



Für Sie getestet: ZOB oder Flop?

Ennepe-Ruhr-Kreis. (os) Der Stadtbahnbau an Rhein und Ruhr bescherte den Fahrgästen aufwändige, oft repräsentative und manchmal auch überdimensionierte Haltestellen. Dagegen sehen die meisten Bushaltestellen ziemlich alt aus. An den großen Knotenpunkten sollte es aber gewisse Standards geben. PRO BAHN besah sich die ZOB im Ennepe-Ruhr-Kreis.

Alle besichtigten „Zentralen Omnibusbahnhöfe“ (ZOB) haben wettergeschützte Sitzplätze, Beleuchtung und sogar Toiletten. Die Sauberkeit der Außenanlagen sowie der Toiletten und Warteräume überrascht positiv. Tarifaushänge widersprechen sich nur hinsichtlich der Anzahl der Haltestellen, welche man mit einem Kurzstreckenticket zurücklegen darf (drei oder vier, je nach Verkehrsunternehmen). Eine Haltestellenskizze gibt es nur in Witten Rathaus, der Nachtbus ist dort aber nicht eingezeichnet.

Licht und Schatten

Besonders die Haltestellen Hattingen Mitte, Ennepetal Busbahnhof (im Stadtteil Milspe) und Haßlinghausen (Stadtteil von Sprockhövel) sind derart unübersichtlich, dass eine Haltestellenskizze notwendig ist. In Haßlinghausen gibt es sogar eine Haltestelle außerhalb des Busbahnhofs. Die Wartehallen in Haßlinghausen und Niedersprockhövel Kirche dienen den Kioskpächtern faktisch als Schankraum und sind für Fahrgäste wenig einladend. Hier könnte ein Verbot des Rauchens und des Alkoholverzehrs helfen, wenn es denn durchgesetzt würde. Der Warteraum in Gevelsberg ist für den dortigen Kiosk Stellplatz für Geldspielautomaten und Getränkehalter.

Fortsetzung auf Seite 3 >>>



Betreten verboten. So begrüßt der Hattinger Busbahnhof Fahrgäste, die das malerische Städtchen wieder verlassen möchten. Ob die Stilllegung der Rolltreppe nun eine Maßnahme zur Steigerung der touristischen Einnahmen oder zur Sanierung des städtischen Haushalts ist – als Fahrgast fühlt man sich hier jedenfalls nicht willkommen.

Foto: Oliver Stieglitz

In dieser Ausgabe:

- Einführung des NRW-Tarifs
- Quo vadis VRR-Tarif?
- Kürzungen auf der 104 in Essen
- www.probahn-ruhr.de – 2 Jahre online
- Konflikte um Straßenbahn E–OB

Inhalt & Adressen

Inhaltsverzeichnis

Titel	1
Für Sie getestet: ZOB oder Flop?	
Inhalt & Adressen	2
Regionales	3
Stadt Mülheim erwägt Bahnhofs-Kauf	
Tarife	4
Einführung des NRW-Tarifs – schnell statt gut?	
Quo vadis VRR-Tarif?	
Straßenbahn	8
104 in Essen – Kürzungen auf ganzer Linie „EO“-Straßenbahn sorgt für Konflikte	
Internet	10
www.probahn-ruhr.de – der RV im Netz	
Kurznachrichten	11
Metroradweg Freier Stempelverkehr Linie 51 geht über die Wupper PISA, der Ländertest Neulich in Bus und Bahn ...	
Termine & Update	12

Impressum

Herausgeb.: PRO BAHN e.V., Regionalverband Ruhr
Auflage: 600 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: Gudio Berg (gb), Lothar Ebbers (le),
Oliver Stieglitz (os)

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

Vorsitzender: Burkhard Dedy, Sonnenplatz 4, 44137 Dortmund, ☎ 0231 1386604,
☎ 069 13304810908, E-Mail: dedy@probahn-ruhr.de

Stv. Vorsitzender: Jochen Schönfisch, Richard-Wagner-Straße 18, 68165 Mannheim, ☎ 0621 4182187,
☎ 0621 4182280, E-Mail: schoenfisch@probahn-ruhr.de

Stv. Vorsitzender: Dominik Vinbruck, Bissenkamp 17, 44135 Dortmund, ☎ 0231 7950359,
☎ 0721 151486394, E-Mail: vinbruck@probahn-ruhr.de

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

Beisitzer: Toni Deenen, Königsberger Straße 27, 46047 Oberhausen, ☎ 0208 9694145,
☎ 0208 9694146, E-Mail: deenen@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Thorsten Hensel, Pollerbergstraße 24, 45145 Essen, ☎ & ☎ 0201 705302,
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, ☎ 0231 815611,
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, ☎ 089 54456213, ☎ 089 54456214

>>> Fortsetzung von Seite 1

Besonders ärgerlich ist, dass es keine Liniennetzpläne gibt. Wer sich nicht auskennt, hat an den Busbahnhöfen keine Chance, eine Verbindung herauszufinden. Gerade der Liniennetzplan wird mit jedem Fahrplan in großer Auflage neu gedruckt. Es ist unverständlich, dass ein so preiswertes Informationsmedium nicht genutzt wird (Ausnahme Niedersprockhövel Kirche). Umgebungspläne gibt es nirgends. In Hattingen und Witten Rathaus hängen immerhin Stadtpläne, allerdings ohne Darstellung des ÖPNV.

Handlungsbedarf

Wer mit dem Bus zum Bahnhof fährt, zahlt drauf. Reisende können an den Busbahnhöfen nur NRWplus-Tickets erwerben, wenn sich in der Nähe ein Reisebüro mit DB-Agentur befindet, z. B. in Witten Rathaus. Eine DB-Fahrkarte mit NRWplus erlaubt gegen Aufpreis auch die Nutzung kommunaler Verkehrsmittel. An Universitäten und großen Warenhäusern gibt es DB-Automaten, warum eigentlich nicht an Busbahnhöfen?

Auch bezüglich Barrierefreiheit gibt es Nachholbedarf, besonders bei der Verknüpfung von Bus und Schiene. Moderne Fahrgastinforma-

tionssysteme, die den Reisenden übersichtlich die nächsten Abfahrten und Verspätungen anzeigen, gibt es im Ennepe-Ruhr-Kreis nicht.

„ver-en.de“ am Busbahnhof?

Hoffentlich ist der Name der Internetdomain der kommunalen „Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr“ (VER) kein böses Omen: www.ver-en.de! Klickt man dort auf „Service“, erscheint: „Wie erreichen Sie uns?“ – der Lageplan des Betriebs Hofes an der B 7. Buslinien sind dort nicht dargestellt, aber immerhin im Text erwähnt. Die Website wird in den Fahrzeugen beworben, obwohl sie nur eine Unternehmensdarstellung enthält. So erfährt man unter „Aktuell“ nur, dass es einen Info-Bus gibt, aber nicht einmal, wann dieser wo informiert. Immerhin gibt es unter „Fahrplan/Tarife“ eine Weiterleitung zur VRR-Seite.

Auch Busfahrgäste sind Fahrgäste, findet PRO BAHN. Nur weil in ihrem Ort „zufällig“ kein Schienen-Haltepunkt zu finden ist, haben sie nicht weniger Anrecht auf komfortablen Aufenthalt am ÖPNV-Knotenpunkt und umfassende Fahrgastinformation. Kreise und Kommunen sind gefordert, diese Fahrgäste nicht im Regen oder im Alkohol- und Zigarettendunst des Aufenthaltsraums stehen zu lassen.

Stadt Mülheim erwägt Bahnhofs-Kauf

Mülheim/Ruhr. (dv) Eine überraschende Wendung hat die seit Jahren schwelende Auseinandersetzung zwischen der Stadt Mülheim, dem Land NRW und DB Station & Service über die Sanierung des maroden Hauptbahnhofs genommen: **Presseberichten zufolge erwägt die Stadt, den Hauptbahnhof selber zu kaufen und zu sanieren. Schnellstmöglich sollen Verhandlungen mit der DB aufgenommen werden, um den Kaufpreis zu sondieren.**

Die Initiative für dieses Vorhaben geht auf die Planungsdezernentin Sander und die Oberbürgermeisterin Mühlendorf zurück. Wie die Finanzierungslücke zwischen Landesförderung (6 bis 7 Mio. €) und veranschlagten Sanierungskosten (11 Mio. €) geschlossen werden soll, ist noch unklar. Die Grünen unterstützen die Stadtspitze bei ihren Plänen und fordern, dass der neue Bahnhof neben Toiletten auch eine umfassende Mobilitätsberatung mit Radstation, MVG und DB

unter einem Dach bieten soll. Unabhängig von diesen Plänen wird bereits im kommenden Jahr der Vorplatz des Hauptbahnhofs saniert.

Abgesehen von der Frage, wessen Aufgabe die Finanzierung eines repräsentativen Bahnhofs für eine Großstadt ist, begrüßt PRO BAHN die Initiative der Mülheimer Stadtspitze. Sie zeigt, dass der Stadt 15 000 Pendler am Tag und ein schönes Eingangstor zur Stadt auch für Besucher, die mit der Bahn anreisen, wichtig sind.

Einführung des NRW-Tarifs – schnell statt gut?

Nordrhein-Westfalen. (le) Nachdem mehrere NRW-Verkehrsminister vollmundig Termine für die Einführung des NRW-Tarifs bekanntgegeben hatten, die nie eingehalten werden konnten, macht Minister Horstmann jetzt offenbar Ernst. Schon zum 1. Januar 2005 soll bei verbundübergreifenden Fahrten mit Regionalzügen der NRW-Tarif, der neben der Bahnfahrt auch den Vor- und Nachlauf mit Bussen und Bahnen einschließt, den DB-Tarif ablösen. Aber diese Eile hat auch ihre Schattenseiten.

Während viele Details des neuen Tarifs noch gar nicht feststehen, werden in den SPNV-Zweckverbänden schon Grundsatzbeschlüsse zur Einführung des NRW-Tarifs gefasst. Das scheinbar Geniale an dem neuen Konzept ist: Es kostet nichts. Weder das Land, noch die Zweckverbände oder die Eisenbahnunternehmen sollen für den NRW-Tarif zur Kasse gebeten werden. Erreicht wird dies, indem der Bahntarif im Prinzip in vereinfachter Form erhalten bleibt und ein obligatorischer Aufpreis für den kommunalen Vor- und Nachlauf aufgeschlagen wird. Einzig dieser Aufschlag ist dann in den einzelnen Zweckverbänden auf die kommunalen Unternehmen aufzuteilen. Die Nutzungshäufigkeiten müssen hierzu durch Verkehrserhebungen ermittelt werden.

DB-Tarif+Zuschlag=NRW-Tarif

Entgegen früher vorgestellten Überlegungen gibt es nicht landesweit zehn Preisstufen, sondern eine Tarifierung entsprechend der entfernungsabhängigen Preisberechnung des DB-Tarifs. Vereinfacht wird diese Vielstufigkeit dadurch, dass pro Gemeinde nur noch ein Bahnhof als preisbildend definiert wird (in Einzelfällen richtungsbezogen auch unterschiedliche) und damit die Fahrkarten nur noch von Gemeinde nach Gemeinde ausgegeben werden. Eine Fahrt von Dortmund-Kley nach Köln-Stammheim wird dann ebenso wie eine Fahrt von Dortmund-Sölde nach (Köln-)Porz-Wahn abgerechnet, nämlich entsprechend der Entfernung Dortmund Hbf–Köln Hbf. Für schienenferne Orte insbesondere im ländlichen Raum müssen spezifische Preise für die einzelnen Relationen definiert werden, in denen der Busanteil neben dem Schienenanteil einbe-

rechnet wird. So wird eine Fahrt von Mönchengladbach nach Monschau neben dem Preis der Bahnfahrt Mönchengladbach–Aachen auch den Preis der Busfahrt Aachen–Monschau einbezogen müssen. Problematisch wird diese Berechnung in den Fällen, wo unterschiedliche Wege existieren, die beim DB-Tarif nicht gleichgestellt sind. Insbesondere mit Nutzung von Bussen gibt es Relationen mit sehr unterschiedlichen Entfernungen. So kann man von Wesel nach Münster sowohl mit der Bahn über Oberhausen als auch über Bocholt und weiter mit dem Bus fahren. Von Herne nach Geldern geht es mit der Bahn über Krefeld oder über Duisburg und weiter mit dem Bus über Kamp-Lintfort. Und im Sauer- und Siegerland sind viele Verbindungen mit dem Bus auf dem direkten Weg möglich, die auf der Schiene riesige Umwege erfordern, z. B. von Altenhundem nach Meschede oder von Bad Berleburg nach Winterberg. Unstimmigkeiten bei den zulässigen Wegen, die auf den Fahrkarten dargestellt werden sollen, lassen sich wohl kaum vermeiden.

Viele Wege – eine Fahrkarte?

Bislang ist vorgesehen, den Vor- und Nachlauf mit kommunalen Bussen und Bahnen nur innerhalb der Quell- und Zielgemeinde zuzulassen. Das entspricht aber vielfach nicht dem üblichen Verkehrsverhalten. Der Fahrgast von Mülheim-Heißen nach Hamm wird nicht den Mülheimer, sondern den Essener Hauptbahnhof ansteuern, um in den RegionalExpress (RE) nach Hamm umzusteigen. Aus dem Herner Süden nach Köln fährt man üblicherweise über Bochum Hbf, von Gelsenkirchen-Horst nach Aachen ist der Weg über Essen Hbf der sinnvollste. Zahllose weitere Beispiele ließen sich anführen. Es würde

auch nicht reichen, den Weg mit dem kommunalen Verkehr über die Nachbargemeinde zuzulassen, denn der übliche Weg von Siegen nach Bonn geht beispielsweise mit dem Zug bis Siegburg und dann mit der Stadtbahn über St. Augustin in die Bonner Innenstadt. PRO BAHN hat seine Bedenken zu der vorgesehenen Regelung dem mit der Erarbeitung des NRW-Tarifs befassten NRW-Kompetenzcenter Tarif und Marketing beim VRS mitgeteilt.

Probleme beim Übergang

Der Aufschlag für die einzelne Fahrt soll bei 1 € liegen, für die Monatskarte waren zunächst ungefähr 25 € im Gespräch. Während die Aufpreise für Einzelfahrten bei mittleren und größeren Entfernungen prozentual noch recht gering sind, wären sie bei kurzen Strecken, die nicht durch Verbundtarife abgedeckt sind, teilweise enorm. Eine Fahrt von Oberhausen-Holteln nach Voerde würde sich von 2,60 € auf 4,20 € verteuern. Zwar ist angedacht, überall zwischen den Verbänden bzw. Verkehrsgemeinschaften größere „Kragenlösungen“ einzuführen, bei denen jeweils ein Verbundtarif bis in den Grenz-

bereich des Nachbarräumtes gültig ist. Dies müssen aber die einzelnen Zweckverbände untereinander und mit den Verkehrsunternehmen aushandeln. Das wird in einigen Fällen, so zwischen VRR und VGN, nicht zum 01. Januar 2005 möglich sein. Eigenständige Übergangstarife wie der zwischen VRR und VRS werden entweder durch neue Kragenlösungen – in diesem Fall durch die Anwendung des VRS-Tarifs bis Wuppertal, Düsseldorf und Mönchengladbach – oder durch den NRW-Tarif ersetzt.

Problematisch wird der obligatorische Aufschlag bei Zeitkarten. Für Fahrgäste, die den Vor- und Nachlauf nicht benötigen, besteht die Mög-

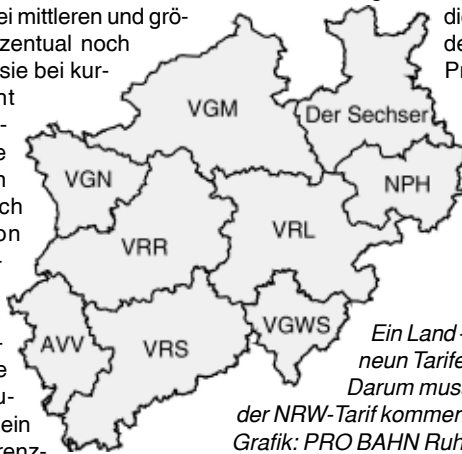
lichkeit, auf DB-Zeitkarten der Produktklasse B (IC/EC) auszuweichen. Diese wären in vielen Fällen billiger und werden auch für Relationen angeboten, auf denen überhaupt keine Verbindungen mit entsprechenden Zügen angeboten werden (z. B. von Oberhausen nach Voerde). Das Geld aus diesen Zeitkarten landet dann erst einmal in den Kassen des Fernverkehrs. In welcher Größenordnung und wann es dann wieder bei den SPNV-Unternehmen ankommt, stünde in den Sternen. Inzwischen werden niedrigere Aufschläge bei den Zeitkarten diskutiert, das grundsätzliche Problem bleibt aber bestehen. Ebenso ist unklar, ob zu Zeitkarten des NRW-Tarifs IC/EC-Zuschläge verkauft werden. Zu Zeitkarten

dieser Produktklasse B wird derzeit im Gegensatz zur Produktklasse A (ICE) kein NRWplus angeboten. So besteht hier bislang nur die Möglichkeit, zwei Verbundzeitkarten plus IC/EC-Zuschlag zu erwerben.

Ticketsortiment

Das Fahrausweisortiment ist zunächst recht bescheiden. Neben Fahrkarten für die einzelne Fahrt werden auch Rückfahrkarten

angeboten, aber keine Mehrfahrtenkarten. Dies ist darauf zurückzuführen, dass zunächst nur an den Verkaufsstellen für DB-Fahrausweise das gesamte Sortiment des NRW-Tarifs angeboten wird. Die kommunalen Betriebe können den Tarif in ihren Kundenzentren anbieten, der flächendeckende Verkauf in den Fahrzeugen wird aber bei der jetzt vorgesehenen Tarifierung kaum möglich sein. Einzig die netzweite Fahrkarte ist dort erhältlich, nämlich das SchönerTagTicket NRW, das zukünftig auch am Wochenende gelten und um ein SchönerTagTicket für eine Person ergänzt werden soll. Zeitkarten sind für eine Woche, einen Monat oder als Abo für Erwachsene und als



*Ein Land –
neun Tarife.
Darum muss
der NRW-Tarif kommen.
Grafik: PRO BAHN Ruhr*

Tarife

Monatskarte oder als Abo für Auszubildende angedacht, nicht jedoch als 9-Uhr-Karte. Einzel- und Rückfahrkarten werden voraussichtlich für BahnCard-Besitzer rabattiert. Noch nicht geklärt ist, welche Anschlussregelungen für Zeitkarteninhaber des NRW-Tarifs und der Verbundtarife gelten sollen. Wir wissen aus den uns erreichenden Anfragen, dass diese Anschlussverbindungen die größten Schwierigkeiten bereiten. Wie wird es zukünftig aussehen, wenn ich mit dem VRR-Ticket 2000 der Preisstufe C nach Köln fahre? Entweder muss für die Anschlussfahrt Langenfeld-Köln auch ein Preis im NRW-Tarif definiert werden, obwohl hier ansonsten der VRS-Tarif gilt, oder es muss der VRS-Tarif verkauft werden – aber wo? Am einfachsten und kundenfreundlichsten wäre eine pauschalierte Anschlussfahrkarte ähnlich dem Zusatzticket im VRR, möglicherweise in mehreren Preisstufen.

Nicht der große Wurf

Der neue NRW-Tarif stellt nicht den großen Wurf dar, der ursprünglich angedacht war. Preisbildung, Sortiment und Vertrieb entsprechen nicht den üblichen Eigenschaften eines Verbundtarifs. Der Ausgleich für verbundspezifische Mindereinnahmen durch einen obligatorischen Aufpreis belastet allein die Fahrgäste. Vor Jahren war bereits ein Aufschlag von 1 DM diskutiert worden,

der der DB damals zu hoch erschien. Wieso jetzt 1 € verträglich sein soll, bleibt schleierhaft. So dürften zunächst tarifbedingte Fahrgastzuwächse nicht erwartet werden.

Wie immer bei solch umfassenden Planungen liegt der Teufel im Detail. Und gerade hier finden sich dann auch die Anlässe für mögliche Probleme. Gerade bei der jetzt vorgesehenen Preisbildung und Wegevorschrift lauern Gefahren. Was ist, wenn der Automat am Bahnhof mir keine Fahrkarte für die Verbindung ausspuckt, die mir die Fahrplanauskunft anzeigt? Wie wird eine eventuelle Umwegfahrt tariflich behandelt? Sind Fahrtunterbrechungen möglich?

Ein erster Schritt

Dennoch sollte man diesen ersten Schritt nicht gering schätzen, wenn gewährleistet wird, dass der jetzt vorgesehene Tarif für die Ausweitung zu einem echten NRW-Verbundtarif mit flächendeckendem Vertrieb, verbundüblichem Sortiment und begrenzter Anzahl von Preisstufen offen bleibt. Auch die Nutzungsmöglichkeit von IC-Zügen bleibt auf der Agenda.

Also lautet die Position von PRO BAHN: Ein erster Schritt, aber ein langer Weg liegt noch vor uns. Drängen wir auf die Weiterarbeit, die zukünftig wohl von der Agentur Nahverkehr geleitet werden soll.

Quo vadis VRR-Tarif?

Essen. (le) In der letzten Sitzungswoche 2003 der VRR-Gremien wurde auch eine mittelfristige Marketingplanung 2004–2007 und damit die mögliche Ausrichtung des VRR-Tarifs in der Zukunft beschlossen. Betroffen sind die Aufteilung der Preisstufen, das Fahrkartensortiment und die Angebote für Großkunden.

Schon seit längerem im Gespräch ist die Aufteilung der bisherigen Preisstufe B in „Nachbarstadtverkehre“ und „Regionalverkehre“, um die finanzielle Ergiebigkeit bei größeren Fahrtweiten zu steigern. Das bedeutet also für etliche Kunden hauptsächlich im SPNV deutliche Preissteigerungen. Erwartet werden jährliche Mehreinnahmen in Höhe von 10–15 Mio. €. Hierzu lässt sich wörtlich in der Beschlussvorlage nachlesen: „Der

wirtschaftliche Erfolg dieser Maßnahme hängt damit wesentlich von der vom Kunden wahrgenommenen Angebotsqualität und -intensität im SPNV ab, die von ihm in Beziehung zum neuen, zum Teil höheren Preisgefüge gesetzt wird. Die aktuelle Haushaltsentwicklung des Landes lässt einen qualitativ signifikant verbesserten SPNV – wenn überhaupt – vor dem WM-Jahr 2006 nicht erwarten. Einer Umsetzung im ursprünglich avi-

sierten Jahr 2005 ist deshalb aus heutiger Sicht nicht mehr sinnvoll.“ Angestrebt wird durch den VRR nun, die erstmals mit Veröffentlichung der Metrorapid-Machbarkeitsstudie Anfang 2002 diskutierte Preisstufenreform im Jahr 2006 umzusetzen.

Prinzipiell ist dieser Schritt vertretbar, wenn gleichzeitig die Nachbarstadtverkehre im Preis verträglicher gestaltet werden. Schon Fahrstrecken wie Oberhausen Hbf–Duisburg Hbf mit knapp acht Kilometern Entfernung fallen heute in Preisstufe B – von Angermund nach Hellerhof auf Düsseldorfer Stadtgebiet kann man hingegen die dreifache Strecke in der siebenfachen Zeit für gut die Hälfte des Preises zurücklegen.

Weiterhin gibt heute zahlreiche Nachbarstadtverkehre, die über eine dritte Stadt verlaufen. Beispiele sind hier Oberhausen–Essen über Mülheim oder Essen–Hattingen über Bochum–Dahlhausen. Wenn hier wie heute schon bei der Zwei-Waben-Regelung der Preisstufe A mit „verkehrsüblichen Wegen über ein drittes Tarifgebiet“ operiert werden soll, dann wird insbesondere bei Zeitkarten eine neue große Grauzone eingerichtet.

Barsortiment-Reform

Statt der Preisstufen-Reform soll bereits im Frühjahr 2005 eine Barsortiment-Reform durchgeführt werden. Das 4er-Ticket soll entfallen, stattdessen eine neue Tageskarte für eine Person eingerichtet werden. Weiter heißt es: „Für regelmäßige Gelegenheitsnutzer wird auf Basis dieser neuen Tageskarte eine ‚Mehrtages-Lösung‘ erarbeitet.“ Auch diese Maßnahme soll jährlich 10 – 15 Mio. € Mehreinnahmen bringen.

Die Einführung der Ein-Personen-Tageskarte kann PRO BAHN als Ergänzung des Tarifsortiments nur begrüßen. Sie ist wohl auch Teil der Tarifharmonisierung zwischen den NRW-Verbänden. Die dafür vorgesehene Streichung des 4er-Tickets hat aber deutliche Nachteile. So werden viele bisherige Vorverkaufskunden stattdessen ihr Ticket im Fahrzeug lösen. Im Busverkehr dient dies gewiss nicht der Beschleunigung. Viele kleine Vorverkaufsstellen werden

zukünftig mangels Umsatz aufgeben müssen, und wofür dann die Entwerter noch betrieben werden sollen, bleibt ebenfalls unklar. Stutzig macht, dass diese Reform „auf Anregung der kommunalen Verkehrsunternehmen, speziell der Duisburger Verkehrsgesellschaft“ vorgezogen werden soll.

Großkundenrabatte

Schon zum 01. Januar 2004 wurde der Großkundenservice neu ausgerichtet. Es gibt nun die Möglichkeit für die Verkehrsunternehmen, Abnehmern von Ticket 1000, Ticket 2000 und Bären-ticket mit mehreren 10 000 € Umsatz im Jahr individuelle Rabattierungen einzuräumen. Als Gegenleistung für diese Rabattierungen sind vom Abnehmer Dienstleistungen wie Marketing, Beratung der Nutzer und finanzielle Abwicklung zu übernehmen. Die Zielgruppe liegt bei den bisherigen Abnehmern des Ende 2007 auslaufenden FirmenTickets. Auch neue Absatzfelder z. B. bei Wohnungsunternehmen, die die Rabattierung an ihre Mieter weitergeben, sind denkbar.

Auslotung von Spielräumen

Weiterhin sollen die Rabattierungen für 9-Uhr-Tickets und für Abonnements reduziert werden sowie die Preisspielräume für das SchokoTicket sowohl bei den Eigenanteilen als auch den Selbstzahlerpreisen ausgelotet werden. Letztlich denkt man auch über NachtExpress-Zuschläge nach. *Letztere Überlegung sollte möglichst bald eingestellt werden. Einerseits sind die Grenzen zwischen regulärem Verkehr und NachtExpress in den einzelnen Städten sehr uneinheitlich (teilweise verkehren beide zeitgleich). So wäre höchstens ein Nachtzuschlag zu bestimmten Zeiten als gerecht vermittelbar. Und andererseits dürfte ein zeitaufwändiges Einzelabkassieren aller Fahrgäste durch den Busfahrer manchen NE-Umlauf kippen, so dass dann entweder betrieblicher Mehraufwand oder eine verkürzte Streckenführung mit weniger Fahrgästen die notwendige Folge wäre. Eine so eingeleitete Abwärtsspirale könnte dann manch einen NachtExpress gefährden, wenn die für die politische Legitimation notwendige Fahrgastzahl schrumpft.*

104 in Essen – Kürzungen auf ganzer Linie

Essen/Mülheim. (gb) Mitte Januar kündigte die EVAG an, ab dem 13. Juni 2004 das Fahrplanangebot auf der Linie 104 zwischen Grenze Borbeck und Abzweig Aktienstraße zu halbieren. Nach fünf Jahren wird damit diese städteübergreifende Verbindung für die Fahrgäste wieder deutlich unattraktiver. Nach der deutlichen Verschlechterung zwischen Mülheim-Winkhausen und Essen im Nachtverkehr im Januar 2003 (Taxibus mit Anmeldung im Anschluss an den Essener NE 11, Linie 104 nur bis Grenze Borbeck) ist dies ein weiterer Rückschritt für den städteübergreifenden Verkehr im westlichen Ruhrgebiet.

Schon vor dem Start der gemeinsamen Fahrbetriebsgesellschaft „meoline“ am 7. Januar dieses Jahres wurde von den beteiligten Städten prophezeit, dass sich das ÖPNV-Angebot zwischen Mülheim und Essen verbessern werde. Nun erscheint die Angebotskürzung als negative Auswirkung des neuen Verbundes. Von den Verkehrsbetrieben wird das jedoch bestritten. Die EVAG beruft sich auf Sparzwänge und zu niedrige Fahrgastzahlen.

Sparzwänge

Schuld ist sie daran allerdings selber, wie ein Blick in die Geschichte zeigt: Bis 1998 fuhr die Linie 104 noch durch die gesamte Essener Innenstadt bis nach Rellinghausen. Sie wurde dann nach Essen-Altendorf (Schleife Helenenstraße) verkürzt, im Mai 1999 dann bis Abzweig Aktienstraße. Dort wurde eine teure Umsteigehaltestelle mit Kehrgleis und breitem Mittelbahnsteig errichtet. Aufgrund der Proteste von Fahrgästen und PRO BAHN wurde zum Ausgleich der Fahrplankontrakt montags bis freitags von 20 auf 10 Minuten und samstags von 30 auf 15 Minuten verdichtet. Der Umsteigezwang führte jedoch zwangsläufig zur Verärgerung und offenbar auch sinkenden Fahrgastzahlen. Anstatt die Linie 104 auch für die Essener Fahrgäste attraktiver zu gestalten, hat die EVAG sie ihrem Schicksal überlassen.

Das Interesse der Essener Politik scheint begrenzt zu sein. Die zuständige Bezirksvertretung sprach sich zwar gegen die Taktausdünnung aus, konnte die EVAG aber nicht von ihren Plänen abbringen oder Alternativen prüfen lassen. Bündnis 90/Die Grünen machten sich Gedanken und forderten eine Verlängerung der Linie über

Fliegenbusch nach Borbeck. Dort gäbe es am Bahnhof eine Verknüpfung mit der S 9 nach Bottrop, Gladbeck und Gelsenkirchen sowie mit dem RE 14 nach Dorsten und Borken, aber auch eine schnellere Verbindung in die Essener Innenstadt.

In Mülheim sorgt die Planung der EVAG eher für Gelassenheit. Lediglich die Grünen äußerten sich in der Presse: „Die Maßnahme bedeutet für Mülheim eine deutliche Schwächung der Linie 104. Es drohen bei der Taktausdünnung im nördlichen Streckenast sinkende Fahrgastzahlen.“ Das sieht auch PRO BAHN so. Von Seiten der EVAG gibt es jedoch kein Einsehen. Dabei dürften sich die Einsparungen insgesamt in Grenzen halten: Bei vier Minuten Fahrzeit pro Richtung lässt sich kein Fahrzeug einsparen und damit dürfte die Mülheimer MVG auf den Kosten sitzen bleiben.

Welche Zukunft hat die 104?

Die Zukunft der Linie 104 auf Essener Gebiet bleibt ungewiss. Der Mülheimer Nahverkehrsplan sieht langfristig die Weiterführung der in Planfeststellung befindlichen Straßenbahnstrecke von Oberhausen (Danziger Straße) nach Dümpten über Oberdümpten (Oberheidstraße) zur Grenze Borbeck vor. Sollte diese Verbindung wie geplant als Linie 104 Richtung Mülheim Stadtmitte fortgeführt werden, hat der verbliebene Essener Ast keine Überlebenschance mehr. Für die Fahrgäste bringt dieser „Kreisverkehr“ nur Nachteile.

Für PRO BAHN bleibt als Alternative nur eine Attraktivierung der Linie, sei es durch die Fortführung auf Essener Stadtgebiet an ein Ziel wie Borbeck oder ein verändertes Betriebskonzept in Verbindung mit der Linie 105, zum Beispiel in Form von Flügelzügen.

„EO“-Straßenbahn sorgt für Konflikte

Essen/Oberhausen. (gb) Die geplante Straßenbahntrasse zwischen dem Essener Stadtteil Frintrop (heutige Endstation der Linie 105) und der Neuen Mitte der MEO-Nachbarstädte Essen und Oberhausen führt zu Konflikten. So gibt es nicht nur Proteste der Anwohner, sondern auch ernsthafte Bedenken des BUND bezüglich der Umweltverträglichkeit, die der Verknüpfung von „E“ und „O“ per Straßenbahn im Wege stehen.

Die neue, rund 3,3 km lange Strecke soll in der Nähe des Gasometers von der bestehenden ÖPNV-Trasse zwischen Oberhausener Hbf und Sterkrade Bf abzweigen und neben dem nordöstlichen Bereich des CentrO. (Haltestelle am Kino) das ehemalige Stahlwerksgelände (in Zukunft O.Vision) erschließen. Im weiteren Verlauf der Strecke wird die Bahnstrecke Oberhausen–Gelsenkirchen gequert. Dort ist optional eine Verknüpfungshaltestelle mit der S 2 vorgesehen. Im Bereich der Einmündung Mellingerhofer Straße (Haltestelle) wird die Essener Straße erreicht und dieser in Randlage (Rasengleis) bis zur Stadtgrenze Essen gefolgt. Dort soll für beide Fahrrichtungen eine Kehranlage errichtet werden, die aufgrund der Wechsel von Taktzeiten an der Stadtgrenze zwingend notwendig ist. Auch die neue Strecke wird weitgehend als ÖPNV-Trasse für Bus (heutige Linien 953 und 958) und Bahn gebaut und sowohl ein Gleisanschluss Richtung Hauptbahnhof und Richtung Sterkrade errichtet. Gleichzeitig entsteht an der Abzweigung auf der alten Trasse die neue Haltestelle Gasometer.

Kritik im Detail

Kritik an der Planung im Detail kommt vom ADFC und dem BUND. Der ADFC bemängelt insbesondere die Ausführung der Radverkehrsanlagen. Konflikte mit dem ÖPNV werden hingegen nicht gesehen. Problematischer ist schon die Kritik des BUND. Dieser sieht in der geplanten Trasse durch das Landschaftsschutzgebiet (LSG) im Dreieck zwischen Eisenbahnstrecke, Hausmannsfeld und Essener Straße einen zu großen Eingriff in die Landschaft und bezweifelt die Umweltverträglichkeit. Als Alternative wird eine Streckenführung weiter westlich am Rande des LSG vorgeschlagen. Diese bereits geprüfte Vari-

ante hätte aus verkehrlicher Sicht mehrere Nachteile: So gäbe es eine sehr kurvenreiche ÖPNV-Trasse und eine spätere Verknüpfung mit der S-Bahn wäre nicht möglich. Ferner soll diese Variante teurer und technisch aufwändiger sein.

Anwohnerproteste

Die Bedenken des BUND richten sich nicht gegen die Straßenbahnverbindung an sich. Dies gilt allerdings für die Einwändungen der Anwohner der Essener Straße, die nach dem Bau der neuen Trasse trotz des zu erwartenden geringeren Autoverkehrs mit mehr Lärm rechnen. Deutliche Kritik rufen die Haltestelle und das Kehrgleis im Bereich zwischen Hausmannsfeld und Stadtgrenze hervor. Obwohl dort zwischen den Gleisanlagen und den Hausgärten eine Lärmschutzwand errichtet wird, befürchten die Anlieger deutliche Beeinträchtigungen ihrer Lebensqualität. Nach den Äußerungen in der Bürgerversammlung sind Klagen nach einem positiven Planfeststellungsbeschluss nicht auszuschließen. Eine Verlagerung der Haltestelle und der Kehranlage ist aber aus Platzgründen schwierig.

Wann mit einem Baubeginn zu rechnen ist, lässt sich schwer vorhersagen. Selbst nach dem Planfeststellungsbeschluss stellt sich noch die Frage der Finanzierung. Die Landeskassen sind bekanntlich leer. So haben die Stadt Oberhausen und die StOAG bereits angekündigt, dass sie die Strecke (Kosten rund 50 Mio. €) gerne vorfinanzieren würden. Dies gilt im Übrigen auch für die Verbindung Oberhausen–Mülheim-Dümpten (Kosten rund 18 Mio. €). Der Eigenanteil der Städte würde jeweils rund 10 % betragen. Mit einer Fertigstellung ist bis 2010 fest zu rechnen.

PRO BAHN unterstützt den Bau der Strecke und wird über die weitere Diskussion berichten.

www.probahn-ruhr.de – der RV im Netz

Ruhr. (dv) Seit August 2001 besitzt der PRO-BAHN-Regionalverband (RV) Ruhr unter der Adresse <http://www.probahn-ruhr.de> eine eigene umfangreiche Website. Nach über zweieinhalb Jahren und mehr als 150 000 Seitenabrufen soll die Internetpräsenz an dieser Stelle auch im Printmedium des RV Ruhr vorgestellt werden.

Das Web-Angebot – zugänglich auch für Sehbehinderte und kompatibel mit allen gängigen Internet-Browsern – gliedert sich in sechs verschiedene Bereiche. Mit dem Aufruf der Seite befindet man sich in der Rubrik „PRO BAHN“. Dort informiert die Startseite über aktuelle Inhalte der Site. Weiterhin erfahren die Besucher, wo PRO BAHN seine Aufgaben sieht und in welchem Gebiet der RV Ruhr tätig ist. Auch die regelmäßigen Arbeitsgruppen im Regionalverband sind hier aufgeführt.

Die zweite Rubrik, „Presse“, wird am stärksten frequentiert. Neben den Pressemitteilungen und der Resonanz auf die Verbandsarbeit in der Presseschau – beides im Archiv zurückverfolgbar bis zum Sommer 2001 – stößt insbesondere die Online-Version der **Ruhr-schiene** auf reges Interesse.

www.ruhrschiene.de

Alle Ausgaben seit ihrem ersten Jahrgang 2000 sind im PDF-Format verfügbar. Die aktuelle Ausgabe ist meist schon wenige Tage vor der Printausgabe abrufbar und findet jedes Quartal 600 Leser – auch in Unternehmen, denen keine große Affinität zur Arbeit von PRO BAHN nachgesagt wird. Überlegungen gehen dahin, dieses auch direkt über www.ruhrschiene.de erreichbare Angebot zusätzlich im HTML-Format anzubieten, um die Ladezeiten für einzelne Artikel zu verkürzen. Die wünschenswerte Weiterentwicklung zu einer **ruhrschiene online** mit tages-

aktuellen Meldungen von SPNV und ÖPNV an der Ruhr scheitert leider an den nur beschränkt verfügbaren personellen Kapazitäten.

425, AufSchalke! und 3do

Die dritte Rubrik, „Projekte“, ist ebenfalls beliebt bei den Besuchern. Allein in den letzten zwei Monaten des Jahres 2003 wollten über 2 000

Fahrgäste die Ergebnisse der ET 425/426-Umfrage einsehen. Auch stark nachgefragt werden die Informationen über die „Ohne Auto-mobil“-Touren sowie die PRO-BAHN-Forderungen zum verbesserten Anschluss der Schalcker Arena an das ÖPNV-Netz und zur Ausgestaltung des Dortmunder Bahnhofprojekts 3do.

Monat für Monat informieren sich über einhun-

dert Besucher in der vierten Rubrik, „Termine“, über die Aktivitäten im Regionalverband. Diese digitale Ausgabe der **Ruhrschiene**-Rückseite kann im Gegensatz zu ihrer Papierversion immer auf dem aktuellsten Stand gehalten werden. Abgerundet wird das Online-Angebot des Regionalverbands durch die Rubrik „Kontakt“ und eine ausbaufähige Link-Seite mit regionalem Bezug.

Sowohl für die Linkliste als auch für das restliche Webangebot freut sich Webmaster Dominik Vinbruck per E-Mail unter webmaster@probahn-ruhr.de über Hinweise und Anregungen – damit die Seiten immer informativer werden und auch im Jahr 2004 über 5 000 Surfer die Startseite „www.probahn-ruhr.de“ aufrufen.



Über 80 000 Mal wurde eine der knapp 100 Seiten unter probahn-ruhr.de 2003 aufgerufen.

Metroradweg

Essen. (os) Für den Metrorapid wurde die **Rheinische Bahn** zwischen Mülheim und Essen Ende 2002 **stillgelegt**. Ein Gutachten zur Nutzung der Strecke für den Personenverkehr kam Ende 2001 zu dem Urteil, dass der Betrieb durch die Vielzahl von personenbesetzten Stellwerken zu kostenintensiv sei. Nun möchte der Kommunalverband Ruhrgebiet den Essener Westabschnitt kaufen und **darauf einen Radweg anlegen**.

Freier Stempelverkehr

Rhein-Ruhr. (dv) Seit dem 01. Februar 2004 ist es soweit: Endlich können Zeitkarteninhaber im VRR die **Anschlusstickets für alle angrenzenden Verkehrsverbünde (AVV, VGM, VGN, VRL und VRS) bereits bei der Abfahrt im VRR abstempeln**. Ungelöst ist weiterhin die „Beschaffungsfrage“: Um eine Fahrt in den fremden Verbund zum Erwerb eines Tickets-Vorrats führt derzeit kein Weg vorbei. Daher fordert PRO BAHN, kurzfristig DB-Automaten und -Verkaufsstellen für die Ausgabe aller nordrhein-westfälischen Verbundtickets zu ertüchtigen.

Linie 51 geht über die Wupper

Hamm. (dv) Ab 13. Juni soll nach Plänen der DB die **IC/ICE-Linie 51 (Köln/Düsseldorf-Dortmund-Hamm-Kassel-Weimar-Dresden/Berlin/Pasewalk/Stralsund/Binz), die bisher zwischen Hamm und Düsseldorf über Essen verkehrt, ab Hamm über Wuppertal nach Köln fahren**. Im Gegenzug wird zweistündlich der ICE aus Berlin nicht mehr in Hamm geflügelt, sondern fährt ausschließlich über Essen und Düsseldorf nach Köln/Bonn Flughafen. Damit verliert das Ruhrgebiet die Direktverbindungen nach Kassel und Erfurt. Ersetzt werden diese durch 20 Minuten Wartezeit auf den RE 1 mit insgesamt 30 Minuten längerer Fahrzeit – zusammen mit dem geringeren Fahrkomfort des Regionalexpresses wird die Verbindung aus dem Ruhrgebiet auf ei-

nem Schlag unattraktiv. Einzige durchgehende Verbindung zwischen Düsseldorf und Paderborn ist dann Mo–Fr alle zwei Stunden der RE 11.

Als Grund wird die notwendige Entlastung der Ruhrstrecke genannt, aber über die wahren Hintergründe kann spekuliert werden. Ein Zusammenhang mit der im Jahr 2006 auslaufenden Landesförderung scheint nicht unplausibel.

PISA, der Ländertest

Deutschland. (os) Die letzte **Frage im PISA-Ländertest der ARD** am 13. März war die schwerste – also diejenige mit den wenigsten richtigen Antworten: Ein ICE fährt um 12 Uhr von Hamburg nach Frankfurt, die Fahrt dauert sechs Stunden. Wie viele ICE begegnen ihm, wenn in Gegenrichtung jede Stunde ein Zug abfährt?

Mögliche Antworten waren a) fünf, b) sechs, c) sieben und d) mehr als sieben. Instinktiv weiß der PRO-BAHNER, dass im Stundentakt alle halbe Stunde eine Zugbegegnung mit der selben Linie stattfindet, also bei sechs Stunden Fahrt zwölf Züge. So erklärt Moderator Jörg Pilawa die Lösung: Der ICE begegnet den Zügen, die in Frankfurt um 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 Uhr losfahren, also sieben. Außerdem den Zügen, die Frankfurt bereits um 11, 10, 9, 8 usw. Uhr verlassen haben, also insgesamt deutlich mehr als sieben. Wer hätte das gedacht? Übrigens: Die Fahrt von Hamburg Hauptbahnhof nach Frankfurt am Main dauert etwa dreieinhalb Stunden.

Neulich in Bus und Bahn ...

... am Hauptbahnhof Dortmund: Wegen Verspätung des RE 6 nach Düsseldorf wurden die Reisenden auf den RE 11 verwiesen, der pünktlich eintraf. Nach dem Einsteigen vergingen gut zwölf Minuten, bis am Bahnsteig die Durchsage kam, dass sich die Abfahrt um etwa eine halbe Stunde verzögern würde. Nachdem ein Großteil der Fahrgäste ausgestiegen war, um nach Alternativen zu suchen, schlossen sich die Türen des RE 11 und er fuhr ohne weitere Ansage ab. *Auch wir verzichten auf eine weitere Ansage.* (os)

Termine & Update

Samstag, 03.04.2004, 17:00 Uhr
RG Hellweg/Hochstift, Gaststätte
Kusmann, Poststraße 15, Lippstadt

Dienstag, 06.04.2004, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Sonntag, 18.04.2004
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Ökodorf am Niederrhein: Rheurd
08:30 Uhr E-Borbeck ☉ (Aufzug)
09:00 Uhr E Hbf ☒ (ServicePoint)

Dienstag, 20.04.2004, 19:30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Dienstag, 27.04.2004, 19:00 Uhr
Dortmunder Verbändetreffen

Dienstag, 27.04.2004, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 04.05.2004, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Sonntag, 16.05.2004
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Von Adel und Arbeit: Witten und
Hattingen
09:00 Uhr E-Borbeck ☉ (Aufzug)
09:20 Uhr E Hbf ☒ (ServicePoint)

Dienstag, 18.05.2004, 19:30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Dienstag, 25.05.2004, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 01.06.2004, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Dienstag, 15.06.2004, 19:30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Sonntag, 20.06.2004
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Der Wülfrather Zeittunnel
09:30 Uhr E-Borbeck ☉ (Aufzug)
09:40 Uhr E Hbf ☒ (ServicePoint)

Sonntag, 20.06.2004
Regionalausflug Hellweg/Hochstift
anlässlich des Autofreien Tags. Wei-
tere Infos bei u. a. Kontaktadresse.

Dienstag, 22.06.2004, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 06.07.2004, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Aktuelle Termin-Übersicht unter
<http://www.probahn-ruhr.de/termine>

Update: probahn-ruhr.de

- Lesen Sie in der Presseschau (www.probahn-ruhr.de/presse) Äußerungen von PRO BAHN zum SPNV im ZRL, einen Bericht zum Sachstand bei der Walsumbahn und Neues vom Bahnhof Essen-Süd.
- Eine ausführliche Aktualisierung haben die Informationen zur Walsumbahn erfahren: Nachdem im Februar 2004 das Gutachten zur Streckenreaktivierung der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, hat PRO BAHN eine Stellungnahme zu diesem Gutachten der Ingenieurgruppe Spiekermann erstellt. Das Gutachten belegt eindeutig die Machbarkeit eines Halbstundentaktes im Personenverkehr neben dem auf der Strecke vorhandenen Güterverkehr. Die veranschlagten Kosten, insbesondere für den Lärmschutz und den Unterhalt der Haltepunkte, erscheinen stark überhöht. Die Fahrgastprognosen sind in Teilen nicht nachvollziehbar niedrig. Weitergehende Informationen finden sich unter www.probahn-ruhr.de/projekte.

Arbeitsgruppe Essen, Bottrop, Mülheim: Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstr. 11, Essen, ☒☉☒ Essen Hbf
O.Tram Oberhausen: „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, ☒☉ Oberhausen Hbf
Dortmunder Verbändetreffen: VCD-Büro, Liebigstr. 48, ☎ 452/453 Vinckepl., ☒ 42 Kreuzstr., ☒ 46 Saarlandstr.
Regionalgruppe Hellweg/Hochstift: Infos unter ☎ 02942 1598 (Günter Fiedler) oder wester@probahn-ruhr.de

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

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

Ja, ich bin an PRO BAHN interessiert.

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

Name, Vorname

Straße

PLZ, Wohnort

weitere Familienmitglieder

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.) Beruf (freiwillig)

Datum, Unterschrift

(**Ruhrschiene 2004#2** • Regionalverband Ruhr)

Sie erleichtern uns die Arbeit mit einer
Einzugsermächtigung.

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages
per Lastschrift von meinem Konto

Kontonummer

BLZ

Kreditinstitut

bin ich – bis auf Widerruf – einverstanden.

Datum, Unterschrift

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