



## Schwebst du noch oder fährst du schon?

Düsseldorf. (le/js) Die Fakten waren seit längerem bekannt: große finanzielle Risiken beim Betrieb, Schwierigkeiten bei der Findung von Projektpartnern für die Infrastrukturgesellschaft, wenig Interesse der DB, als Betreiber aufzutreten. Dennoch kam am 27. Juni, während die Krise zwischen Rot und Grün in Düsseldorf scheinbar auf ihren Höhepunkt zutrieb, das plötzliche Aus überraschend. Mit Argumenten, die PRO BAHN schon seit Jahren vorgetragen hatte, kippte Ministerpräsident Steinbrück das Projekt Metrorapid und startete gleich ein neues: die Metro-S-Bahn von Dortmund nach Köln auf eigenständiger Trasse.

Jetzt gilt es, dieses neue Projekt mit Inhalten zu füllen. Vor allem aber dürfen die Fehler und Nachteile der Metro-rapidplanung nicht wiederholt werden. Zunächst einmal ist die Bezeichnung Metro-S-Bahn irreführend, gilt es doch, eine verbesserte RE-Verbindung zu installieren. Aber anscheinend lässt sich Eisenbahn bei Politikern nur mit pseudo-innovativen Schlagworten wie S-Bahn oder ICE verkaufen. Schon ein Fortschritt ist die Ausdehnung der Planung bis zur größten Stadt in NRW Köln. Aber es kann nicht darum gehen, eine einzige Linie im 10- oder 15-Minuten-Takt nur von Köln nach Dortmund zu fahren. Es müssen die Vorteile des Bahnnetzes ausgespielt werden, das heißt Durchbindungen wie heute schon nach Minden, Koblenz oder Aachen ebenso vorzusehen wie Linien, die die Hauptstrecke verlassen und auf anderen Strecken, beispielsweise durch das nördliche Ruhrgebiet, weitergeführt werden. Nur die Eisenbahn kann sämtliche Großstädte einbeziehen und damit das bestehende Ungleichgewicht zugunsten der Hellwegstädte abbauen.



*So sollte der Metrorapid am Düsseldorfer Flughafen halten. Nun ist dort Platz für zwei dringend benötigte zusätzliche Eisenbahngleise.*

*(Bild: © Projektgesellschaft METRORAPID)*

### **In dieser Ausgabe:**

- Nachtverkehr im Ruhrgebiet**
- Tarife an Verbindungsgrenzen vereinfacht**
- Planungen zum Busnetz Bochum**
- Regionale Meldungen**
- Preisrätsel über ZRL und ZWS**

*Fortsetzung auf Seite 3 >>>*

# Inhalt & Adressen

## Inhaltsverzeichnis

<b>Titel</b>	<b>1</b>
Schwebst du noch oder fährst du schon?	
<b>Inhalt &amp; Adressen</b>	<b>2</b>
<b>Tarife</b>	<b>4</b>
Ohne Aussteigen über die Verbundgrenze	
<b>Projekte</b>	<b>5</b>
Quo vadis, Busnetzkonzept Bochum?	
<b>Kurznachrichten</b>	<b>6</b>
<b>Regionales</b>	<b>7</b>
Stadtbahn Dortmund Hbf: tief, schneller, breiter	
<b>Fahrgastpolitik</b>	<b>8</b>
Wieviel Nachtverkehr braucht das Ruhrgebiet?	
<b>Regionales</b>	<b>10</b>
Umbau des Hermer Busbahnhofs gestartet	
<b>Preisrätsel</b>	<b>11</b>
Kennen Sie ZRL und ZWS genau?	
<b>Termine</b>	<b>12</b>

## Impressum

Herausgeb.: PRO BAHN e.V., Regionalverband Ruhr  
Auflage: 650 Exemplare  
Ausgaben: Anfang Januar, April, Juli und Oktober  
Preis: kostenlos für PRO BAHN-Mitglieder  
des RV Ruhr; Abonnement 5,- € pro Jahr  
Redaktion: Burkhard Dedy (bd) (V.i.S.d.P.), Jochen  
Schönfisch (js), Dominik Vinbruck (dv)  
E-Mail: info@ruhrschiene.de  
Autoren: Lothar Ebbers (le), Oliver Stieglitz (os)  
Das Arbeitsgebiet des Regionalverbandes umfasst  
die Städte Bochum, Bottrop, Dortmund, Essen, Gelsen-  
kirchen, Hagen, Hamm, Herne, Mülheim/Ruhr und Ober-  
hausen 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 im-  
mer gegeben.

**Alle Angaben in der Ruhrschiene zu Fahrplänen  
und Tarifen wurden mit großer Sorgfalt recher-  
chiert. Eine Gewähr für die Richtigkeit kann aller-  
dings nicht übernommen werden.**

## Ihre Ansprechpartner bei PRO BAHN

Verkehrs- und Umweltzentrum Essen, Maxstraße 11, 45127 Essen, ☎ 02 01 / 222 555, ☎ 02 01 / 23 17 07  
Geschäftsstelle des Regionalverbandes Ruhr und des Landesverbandes Nordrhein-Westfalen

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

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

Vorsitzender: Burkhard Dedy, Sonnenplatz 4, 44137 Dortmund, ☎ 02 31 / 1 38 66 04,  
☎ 0 69 / 1 33 04 81 09 08, E-Mail: dedy@probahn-ruhr.de

Stv. Vorsitzender: Jochen Schönfisch, Kantstraße 41 b, 44627 Herne, ☎ 0 23 23 / 38 00 61,☎ 07 21 / 1 51 53 68 64, E-Mail: schoenfisch@probahn-ruhr.de

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

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

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

Beisitzer: Thorsten Hensel, Pollerbergstraße 24, 45145 Essen, ☎ & ☎ 02 01 / 70 53 02,  
E-Mail: hensel@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., E-Mail: info@probahn-nrw.de, Internet: http://www.probahn-nrw.de

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

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

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

>>> Fortsetzung von Seite 1

Bei der Planung der Trasse muss auf der bestehenden Infrastruktur aufgebaut werden. Das bedeutet insbesondere im Ruhrgebiet, die Vielzahl der bestehenden Bahntrassen in Ost-West-Richtung für die Verteilung von Regional-, Fern- und Güterverkehr einzubeziehen. Zunächst müssen die bestehenden Engpässe abgebaut werden, und die liegen insbesondere in den Knoten und bei einzelnen Bahnhöfen. Vorrangig ist dabei der Knoten Köln, der schon beim Bau der Neubaustrecke Köln–Rhein-Main sträflich vernachlässigt wurde. Aber auch in Duisburg, Essen und Dortmund liegen große Probleme in den Gleisvorfeldern, in denen abzweigende Strecken plangleich kreuzen, in fehlenden Bahnsteiggleisen oder in Kopfgleisen, die eine Einfahrt der Züge mit geringer Geschwindigkeit und umständliche Umsteigewege für Fahrgäste erfordern. Ziel für alle Bahnhöfe an der Strecke sollten zwei gleichberechtigte Bahnsteigkanten je Richtung sein, die beide über Schnellfahrweichen zügig angefahren werden können, so dass die Zugfolgezeiten durch abwechselnde Bedienung verkürzt werden können. Auch der neugebaute Kapazitätsengpass am Flughafenbahnhof Düsseldorf muss baldmöglichst aufgeweitet werden. Ein Abbau dieser Engpässe hat aber netzweite Effekte praktisch für ganz NRW sowie den bundesweiten Fernverkehr und ist damit hoch wirtschaftlich.

Engpässe in der Streckenkapazität liegen vor allem zwischen Duisburg und Düsseldorf, wo die seit Jahrzehnten geplante Fertigstellung des 5. und 6. Gleises immer noch auf Verwirklichung wartet, und zwischen Düsseldorf und Köln, wo abschnittsweise nur drei Gleise vorhanden sind und die Fahrzeiten von Fern- und Regionalzügen besonders stark auseinander liegen.

## Maßnahmen mit großer Wirkung

Weiterer Aspekt für Verbesserungen kann die Fahrzeugtechnik sein. Ein Triebwagenkonzept mit mehr Türen und stufenfreien Einstiegen kann durch bessere Beschleunigung und kürzere Fahrgastwechselzeiten die Gesamtfahrzeiten

gegenüber den heutigen Dosto-Wendezügen merkbar verkürzen. Dringend notwendig ist ein neues leistungsfähiges Signalsystem (LZB mit CIR-ELKE, wie es zurzeit im Münchener S-Bahn-Tunnel eingebaut wird) und eine Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit im Ruhrgebiet auf durchgehend 160 km/h. Ziel sollte sein, für die Strecke Dortmund–Düsseldorf mit den schnellen Regionalzügen nicht länger als der ICE zu benötigen und dabei die Halte Wattenscheid, Mülheim und D-Flughafen zusätzlich zu bedienen. Dann sollte die gleichberechtigte Behandlung dieser Nahverkehrsleistungen mit dem Fernverkehr bei Fahrplanerstellung und Betriebsabwicklung durchgesetzt werden. Bisher kranken die RE-Züge auf dieser Strecke häufig daran, verspäteten Fernverkehr vorlassen zu müssen und dadurch erhebliche Verspätungen aufzubauen.

## Netz statt Linie betrachten

Zunächst muss ein netzbezogenes Bedienungskonzept aufgestellt werden, d. h. es darf nicht zunächst eine Bedienung für die Linie Dortmund–Köln vorgegeben werden und die übrigen Linien werden dann an diese Vorgabe angepasst, wie es beim Metrorapid der Fall war. Die beim VRR noch in Bearbeitung befindliche Integrationsstudie muss sofort auf die Aufstellung eines neuen Zielnetzes umgestellt und auf den Gesamt- raum bis Köln und Bonn ausgeweitet werden. Dabei muss auch die S-Bahn-Planung (15- statt 20-Minuten-Grundtakt) auf den Prüfstand, ebenso die optimale Führung der Fernzüge, die heute durch die zu geringe Anzahl von ICE3-Garnituren und die daraus folgende Doppelbedienung mit halb leeren beginnenden und endenden Zügen zur zusätzlichen Verstopfung der Strecke Köln–Dortmund führt.

Festzuhalten bleibt, dass beim Projekt Metrorapid nicht nur eine hohe zweistellige Millionen- summe für die Planungen verschleudert wurde, sondern vor allem, dass drei Jahre für andere Planungen verloren wurden. So hat gerade das Land die Anmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan ohne Maßnahmen an der Strecke Köln–Dortmund nach Berlin gesandt. Und

wieviel von den 1,75 oder 2 Mrd. €, die für den Metrorapid vorgesehen waren, in den Schienenausbau im Rhein-Ruhr-Raum umgelenkt werden können, steht in den Sternen. Mittelgroße Konzepte mit realistischen Verwirklichungszeiträumen sollten jetzt Vorrang haben vor politisch gesetzten Zeitzielen. Die Mittel dürfen nicht nur auf die Stammstrecke Köln–Dortmund beschränkt werden, sondern müssen auch für Maßnahmen an parallelen Strecken bereitstehen, die zur Entlastung der Stammstrecke führen.

Auch in anderen Bereichen des ÖPNV hat Ministerpräsident Steinbrück neue Ziele angegeben, und auch hier muss er sich fragen lassen, warum er dies nicht früher angepackt hat. Er beklagt die zu hohe Zahl von Zweckverbänden für den SPNV, und doch war es das Land, das bei der Novellierung des ÖPNV-Gesetzes Ende

letzten Jahres dieses Thema ausgeklammert hat. Er möchte mehr Wettbewerb auf der Schiene anstelle eines DB-Monopols, und doch hat gerade erst das Land die Mehrleistungen des ITF 2 ohne Ausschreibung bei DB Regio bestellt und außerdem auf die Zweckverbände eingewirkt, neue Verkehrsverträge mit hohen garantierten Bestellungen mit der DB für die nächsten zehn Jahre abzuschließen.

### Weiter geht's im Internet

PRO BAHN ist jetzt gefordert, konstruktive Vorschläge zu machen. Vorarbeiten wie das „Realistische Wunschnetz“ existieren bereits. Jetzt wird's erst richtig spannend. Unter der Internetadresse <http://www.metroexpress-nrw.de> wird PRO BAHN alle Ideen und Konzepte zusammenstellen.

## Ohne Aussteigen über die Verbundgrenze

**Nordrhein-Westfalen. (js) Ab dem 1. August wird der verbundgrenzenüberschreitende Verkehr zwischen VRR, VRS und AVV stark vereinfacht. Dann können Tickets des Zielverbunds bereits in Entwertern der anderen Verbünde entwertet werden. Bisher mussten Fahrgäste, die bereits eine Zeitkarte bis zur Verbundgrenze besitzen, am Grenzbahnhof aussteigen, das Anschlussticket dort entwerten und mit einem späteren Zug weiterfahren.**

Die neue Regelung, die für Fahrten in den VRL schon lange gilt, ist eine schöne Vereinfachung für regelmäßige „Grenzgänger“. Gelegenheitsfahrgäste werden allerdings daran scheitern, dass der Kauf der Tickets bisher nur innerhalb des jeweiligen Verbunds möglich ist. Hier ist die DB dringend aufgefordert, ihre Automaten so umzuprogrammieren, dass nicht nur der Zielsondern auf Wunsch auch der Startbahnhof eingegeben werden kann und somit Tickets aller Verbünde in NRW verkauft werden.

PRO BAHN fordert, die neue vereinfachende Regelung sofort auch alle anderen Verbünde und Verkehrsgemeinschaften in Nordrhein-Westfalen auszudehnen.

Klar und fahrgastfreundlich geregelt wurde auch der Verkauf von DB-Anschlusstickets. Für Fahrgäste, die eine Zeitkarte bis zur Verbund-

grenze besitzen, gibt es am DB-Schalter ab dem 1. August wieder Anschlusstickets ab Grenzbahnhof. In den letzten Monaten hatte die DB für Verärgerung gesorgt, indem sie die Tickets bereits ab dem letzten Halt vor Beginn des Zielverbunds verkaufte, so dass für eine in Einzelfällen (BO-Langendreer–Kamen, Au/Sieg–Niederschelden) recht lange Strecke doppelt bezahlt wird.

Die nächste Vereinfachung ist übrigens für den Jahresbeginn 2005 angekündigt. Dann soll der NRW-Tarif in Kraft treten. Voraussichtlich werden dann die grundsätzlichen Tarifregelungen (wie Altersgrenzen für Kindertickets) vereinheitlicht und einheitliche Tickets für die weiten Strecken herausgegeben, während im Nachbarortsverkehr jeder Verbund weiterhin individuelle, auf die Siedlungsstruktur maßgeschneiderte Lösungen anbieten kann.

## Quo vadis, Busnetzkonzept Bochum?

**Bochum. (js) In Bochum machen sich seit einigen Monaten der Verkehrsclub Deutschland (VCD) und PRO BAHN gemeinsam Gedanken über eine Überarbeitung des Bochumer Busnetzes. Ziel sollen klare Linienführungen und einheitliche, dichte Takte sein – und das möglichst ohne Mehrkosten. Die Vorschläge sollen in den neuen Nahverkehrsplan einfließen, den die Stadt bis Ende dieses Jahres fortschreiben möchte.**

Bereits vor drei Jahren hatte die Stadt beim Aachener Ingenieurbüro IVV ein Gutachten zum Busnetz in Auftrag gegeben. Als dieses im Herbst 2002 endlich vorlag, machte sich bei allen Beteiligten Enttäuschung breit. So sah das Gutachten erhebliche Leistungskürzungen in der Schwachverkehrszeit vor, ohne die in der Zwischenzeit erreichten Fahrgastzuwächse der Bogestra zu berücksichtigen. Am Wochenende und in den Abendstunden sollte der Busverkehr nur noch auf wenigen Grundlinien stattfinden. Für die Erschließung der Stadtteile wollten die Gutachter fast flächendeckend AnrufSammelTaxis einrichten, die zur Kostenersparnis jedoch nur in einer Richtung – von den zentralen Umsteigehaltestellen in die Wohngebiete – nutzbar sein sollten.

An anderer Stelle krankte schon die Aufgabenstellung für das Gutachten. Da nur die Fahrgäste bestehender Linien befragt wurden, waren Vorschläge für neue Linien zur Erschließung weiterer Fahrgastpotenziale von vornherein nicht zu erwarten. Außerdem wurde nur der Verkehr innerhalb Bochums betrachtet. Stadtgrenzenüberschreitende Linien aus den Nachbarstädten wurden auf Bochumer Gebiet einfach für „indisponibel“ erklärt, wodurch sich anbietende Verknüpfungen vor allem im Bereich Gerthe/Hiltrop nicht betrachtet wurden. Einige IVV-Vorschläge zur Verknüpfung bestehender Abschnitte zu neuen Linien sind aber durchaus sinnvoll und könnten Berücksichtigung finden.

### Erste Umsetzungen ab 2004

Das im April vorgestellte Umsetzungskonzept der Bogestra sieht nur vergleichsweise kleine Änderungen vor. Im Januar 2004 soll die Linie **372** einen neuen Linienweg über den Werner

Hellweg erhalten. Außerdem soll der 20'/40'-Takt durch einen reinen 20-Minuten-Takt im Bereich der Studentenwohnheime auf der Papenburg und einen Stundentakt auf der übrigen Linie ersetzt werden. Kleinere Änderungen der Linienwege sind auch für die Linien **349, 355, 356, 357** und **386** vorgesehen, bei der Linie **354** soll jede zweite Fahrt unter der Nummer **394** eine neue Führung durch Eppendorf bekommen, anstatt im Minutenabstand zur **346** durch die Blumenfeldstraße zu fahren.

### AST-Probebetrieb

Bogestra und Stadt möchten ab Anfang 2004 auf vier Linien einen Probebetrieb mit flexiblen Bedienungsformen in den Abendstunden durchführen. Geplant ist ein AnrufSammelTaxi-Betrieb auf der Linie **346** in Eppendorf, **352** in Dahlhausen, **353** in Sundern und **372** in Querenburg. Auf den drei erstgenannten Linienabschnitten soll der sehr schwach ausgelastete Busverkehr gegen 22 Uhr eingestellt und durch ein halbstündliches AST bis Mitternacht ersetzt werden, wodurch bei Einsparung von jeweils einem Busumlauf zum Teil erheblich mehr Fahrten als bisher angeboten werden. Auf der Linie **372** soll der Stundentakt des Busses durch ein AST auf einen Halbstundentakt verdichtet werden. Hier erhofft man sich Nachfrage durch Erhöhung der subjektiven und objektiven Sicherheit, da das AST die Fahrgäste bis vor die Haustür bringt.

PRO BAHN und VCD sehen insbesondere die hohen Benutzungskosten für das AST kritisch. So sind pro Person und Fahrt nach derzeitigem VRR-Tarif 2,05 € zu zahlen, Zeitkartenbesitzer müssen noch 1,50 € zahlen. Eine Fahrt aus dem Bermuda-Dreieck nach Hause kostet dann statt derzeit 1,80 € mit dem EinzelTicket insgesamt

## Kurznachrichten

3,85 €. Noch teurer wird es für Kleingruppen: Fünf Personen, die im Oberhausener CentrO waren und nun abends für die letzten drei Haltestellen das AST benutzen müssen, zahlen zu den 9,55 € für das Tagesticket noch 10,25 € „Komfortzuschlag“, eine fünfköpfige Familie, die bisher abends kostenlos auf einem Ticket 2000 mitfahren konnte, zahlt für das AST 8,05 €. Da für SemesterTicket-Inhaber der volle Preis zu zahlen ist, dürfte vor allem der Erfolg des ASTs in Querenburg fraglich sein. Eine weitere Benutzungshemmschwelle ist die notwendige Vorbestellung der Fahrt. Der Bogestra ist es aber gelungen, diese Frist auf nur eine Viertelstunde zu verkürzen und aus den Zubringerbussen über den Fahrer sicherzustellen. Anders als bei einigen anderen Unternehmen soll in Bochum die Bestelltelefonnummer bundesweit und auch vom Handy aus erreichbar sein.

## Weitere Planungen

Für die kommenden Jahre hat die Bogestra Verdichtungen auf der Ringlinie **360** sowie die Einrichtung zweier Studentaktlinien vorgeschlagen. Die Linie **344** soll Riemke mit dem Ruhrpark verbinden und dabei Teilabschnitte der Linie **366** verdichten, die Linie **388** auf einem sehr verwinkelten Linienweg viele Gebiete zwischen Einkaufszentrum Hannibal und Kernader Straße neu erschließen. PRO BAHN und VCD sind gegen diese neuen Linien, da sie der Forderung nach klaren Linienführungen und einfachen, dichten Takten widersprechen. Eigene Vorschläge, die insbesondere Neuordnungen in den Bereichen Langendreer, Süd und Eppendorf sowie im stadtgrenzenüberschreitenden Verkehr nach Herne vorsehen, werden derzeit noch im Detail ausgearbeitet.

## Mobilitätsgarantie erweitert

**Rhein-Ruhr. (js) Zum 1. August erweitert der VRR die Mobilitätsgarantie.** Künftig sollen die Fahrgäste bei Verspätungen über 20 Minuten auch in den ICE, EC oder IC steigen dürfen. Wie beim Taxi muss das Fahrgeld zunächst bezahlt werden und wird später auf Antrag bis maximal 15 € (30 € für Ticket2000-Kunden) erstattet. Bis zum 14. 12. 2002 gab es diese Regelung bereits für EC/IC, dann wurde sie aber zusammen mit dem EC/IC-Zuschlag abgeschafft. *PRO BAHN begrüßt diesen Schritt als lange überfällig. Zu einer echten Mobilitätsgarantie fehlt aber immer noch die Anschlussgarantie. Durch verpasste Anschlüsse ist man in vielen Situationen erst mit einer Stunde Verspätung oder mehr am Ziel, obwohl alle beteiligten Verkehrsmittel weniger als 20 Minuten verspätet waren.* Mit gutem Beispiel voran geht die Rheinbahn in Düsseldorf und bietet bei bestimmten Umstiegen eine Anschlussgarantie, bei der der Fahrer ein kostenloses Taxi bestellt, falls ein Anschlussbus nicht warten kann.

## Neue Bahnen für Dortmund

**Dortmund. (os)** Die Dortmunder Stadtwerke stocken ihren Stadtbahn-Fuhrpark auf. Ab August werden **13 gebrauchte B-Wagen aus Bonn** nach Dortmund gebracht, die bis zum kommenden Frühjahr auf Dortmunder Standard umgerüstet werden. Der Kauf kostet inklusive Umbau 7,5 Mio. €. Als Hauptgrund für die Bestellung werden Engpässe bei BVB-Spielen genannt. Die Stadtwerke besitzen dann 47 Straßenbahnwagen und 77 B-Wagen, davon 21 Achtachser.

## Neuer Termin Verbändetreffen

**Dortmund. (dv)** Das **Verbändetreffen Dortmund** findet ab sofort am **vierten Dienstag im Quartal** statt, das nächste Mal am 28. Oktober. Treffpunkt ist um **19 Uhr im neuen VCD-Büro**, Liebigstraße 48. Anreise mit Bus 452/453 bis Vinckeplatz, U 42 bis Kreuzstraße oder U 46 bis Saarlandstraße.

## Stadtbahn Dortmund Hbf: tief, schneller, breiter

**Dortmund. (js)** Der Stadtbahnhof unter dem Dortmunder Hauptbahnhof ist zu eng geworden und soll nun nach dem Willen der Stadt und der Stadtwerke erweitert werden. Insbesondere wenn sich im Veranstaltungsverkehr mit rund 600 Personen gut gefüllte Drei-Wagen-Züge entleeren, gibt es ein gefährliches Gedränge auf dem Bahnsteig.

Derzeit gibt es für die Stadtbahn dort nur relativ schmale Außenbahnsteige mit einem Gleis je Richtung. Eine Verbreiterung der Bahnsteige würde 23,7 Mio. € kosten. Allerdings müssten die Bauarbeiten von den bestehenden Bahnsteigen aus durchgeführt werden, was erhebliche Belästigungen der Fahrgäste und Störungen des Betriebsablaufs mit sich bringen würde.

Das Stadtbahnbauamt favorisiert daher eine aufwändigere aber zugleich zukunftsweisende Lösung für veranschlagte 36,4 Mio. €. Bei dieser ist vorgesehen, an beiden Außenseiten von Norden her bergmännisch jeweils eine neue Tunnelröhre parallel zu den existierenden Gleisen vorzutreiben. Von diesen aus können die breiteren Bahnsteige fast unbemerkt gebaut werden. Zugleich schafft man sich so die Möglichkeit, später diese Röhren mit Gleisen auszurüsten und an die Fahrtunnel anzuschließen und somit für jede Richtung einen Mittelbahnsteig mit zwei Bahnsteigkanten zu schaffen. Dieser Vollausbau der Stadtbahnstation würde weitere über 20 Mio. € kosten. Nur so wäre eine Kapazitätssteigerung im Stammstreckentunnel denkbar, der mit planmäßig 24 Abfahrten je Stunde und Richtung bei zusätzlichem Stadionverkehr voll ausgelastet ist.

### Für die Zukunft vorbereitet

Für die fernere Zukunft besteht dann die Option, diese beiden äußeren Gleise mit einem neuen Tunnel in die unterste Ebene des Bahnhofs Reinoldikirche einzuführen. Damit würde eine Führung der U 46 von den Westfalahallen über Reinoldikirche zum Hauptbahnhof möglich und die U 45 könnte statt zu den Westfalahallen in das Entwicklungsgebiet Phoenix-West südlich des Westfalenparks geführt werden, wo mit vier- bis fünfstelligen Nutzerzahlen täglich gerechnet werden kann. Im Stadionverkehr stünden damit

erhebliche Mehrkapazitäten über Reinoldikirche zum Hauptbahnhof zur Verfügung. Damit würde auch der große Planungsfehler der Dortmunder Stadtbahn korrigiert, dass nur eine der drei Stadtbahnstammstrecken an den Hauptbahnhof angebunden ist. Es ist allerdings in den nächsten Jahr(zehnt)en nicht damit zu rechnen, dass das Land und die Stadt das Geld für diese Tunnelstrecke zur Verfügung stellen können.

### Anschluss an die Eisenbahn

Unabhängig von diesen Planungen soll der Umsteigeweg zwischen Stadtbahn und Eisenbahn im Rahmen des Neubaus des Dortmunder Hauptbahnhofs optimiert werden. Geplant sind unter anderem eine neue Verbindung zwischen den beiden Verbindungstunneln in Höhe der Gleise 26/31 und direkte Aufzüge zwischen Bahnhofshallenebene und Stadtbahn.

*Der Umbau der Bahnsteige und Zugangsanlagen der Stadtbahn ist unabhängig vom Projekt 3do sinnvoll und dringend notwendig, um das Dortmunder Stadtbahnssystem fit für die Zukunft zu machen. Die beiden Bahnsteigkanten am Dortmunder Hauptbahnhof dürften nicht nur bei Großveranstaltungen diejenigen mit dem meisten Fahrgastwechsel im gesamten Ruhrgebiet sein. Dafür sind sie jedoch nicht ausgelegt. Der spätere viergleisige Ausbau und die Verbindung zur Reinoldikirche für zusammen geschätzte über 70 Mio. € ist dagegen aus finanziellen Gründen kritisch zu sehen. Bereits jetzt sind durch den Kölner Nord-Süd-Stadtbahntunnel und die Düsseldorf-Wehrhahnlinie große Teile des ÖPNV-Fördertopfes in Nordrhein-Westfalen über viele Jahre verplant. Ein weiteres Großprojekt würde die vielen verkehrlich sehr sinnvollen Kleinmaßnahmen vor allem im Straßenbahnbereich für lange Zeit fast unmöglich machen.*

## Wieviel Nachtverkehr braucht das Ruhrgebiet?

**Ruhrgebiet. (Ie) Ein wichtiges Kriterium für die Qualität des Nahverkehrs in Metropolregionen ist das nächtliche Angebot. Während es in Berlin als selbstverständlich gilt, dass täglich ein durchgehendes Nachtnetz angeboten wird, gibt es im Ruhrgebiet auf keiner Relation ein ununterbrochenes Angebot in allen Nächten.**

Die kürzesten Nachtlücken während der Woche sind noch auf der S 1 zwischen Düsseldorf und Essen (2 Stunden, in Gegenrichtung allerdings über 4 Stunden), und der Bogestra-Linie 306 (jeweils rund 2,5 Stunden) zu finden. Und dann gibt es manchmal recht kuriose Spätverbindungen: Die letzte tägliche Fahrt von Dortmund nach Essen über Bochum findet bereits um 0:04 Uhr statt, fast eine Stunde später (0:57 Uhr) werden beide Städte aber noch über Herne und Gelsenkirchen miteinander verbunden. In der Gegenrichtung erfolgt die letzte Abfahrt über Bochum erst um 1:46 Uhr, über Gelsenkirchen–Herne schon um 0:07 Uhr.

Am Wochenende hingegen findet man ein reichhaltiges Angebot an zusätzlichen Zugfahrten und kommunalen Angeboten, zumeist als NachtExpress mit Bussen. Aber auch hierbei bieten nicht alle Linien ein Angebot „rund um die Uhr“, also bis zur Wiederaufnahme des normalen Betriebs am nächsten Morgen. Viele Linien verkeh-

ren nur bis etwa 3 Uhr, und diese Unterscheidung wird in den folgenden Übersichten zur Vereinfachung verwandt. Hierbei sind von einzelnen Betrieben angebotene zusätzliche Fahrten bis etwa 1 Uhr nicht berücksichtigt.

Auffällig in Tabelle 1 ist die geringe Zahl an durchgehend verkehrenden Linien, während bis 3 Uhr alleine drei Fahrten pro Stunde die Strecke zwischen Gelsenkirchen und Dortmund bedienen. Wenn dann auch noch die S 1 in der Nacht einen Wechsel der Abfahrtsminute durchführt, wird klar, dass diese Verbindungen nur sehr eingeschränkt als Rückgrat eines Nachtverkehrs im Rhein-Ruhr-Raum und Basis für anschließende kommunale Angebote angesehen werden können. Hinzu kommt, dass durch den Vorrang von S-Bahn-Verbindungen längere Strecken nur mit großem Zeitaufwand zurückgelegt werden können. Eine Fahrzeit von Düsseldorf Hbf nach Bochum Hbf von 67 Minuten ergibt in der Gesamrelation Altstadtkei-pe–Haustür leicht kaum akzeptable 2 Stunden und mehr.

Die Tabellen 2 und 3 zeigen ein sehr uneinheitliches Bild: Jeder Betrieb versucht, in seinem Bedienungsbereich eine Teiloptimierung durchzuführen, Anschlüsse von der Bahn sind teilweise berücksichtigt. Eine einheitliche Vermarktung ist überhaupt nicht denkbar, da jeder Betrieb seinen eigenen NE 1, NE 2, usw. hat. In Essen verkehren gar zwei NE 13! Betriebsübergreifende Verbindungen stoßen in der Nachbarstadt bestenfalls auf Anschlüsse in einer Richtung (rühmliche Ausnahme Bogestra und Vestische in Buer), unterschiedliche Symmetrieminuten verhindern Anschlüsse entsprechend einem ITF. Und die Lücken im Bahnangebot, zum Bei-

*Tabelle 1: Nächtliche Zugangebote am Wochenende*

Linie	Relation	bis 3 Uhr	durchgehend
RE 1	Düsseldorf–Hamm	●	①
RE 3	Düsseldorf–Dortmund	●	–
RB 46	Bochum–Gelsenkirchen	●	–
S 1	Düsseldorf–Dortmund	●	●
S 2	Duisburg–Dortmund	●	–
S 2	Essen–Dortmund	●	–
S 3	Hattingen–Oberhausen	●	–
S 4	Unna–DO–Lütgendortmund	●	–
S 5	Dortmund–Hagen	–	–
S 6	Essen–Köln	●	●
S 8	Hagen–Mönchengladbach	●	–

Alle Linien jeweils stündlich.

① In der Richtung Hamm–Düsseldorf durchgehender Betrieb wegen der Frühfahrten zum Flughafen Düsseldorf



*Tabelle 2: Kommunale Nachtangebote nach Betrieben (Gemeinschaftslinien anteilig aufgeteilt)*

Betrieb	Fahrzeugeinsatz		Takt	Sternfahrt Minute / Haltestelle
	bis 3 Uhr	durchgehend		
Bogestra BO (incl. VER)	11	8	60'	50 / Bochum Hbf
Bogestra GE	6	–	60'	15 / Gelsenkirchen, Buer Rathaus
DSW DO (incl. VKU)	10 ①	10	75'	— / Dortmund, Reinoldikirche
DSW CAS	1	–	60'	—
DVG	5	–	60'	12 / Duisburg Hbf Ostseite
EVAG	23 ②	23 ②	60'	30 / Essen Hbf
Hagener Straßenbahn	8	–	75'	— / Hagen, Rathaus
MVG	5	–	60'	00 / Mülheim, Stadtmitte
STOAG	18,5	17,5	60'	40 / Oberhausen, Sterkrade Bf
Vestische	15,5	0,5	60'	45 / Recklinghausen Hbf

① Zusätzlich Verstärkungsfahrzeuge bei den ersten Abfahrten    ② Zusätzlich 18 TaxiBus-Linien

spiel im Kreis Recklinghausen, wo nur Castrop-Rauxel angefahren wird, können durch Busverbindungen nur unzureichend ersetzt werden.

Einige Städte haben noch einen großen Nachholbedarf an Verbindungen, vor allem Duisburg und Herne (die HCR hat überhaupt keinen eigenen Nachtverkehr), in anderen Städten müssen

*Tabelle 3: Kommunale Nachtangebote nach bedienten Städten und Kreisen (stadtgrenzenüberschreitende Linien anteilig aufgeteilt)*

Stadt/Kreis	Fahrzeugeinsatz	
	bis 3 Uhr	durchgehend
Bochum	8,25	7,25
Bottrop	2,25	1,0
Dortmund	9,5 ①	9,25
Duisburg	5,0	–
Essen	21,5 ②	21,25 ②
Gelsenkirchen	7,0	0,25
Hagen	6,75	–
Herne	1,5	0,75
Mülheim	5,25 ③	0,25 ③
Oberhausen	18,5 ③	17,5 ③
Ennepe-Ruhr-Kreis	3,5	–
Kreis Recklinghausen	12,5	–

① Zusätzlich Verstärkungsfahrzeuge bei den ersten Abfahrten

② Zusätzlich 18 TaxiBus-Linien

③ Zusätzlich Teile einer Essener TaxiBus-Linie

die anfänglich eingeführten Linienführungen mit langen Schlaufen, die nur stadtauswärtigen Verkehr sinnvoll bedienen können, noch in Zweirichtungs-Linien umgewandelt werden. Sonst gibt es weiterhin Fahrzeiten von 40 Minuten für eine Fahrstrecke von 10 Minuten wie zwischen Bochum Hbf und Kornharpen, oder der Fahrgast muss von der Bochumer Innenstadt nach Watterscheid-Günnigfeld über Gelsenkirchen Hbf fahren. Ebenfalls indiskutabel sind die weder merkbaren noch Zuganschlüsse ermöglichenden 75-Minuten-Takte in Dortmund und Hagen. In Dortmund wird zur Zeit an einem neuen Nachtnetz gearbeitet, das beide Mängel abstellen soll.

Beim Schließen der Nachtlücke hat Oberhausen vor Jahren einen mutigen Schritt gewagt, der gleichzeitig sogar Einsparungen brachte: Das Frühangebot samstags vor 6 Uhr und sonntags vor 8 Uhr wurde ebenfalls auf NE-Betrieb umgestellt (flächendeckendes NE-Netz mit Zweirichtungs-Linien ist dabei natürlich Voraussetzung), Essen ist inzwischen diesem Beispiel gefolgt, und nicht zufällig haben diese beiden Städte die umfangreichsten Nachtnetze. Andere Betriebe beginnen aber weiterhin am frühen Samstag- und Sonntagmorgen wie seit Jahrzehnten, als müssten sie Tausende Arbeiter zur Frühshift in der Montanindustrie fahren, obwohl fast nur einzelne Nachtschwärmer in den Bahnen und Bussen sitzen. Allerdings ist hierfür auch ein Bahn-

angebot rund um die Uhr optimale Voraussetzung, was gerade Oberhausen vorenthalten wird. Will man nach Abfahrt der letzten S-Bahn um 2:35 Uhr noch von Duisburg nach Oberhausen, kann man nur noch über Essen Hbf fahren!

### Ausblick

Viele eingerichtete Nachtverbindungen können die bestehenden Potenziale nicht ausschöpfen, da die Anschlussverbindungen nicht stimmen. Als erstes ist daher vom VRR ein umfassendes und durchgängiges Nachtnetz auf der Schiene zu fordern. Hierbei muss der Schwerpunkt auf den RE-Verbindungen liegen. Die innerstädtische Feinverteilung und zwischenstädtische Verbindungen sind dann Aufgabe der kommunalen

NachtExpresse. Bei der Gründung der MEO-LINE-Gesellschaft haben Politiker die Idee eines gemeinsamen Nahverkehrsplans der Städte Mülheim, Essen und Oberhausen ins Gespräch gebracht. Ein koordiniertes oder gar gemeinsames Nachtnetz könnte hier die erste Nagelprobe sein.

Von einem Nachtnetz in der Woche wagen wir anhand der Lage der ÖPNV-Finzen derzeit nicht zu träumen. Vorrangige Aufgabe ist derzeit, schwächer nachgefragte Nachtverbindungen durch Optimierung von Fahrplan und Linienführung und offensive Werbung zu retten, da gerade der Nachtverkehr für viele Entscheidungsträger nicht unbedingt das Lieblingsprojekt ist.

## Umbau des Herner Busbahnhofs gestartet

**Herne. (js) Im Juni begann endlich der Umbau des Herner Busbahnhofs. Bis Ende 2004 soll ein modernes Busterminal in Rondellform entstehen. Durch eine Drehung der Bussteige in Ost-West-Richtung soll die Ausfahrtproblematik entschärft werden: Seit der Sperrung der Bahnhofstraße im Jahre 1970 liegt die Ausfahrt des Busbahnhofs auf der falschen Seite.**

Die neue 18 m breite und 135 m lange Mittelinsel soll neun Bushaltestellen in Sägezahnform mit 18-cm-Hochbordsteinen erhalten, davon vier für je einen 18-m-Gelenkbus, vier für je einen 11-m-Standardbus und eine mit 30 m Länge für zwei Busse hintereinander. Der Ausgang der Stadtbahn wird sich dann umsteigefreundlich auf dieser Mittelinsel befinden. Dazu wird der ehemalige Kiosk an der Südseite des Ausgangs abgerissen und das Zugangsgebäude optisch aufgewertet. Der gesamte Busbahnhof wird einschließlich des Überwegs zum Bahnhofseingang großzügig überdacht.

Es wird zwei Zufahrten für Busse geben, eine direkt von der Kreuzung am Westring und eine von der Bahnhofstraße im Bereich der heutigen Ausfahrt. Die neue Ausfahrt mit Ampelvorrangschaltung entsteht auf der Nordseite, etwa gegenüber des Bahnhofsausgangs. Die Busse biegen dort links oder rechts in die Straße Bahnhofsplatz ein und gelangen so auf den Westring oder die Bahnhofstraße.

Der P+R-Platz auf dem westlichen Bahnhofsvorplatz entfällt, dort soll auf kleinerer Fläche eine Bike+Ride-Anlage für 60 Fahrräder entstehen. Eine neue P+R-Anlage wurde Ende Juni an der Dammstraße eingeweiht, eine weitere ist an der Cranger Straße geplant. Der gesamte Busbahnhofsbereich wird für den Individualverkehr gesperrt, lediglich für Reisebusse und Linienbusse im Fernverkehr wird eine Haltestelle direkt nördlich der vorhandenen Taxistände eingerichtet. Eine PKW-Vorfahrt und Kurzzeitparkplätze befinden sich am Ostausgang des Bahnhofsgebäudes und nördlich des neuen Busbahnhofs.

### Bauablauf

Begonnen wurde mit der Umgestaltung der Kreuzungen Westring/Bahnhofsplatz/Cranger Straße und Bahnhofstraße/Bahnhofsplatz/Funkenbergstraße. Bei letzterer wird die Lichtsignalanlage entfernt und ein Kreisverkehr eingerichtet. Während der Umbauarbeiten ist die Funkenbergstraße gesperrt, so dass die Linie

303 eine Umleitung durch die Dornstraße fahren muss. Gleichzeitig wird der Stadtbahnausgang umgestaltet. Während dieser ersten Phase, die bis etwa Jahresende 2003 dauern soll, können alle Bushaltestellen wie bisher angefahren werden. Im kommenden Jahr beginnt der Umbau der Bussteige. Die Busse halten dann an provi-

sorischen Haltestellen am Straßenrand nördlich des Busbahnhofes und können anschließend im neuen Kreisverkehr wenden.

Für den Umbau des Busbahnhofes einschließlich der beiden benachbarten Kreuzungen sind rund 3,6 Mio. € veranschlagt, von denen 90 % das Land trägt.

## Kennen Sie ZRL und ZWS genau?

**(bd) Unser Preisrätsel beschäftigt sich dieses Mal mit den Gebieten der Zweckverbände Ruhr-Lippe und Westfalen Süd. Trauen Sie sich ruhig mitzumachen, auch wenn Sie nicht alle Fragen richtig beantworten können.**

Eine kleine Hilfe gibt es noch: Der ZRL umfasst die Stadt Hamm, den Hochsauerlandkreis, den Märkischen Kreis sowie die Kreise Soest und Unna. Der ZWS umfasst die Kreise Siegen-Wittgenstein und Olpe. Fahrplanstand ist der Sommer 2003.

1. In welcher Stadt gibt es eine Stadtbahnlinie?
2. Wie heißt der südlichste Bahnhof/Haltepunkt in Westfalen?
3. In welcher Gemeinde liegt die Haltestelle „Bremen-Mitte“ und zu welchem Kreis gehört die Gemeinde?
4. Wie viele Bahnhöfe und Haltepunkte hat der Kreis Soest?
5. An welchen beiden Stationen halten montags bis freitags die wenigsten Züge?
6. Auf welcher SPNV-Linie wird die niedrigste Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen Start- und Zielbahnhof erreicht?
7. Welche ist die nach Einwohnern größte Stadt/Gemeinde ohne SPNV-Anschluss?
8. In welcher Stadt gibt es zwei Busbahnhöfe, die bei den unterschiedlichen Verkehrsgesellschaften jeweils unterschiedliche Namen haben?
9. Auf welcher Buslinie finden die meisten Fahrten in der Woche statt?
10. Auf welcher SPNV-Linie gibt es die meisten Bedarfshalte im ZRL und ZWS? Wie viele sind das?
11. Welches ist die älteste heute noch befahrene Schienenstrecke?
12. Welches ist die jüngste heute noch befahrene Schienenstrecke?

## Teilnahmebedingungen

Auch wenn Sie nur einen Teil der Fragen richtig beantworten können, haben Sie gute Gewinnchancen.

Bitte senden Sie die Antworten auf die Fragen bis zum **31. August 2003** an:

**PRO BAHN RV Ruhr  
Ruhrschiene-Preisrätsel  
Maxstraße 11  
45127 Essen**

oder per E-Mail:

**preisraetsel@ruhrschiene.de**

Unsere Preise für die Einsender mit den meisten richtigen Antworten (bei gleicher Anzahl entscheidet das Los):

1. Preis: 1 SchönerTagTicket NRW
2. Preis: 1 Buch: Ausflugsziele im Sauerland – Rund um das Hönnetal
3. Preis: 1 PRO BAHN Mousepad
4. und 5. Preis: je 1 Büchlein: Mit Bahn & Bike entlang der Hellwegstrecke

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Die Preise 1, 2, 4 und 5 wurden freundlicherweise vom Zweckverband SPNV Ruhr Lippe in Unna zur Verfügung gestellt. Vielen Dank!

# Termine

**Montag, 14.07.2003, 19.30 Uhr**  
Ortsgruppe Dortmund  
*Achtung, aktuellen Treffpunkt bitte bei Oliver Stieglitz erfragen (s. u.)*

**Dienstag, 15.07.2003, 19.30 Uhr**  
Regionale Fahrgastversammlung  
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

**Sonntag, 20.07.2003**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Historisches Schwalmthal**  
**09.10 Uhr** E-Borbeck ☎ (Kiosk)  
**09.30 Uhr** E Hbf 🚉 (ServicePoint)

**Dienstag, 22.07.2003, 20.00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Dienstag, 05.08.2003, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Montag, 11.08.2003, 19.30 Uhr**  
Ortsgruppe Dortmund  
*Achtung, aktuellen Treffpunkt bitte bei Oliver Stieglitz erfragen (s. u.)*

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

**Dienstag, 19.08.2003, 19.30 Uhr**  
Regionale Fahrgastversammlung  
Unser jährliches Biergarten-Treffen findet dieses Jahr im Café Erdmann, Ritterhausstraße 40, direkt im Dortmunder Westpark statt. ☎ 452/453 Westpark oder ☎ 4, 🚉 42 Dortmund Møllerbrücke

**Sonntag, 24.08.2003**  
*Achtung, geänderter Termin!*  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Limburgische Heidelandschaft**  
**08.30 Uhr** E-Borbeck ☎ (Kiosk)  
**09.00 Uhr** E Hbf 🚉 (ServicePoint)

**Dienstag, 28.08.2003, 20.00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Dienstag, 02.09.2003, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Montag, 08.09.2003, 19.30 Uhr**  
Ortsgruppe Dortmund  
*Achtung, aktuellen Treffpunkt bitte bei Oliver Stieglitz erfragen (s. u.)*

**Dienstag, 16.09.2003, 19.30 Uhr**  
Regionale Fahrgastversammlung  
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

**Sonntag, 21.09.2003**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Kappes, Kohle, Kirchen – rund um Grevenbroich**  
**09.30 Uhr** E-Borbeck ☎ (Kiosk)  
**09.55 Uhr** E Hbf 🚉 (ServicePoint)

**Dienstag, 23.09.2003, 20.00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Samstag, 27.09.2003**  
PRO BAHN-Sommerfest  
in Oerlinghausen

**Dienstag, 07.10.2003, 19.30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Montag, 13.10.2003, 19.30 Uhr**  
Ortsgruppe Dortmund

**Sonntag, 19.10.2003**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Augen auf in Unna & Schwerte**  
**10.00 Uhr** E-Borbeck ☎ (Kiosk)  
**10.15 Uhr** E Hbf 🚉 (ServicePoint)

**Arbeitsgruppe Essen, Bottrop, Mülheim:** Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstr. 11, Essen, 🚉☎🚉 Essen Hbf  
**O.Tram Oberhausen:** „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, 🚉☎ Oberhausen Hbf  
**Ortsgruppe Dortmund:** Treffpunkt bitte bei O. Stieglitz erfragen. ☎ 02 31 / 81 56 11, stieglitz@probahn-nrw.de  
**Dortmunder Verbändetreffen:** VCD-Büro, Liebigstr. 48., ☎ 452/453 Vinckepl., 🚉 42 Kreuzstr., 🚉 46 Saarlandstr.

## 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 2003#3 • Regionalverband Ruhr)**

Sie erleichtern uns die Arbeit mit einer

### Einzugsermächtigung.

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

\_\_\_\_\_  
Kontonummer

\_\_\_\_\_  
BLZ

\_\_\_\_\_  
Kreditinstitut

bin ich – bis auf Widerruf – einverstanden.

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

- Einzelmitglied      34,- € / Jahr
- Juniormitglied (≤ 27 Jahre)      23,- € / Jahr
- Familienmitgliedschaft      40,- € / Jahr
- Fördermitgliedschaft      ab 70,- € / Jahr  
(Firmen, Institutionen, Kommunen)