner Griechenlands. Die Stadt ist eingepfercht zwischen Meer und Bergen, im Innenraum sind nur 2,9 % Grünfläche vorhanden. Dass von den 1,5 Millionen Pkw werktags nur die Hälfte fahren dürfen, schreit förmlich nach einem leistungsfähigen ÖPNV, der wohl der einzige Ausweg aus dem Verkehrskollaps wäre.**

## Ein Netz - zwei Welten

Der schienengebundene ÖPNV besteht zur Zeit aus drei Metrolinien. Linie 1 stammt aus dem Jahre 1896 und ist nichts anderes als die modernisierte Vorortbahn zwischen Piräus und Kifisia. Teilweise erinnert der Zustand der Bahnhöfe und Fahrzeuge noch ein bisschen an das Eröffnungsjahr. Die beiden anderen sind erst in diesem Jahr eröffnet worden. Die neuen Linien entsprechen – zumindest dem äußeren Eindruck nach – dem Stand der Technik. Das Netz wird in Zukunft noch stark erweitert werden; so werden bis Ende 2001 noch 5 Streckenkilometer mit 6 Stationen hinzukommen. Die Bewährungsprobe für das Athener Metronetz wird es dann im Jahre 2004 im Zusammenhang mit der Olympiade geben. Fahrkarten für die alte Linie der ISAP kosten im Stadtgebiet knapp 150 Drachmen (knapp 1,- DM), will man die neuen Linien (mit)benutzen, kostet dies einheitlich 250 Drachmen. Ein Umstieg auf Busse ist dabei nicht gestattet. Dies ist lediglich bei der neuen Tageskarte möglich, die allerdings auch 1000 Drachmen (6,-DM) kostet. Die erste Metro fährt täglich ab 5.30 Uhr, die letzte gegen Mitternacht. Die Taktfolgen liegen zwischen 4 und 10 Minuten.

## Schnittstelle der Bahnsysteme

Die Eisenbahn spielt allenfalls für den Fernverkehr eine Rolle, dieser wird jedoch vornehmlich mit Fernreisebussen abgewickelt. Es gibt in Athen zwei Bahnhöfe: Einer für Fahrten nach Nordgriechenland und Mitteleuropa (Bahnhof Larissa) und der Bahnhof Peleponnes für die Schmalspurbahn nach Patras und Kalamata. Beide bestehen jeweils aus einem Hauptbahnsteig direkt am Bahnhofsgebäude und ei-

nem Nebenbahnsteig, daneben liegen noch ein paar Gütergleise. Die Bahnhöfe sind 300 m voneinander entfernt und beide Durchgangsbahnhöfe, die entsprechenden Kopfbahnhöfe liegen in der Hafenstadt Piräus. Der Eisenbahnverkehr hält sich allerdings derzeit in Grenzen. Demnächst wird jedoch der Ausbau und die Elektrifizierung der Hauptstrecke nach Thessaloniki abgeschlossen. Das Zentrum Nordgriechenlands wird dann in viereinhalb Stunden von der Hauptstadt aus erreichbar sein. In Kürze fertiggestellt wird auch der neue Flughafen in Spata, 40 Kilometer nördlich des Stadtzentrums von Athen. Er wird mit einer neuen S-Bahn-Linie im Viertelstundentakt mit dem Larissa-Bahnhof verbunden.

## Busverkehr im Verkehrschaos

Die Lebensdauer der Busse ist sehr hoch. Neben uralten Dieseln (z. B. von Ikarus) und Obussen sind auch moderne Niederflerfahrzeuge im Einsatz. Busse haben wohl keinen festen Fahrplan, zumindest ist an den Haltestellen keiner auszumachen. Dieser wäre allerdings auch völlig überflüssig, denn an Pünktlichkeit ist beim täglichen Verkehrschaos kaum zu denken. Einen kleinen Lichtblick gibt es jedoch: Vom Omonia-Platz über den zentralen Syntagma-Platz bis kurz vor dem Hadrianstor dürfen Busse die vielstreifige Einbahnstraße in falscher Richtung auf einer eigenen Spur benutzen. Die Fahrkarten müssen vor Antritt der Fahrt gekauft und im Bus entwertet werden. Die Einzelfahrt kostet 110 Drachmen (also 75 Pfennige). Fahrgäste, die an den Haltestellen auf ihre Linie warten, müssen dem Fahrer winken. Tun sie das nicht, bedeutet dies, dass sie den heranfahrenden Bus nicht benutzen wollen. Dieser fährt dann – sofern niemand aussteigen will – ohne zu halten weiter.

## Ausbau des Dorstener Schienennetzes fraglich

Eingleisiger Abschnitt gefährdet besseres Angebot im nördl. Ruhrgebiet

**Dorsten.** (th) Mit der Einführung des Integralen Taktfahrplanes (ITF) in Nordrhein-Westfalen im Sommer 1998 wurde auch das Zugangebot im nördlichen Ruhrgebiet verbessert. Neben der S-Bahnlinie 9 Essen – Bottrop – Haltern, die zwischen Essen und Bottrop im 20'- bzw. 30'-Takt, bis Haltern stündlich verkehrt, bietet der RegionalExpress 14 Essen – Bottrop – Dorsten – Borken stündlich eine schnelle Alternative zum Pkw. Das Zugangebot im Großraum Dorsten wird durch die im Stundentakt betriebenen Regionalbahnen 43, 44 und 45 nach Dortmund, Oberhausen und Coesfeld ergänzt.

Der lokbespannte 3-Wagen-Zug des RE 14 stößt insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten an die Kapazitätsgrenzen, so dass für die Fahrt um 6.32 Uhr ab Borken bereits ein 4-Wagen-Zug als Spitzenabdeckung eingesetzt wird. Ein ganztägiger Einsatz des 4-Wagen-Zuges ist aufgrund des zu kurzen Bahnsteiges in Dorsten am Gleis 2 Ost nicht möglich. Ein Ausweichen auf andere Gleise ist nicht möglich, da diese zeitgleich mit den übrigen Regionalzügen belegt sind. Es bestehen seitens der DB AG bereits Überlegungen, das Gleis 2 Ost um die fehlenden 30 Meter zu verlängern. Der finanzielle Mehraufwand eines 4-Wagen-Betriebes wird vom VRR mit 211.000 DM pro Jahr beziffert. Die Sitzplatzkapazitäten seien jedoch abseits der Hauptverkehrszeit ausreichend, so dass der VRR einen 4-Wagen-Betrieb nur in den entsprechenden Zeiten anstrebt.

Die Regionalbahn 45 Dorsten – Coesfeld verkehrt seit der ITF-Einführung 1998 im Stundentakt, wobei die Züge sich in Maria Veer begeben. In Dorsten besteht innerhalb von fünf Minuten eine Umsteigemöglichkeit zum RE 14 von/nach Essen. Im Zielnetz 2015 des VRR ist eine Durchbindung der RB 45 bis Essen sowie ein 20'-/40'-Takt des RE 14 Borken – Essen vorgesehen. Durch Überlagerung der beiden Linien entstünde ein 20-Minuten-Takt zwischen Dorsten und Essen, wobei die Direktverbindung zwischen

Dorsten und Oberhausen aufgegeben werden müsste. Hierfür ist jedoch eine Zweigleisigkeit des bisher eingleisigen Abschnittes zwischen Bottrop Hbf und Essen-Dellwig erforderlich. Dazu wäre ein Neubau der Eisenbahnbrücke über die Köln-Mindener-Bahn mit kalkulierten Kosten von über 59 Mio. DM notwendig. Der betriebliche Mehraufwand für das erweiterte Bahnangebot würde laut VRR jährlich 5,9 Mio. DM betragen.

DB und VRR favorisieren eine Taktverdichtung des RE 14 auf einen Halbstundentakt zwischen Dorsten und Essen, da die Mehrkosten der „2015-Vision“ von den betroffenen Kommunen kaum zu tragen wären. Die mögliche Reaktivierung der Hamm-Osterfelder Bahn zwischen Essen, Bottrop und Recklinghausen steht aufgrund des eingleisigen Streckenabschnittes zwischen Bottrop und Essen ebenfalls einer Angebotsverdichtung zwischen Dorsten und Essen entgegen. Bereits heute verkehren vier Züge pro Stunde und Richtung auf dem Engpass. Geringe Verspätungen führen so zum „Domino-Effekt“ auf dem Bottroper Schienennetz.

Der Fortbestand der RB 45 Dorsten – Coesfeld, die wegen schlechten Streckenzustandes und einiger Brücken, auf die das Straßenbauamt bei den anstehenden Straßenneubauten gerne verzichten möchte, stilllegungsgefährdet ist, wäre mit dem mit einer Verlängerung nach Essen zu erzielenden Fahrgastzuwachs langfristig gesichert. Auch dies würde jedoch den Ausbau des Engpasses südlich von Bottrop erfordern.

*Alles redet vom Vorrang für die Schiene. Der sogenannte Metrorapid Rhein-Ruhr würde 12 Mrd. DM verschlingen. Für weniger als ein Hundertstel dieser Summe könnte das Schienennetz im nördlichen Ruhrgebiet erheblich verbessert werden und viele Tausend Pendler würden von der Straße auf die Schiene umsteigen. Doch wo sind die Pragmatiker, die abseits der Sonntagsreden den Blick für das Wesentliche schärfen?*

# Termine

**Dienstag, 03.10.2000, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Montag, 09.10.2000, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Dortmund

**Dienstag, 10.10.2000, 20.00 Uhr**  
Umweltverbund Kr. Recklinghausen  
VCD-Büro Recklinghausen

**Sonntag, 15.10.2000**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Längste Tram-Fahrt der Welt**  
**08.30 Uhr** E-Borbeck Ⓢ (Aufzug)  
**08.50 Uhr** E Hbf (ServicePoint)

**Dienstag, 17.10.2000, 19.30 Uhr**  
Fahrgastversammlung Oktober  
Gaststätte „Zum alten Bahnhof“  
im Bahnhof Mülheim-Styrum Ⓢ  
**Thema:** ÖPNV-Erschließung Styrum  
Referent: Herr Foerster-Baldenius,  
Leiter der Betriebe der Stadt MH

**Freitag, 20.10.2000, 14.00 Uhr**  
Verkehrspolitische Tagung der Heinrich-Böll-Stiftung in Dortmund (s. S.5)  
„Weichenstellung im ÖPNV“

**Donnerstag, 26.10.2000, 20.00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Dienstag, 01.11.2000, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Samstag, 11.11.2000, 10.30 Uhr**  
Landesverband - Fachkommissionen  
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen  
 Essen Hauptbahnhof

**Montag, 13.11.2000, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Dortmund

**Dienstag, 14.11.2000, 20.00 Uhr**  
Umweltverbund Kr. Recklinghausen  
VCD-Büro Recklinghausen

**Samstag, 18.11.2000**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Einkaufsfahrt nach Roermond (NL)**  
**08.50 Uhr** E-Borbeck Ⓢ (Aufzug)  
**09.10 Uhr** E Hbf (ServicePoint)

**Montag, 20.11.2000, 19.30 Uhr**  
Fahrgastversammlung November  
Gaststätte Löken, Stolzestraße 3  
in Gelsenkirchen  
 Gelsenkirchen Hbf  
**Thema:** Abend- und Nachtverkehr  
Referent: Herr Ziolkowski, Bogestra

**Donnerstag, 23.11.2000, 20.00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Dienstag, 05.12.2000, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Sonntag, 10.12.2000**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Weihnachtsmärkte im Vest**  
**10.10 Uhr** E-Borbeck Ⓢ (Aufzug)  
**10.30 Uhr** E Hbf (ServicePoint)

**Montag, 11.12.2000, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Dortmund

**Montag, 18.12.2000, 19.00 Uhr**  
Fahrgastversammlung Dezember  
Gaststätte Harlekin, Kirchplatz 9  
in Hattingen  
Ⓢ Hattingen-Mitte  
**Thema:** Rückblick 2000  
Weihnachts-Kaffee-und-Kuchen

**Donnerstag, 28.12.2000, 20.00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

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

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

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

## Na, interessiert an PRO BAHN?

Bitte hier abtrennen (oder kopieren) und einsenden an:

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

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

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

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

\_\_\_\_\_  
Straße

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

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

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

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

(*Ruhrschiene* 2000#4 • Regionalverband Ruhr)

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

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

\_\_\_\_\_  
Kontonummer

\_\_\_\_\_  
BLZ

\_\_\_\_\_  
Kreditinstitut

bin ich – bis auf Widerruf – einverstanden.

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

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