



## Heimspiel – Neuer Bogestra-Betriebshof

Bochum. (os) In rotem Backstein und mit viel Glas präsentierte sich am 18. September 2005 die neue Bogestra-Hauptwerkstatt an der Engelsburger Straße der Öffentlichkeit. Bei strahlendem Sonnenschein machten 75 000 Besucher am Bundestagswahlsonntag den Tag der offenen Tür zu einem Volksfest. Die riesige Fahrzeughalle sollte ursprünglich den gesamten Meterspurwagenpark aufnehmen. Gelsenkirchen hatte aber durchgesetzt, dass der dortige Betriebshof als Abstellhalle erhalten bleibt.

Ein Straßenbahnkorso mit historischen Fahrzeugen lockte viele Tramfreunde in die Bochumer City. Dort stehen die Bauarbeiten für den dritten Citytunnel kurz vor dem Abschluss. Ab dem 29. Januar 2006 fahren auch die Linien 302, 306 und 310 unterirdisch. Fahrgäste, auf deren Strecken sich Bus und Bahn überlagern, sind davon besonders betroffen.

Der U-Bahnhof Rathaus, eigentlich drei verschiedene Bahnhöfe, eignet sich aufgrund langer Wege nicht zum Umsteigen. Dadurch wird der Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof zusätzlich belastet.






### Oberirdisch ausbauen

Nun kommt es darauf an, dass die Stadt Bochum ihre Straßenbahnausbaupläne ernsthaft vorantreibt und mit neuen oberirdischen Verbindungen, beispielsweise nach Langendreer und Werne, das Leben und Arbeiten in Bochum attraktiver gestaltet. In den Stadtbahntunneln und dem neuen Betriebshof ist jedenfalls genug Platz für noch mehr Straßenbahnen – genug Platz, um die Notwendigkeit der hohen Landes- und Bundesförderung für die Projekte zu belegen. Der neue Betriebshof ist mit 49 Mio. Euro öffentlich gefördert worden, der Tunnelabschnitt der Linie 306 mit knapp 18 Mio. Euro.



Die Hauptwerkstatt an der Engelsburger Straße. Eindrucksvolle Architektur, die den Fahrgästen über optimierte Betriebsabläufe zu Gute kommen sollte. Foto: Oliver Stieglitz

### In dieser Ausgabe:

-  **Die neue Landesverkehrspolitik**
-  **Rückschau Verkehrstagung Iserlohn**
-  **Nachtverkehr: Netz statt Inseln**
-  **Busnetz Hamm – gut beteiligt ...**
-  **DSW wird DSW21 – Mängel im Fahrplan**

# Inhalt & Adressen

## Inhaltsverzeichnis

<b>Titel</b>	<b>1</b>
Heimspiel – Neuer Bogestra-Betriebshof	
<b>Inhalt &amp; Adressen</b>	<b>2</b>
<b>Fahrgastpolitik</b>	<b>3</b>
Verkehrstagung Iserlohn 2005 Bus und Bahn unter Schwarz und Gelb	
<b>Nahverkehrsplan</b>	<b>7</b>
Busnetz Hamm: Gut beteiligt, schlecht geplant?	
<b>Kurznachrichten</b>	<b>9</b>
Schienenmesse rail#tec 2005 DSW21: Mängel im Fahrplan Neues Tagesticket VRL/VGM Ausstellung in Wesel Bahnhof Werdohl	
<b>Fahrplanwechsel</b>	<b>10</b>
Nachts im VRR: Von der Insel zum Netz	
<b>Termine</b> – Weihnachtstreffen 2005	<b>12</b>

## Impressum

Herausgeb.: PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr  
Auflage: 900 Exemplare  
Ausgaben: Januar, April, Juli und Oktober  
Preis: kostenlos für PRO BAHN-Mitglieder  
des RV Ruhr; Abonnement 5,- € pro Jahr  
Redaktion: Dominik Vinbruck (dv) (V.i.S.d.P.), Lothar  
Ebbers (le)  
✉ info@ruhrschiene.de  
Autoren: Axel Hercher (ah), Holger Kohring (hk),  
Jochen Schönfisch (js), Oliver Stieglitz (os)

Das Arbeitsgebiet des Regionalverbandes umfasst die Städte Bochum, Bottrop, Dortmund, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Hamm, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen sowie die Kreise Olpe, Recklinghausen, Siegen-Wittgenstein, Soest, Unna, den Ennepe-Ruhr-Kreis, den Hochsauerlandkreis und den Märkischen Kreis.

Die Vervielfältigung der Gesamtausgabe der **Ruhr-schiene** zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet, Nachdruck einzelner Artikel in anderen Publikationen nur mit Zustimmung der Redaktion und gegen Überlassung von zwei Belegexemplaren. Die Zustimmung für den Abdruck durch andere PRO BAHN-Gliederungen ist immer gegeben.

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

## Ihre Ansprechpartner bei PRO BAHN

Verkehrs- und Umweltzentrum Essen, Maxstraße 11, 45127 Essen, ☎ 0201 222555, ☎ 0201 231707

Geschäftsstelle des Regionalverbandes Ruhr und des Landesverbandes Nordrhein-Westfalen

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

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

Vorsitzender: Dominik Vinbruck, Klönnestraße 51, 44143 Dortmund

☎ 0231 1509626, 0172 5802497 (bis 30.11.), ☎ 0721 151486394, ✉ vinbruck@probahn-ruhr.de

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vorsitzender: Oliver Stieglitz, Kaiserstraße 191, 44143 Dortmund

☎ 0231 815611, 0160 95714101, ✉ stieglitz@probahn-nrw.de

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

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

## Verkehrstagung Iserlohn 2005

Iserlohn. (os/dv) Die von PRO BAHN mitveranstaltete Iserlohner Verkehrstagung 2005 am letzten Septemberwochenende (siehe **Ruhrschiene** 2005#3) erfreute sich mit rund vierzig Teilnehmern und Referenten einem guten Zuspruch. Auch inhaltlich blieb es nicht nur bei der Information, dass das Essener SPNV-Unternehmen Abellio nach einem keltischen Lokalgott und Schutzpatron der Apfelbauern benannt wurde – die Verkehrspolitik von Land und Bund nahm neben der Unternehmenspolitik großen Raum ein.

Karl-Dieter Bodack, (Mit-)Erfinder des Interregio, schrieb die schwarzen DB-Fernverkehrszahlen der Tatsache zu, dass die DB ihre Siemens-Rechnungen noch nicht bezahlt habe. Siemens und die DB streiten um Mängel bei dreizehn neuen ICE 3 und 28 Neigetech-ICE. Bodack kritisierte bei DB und Verkehrspolitik einen Hang zur Gigantomie. Nachdem er die Entstehungsgeschichte des Interregio dargelegt hatte, plädierte er für ein Wiederaufleben dieses wirtschaftlich erfolgreichsten Fernverkehrszuges. Die DB habe zumindest schon überlegt, preiswerte Fernzüge auf Basis der 42x-Triebwagen einzusetzen.

### DB sucht den Markt

DB-Sprecher Gassen-Wendler betonte, dass eine unternehmerisch handelnde Bahn weniger System und mehr Markt brauche. Das Wort „Markt“ nahm bei seinen Ausführungen eine zentrale Rolle ein – vom „Kunden“ oder „Fahrgast“ war dagegen nichts zu hören. Am Beispiel der Mitte-Deutschland-Bahn beklagte Gassen-Wendler die Auslastung der IC- und ICE-Züge von durchschnittlich 125 Personen trotz attraktiver Preisangebote. Den Einwand, dass ein Stundentakt mit drei verschiedenen Preisen (ICE, IC, NRW-Tarif) alles andere als attraktiv sei, konnte er nicht nachvollziehen.

Für die Zukunft plant die DB kein vertaktetes Angebot mehr zwischen Rhein-Ruhr, Kassel und Mitteldeutschland. Gassen-Wendler räumte ein, dass das Produkt „nicht Fisch, nicht Fleisch“ sei: „Keiner tut das, was er eigentlich tun sollte.“ Letztlich sei die Mitte-Deutschland-Bahn ein „Produkt systematischer Unklarheit“, weil Politik und Aufgabenträger keine Verantwortung übernehmen

wollten – eine Verantwortung, der sich auch der DB-Konzern nicht mehr stellt.

### Infrastruktur

Bahnsprecher Gassen-Wendler beklagte fünfzig Jahre Verwahrlosung auf der Schiene. Die Probleme von Michael Geuckler vom Zweckverband SPNV Münsterland waren keine fünfzig Jahre alt: DB Netz hatte Gleise abgebaut und Blockabstände vergrößert. Aus diesem Grund kann der RE 7 nur noch alle zwei Stunden bis Rheine fahren. Hier macht DB Netz eine Politik gegen den vom Aufgabenträger bestellten Fahrplan. Geuckler kritisierte auch die Unterordnung des Nahverkehrs unter den Fernverkehr. In Münster würden nur drei Prozent der Nahverkehrskunden von und zum Fernverkehr umsteigen. Daher habe der Zweckverband die Bahnunternehmen jetzt überzeugt, den IC nicht mehr abzuwarten.

### Zukunft Bahn?

Die neue Landesverkehrspolitik, vertreten von Ministerialdirigent Busch und dem CDU-Verkehrsausschussmitglied Schulte, folgte dem Tenor der ersten verkehrspolitischen Rede des neuen Landesverkehrsministers Wittke: Es gebe zukünftig keinen Vorrang mehr für den ÖPNV, man würde ideologiefrei entscheiden.

PRO BAHN wies darauf hin, dass es nie einen Vorrang für den ÖPNV gegeben hat. Die rot-grüne Landesregierung hatte lediglich die Abwärts Spirale von Streckenstilllegungen und Angebotsausdünnung beendet, das Angebot neu geordnet und auch Mehrleistungen finanziert.

*Mehr zur neuen Landesverkehrspolitik finden Sie auf den folgenden Seiten 4–7 im Artikel „Bus und Bahn unter Schwarz und Gelb“.*

# Bus und Bahn unter Schwarz und Gelb

**Nordrhein-Westfalen. (Ie) Die Zukunft des Öffentlichen Verkehrs in NRW ist nach dem Regierungswechsel im Lande unklar. Während die Koalitionsvereinbarung wenig konkrete Aussagen enthält, bot Minister Wittke am 8. September im Verkehrsausschuss mit seiner „Einführung in die Bau- und Verkehrspolitik der 14. Legislaturperiode“ mehr Informationen. Grundlinien und Hintergründe zeigte auch der anstatt des angefragten Ministers auf der „Iserlohner Verkehrstagung“ erschienene Ministerialdirigent Busch auf.**

Neu ist unter schwarz-gelb der Ministeriums-zuschnitt: Durch die Zusammenfassung von Städtebau und Verkehr zum neuen Ministerium für Bauen und Verkehr (MBV) wird wie 1985 bis 1995 unter den Ministern Zöpel und Kniola wieder ein Ministerium geschaffen, in dem die Abhängigkeiten zwischen den beiden Bereichen schon innerhalb eines Hauses berücksichtigt werden sollten. Dies wird in Zukunft hoffentlich deutlicher als in der Erklärung des Ministers, die in zwei gleich lange, nacheinander vorgetragene Teile Bau und Verkehr gegliedert ist.

## Ideologiefrei!

Wie ein roter Faden zieht sich der Begriff „ideologiefrei“ durch die Stellungnahme des Ministers im Verkehrsausschuss. So soll nicht nur die angebliche Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs aus ideologischen Gründen gegenüber dem Auto gestoppt werden, auch die Bevorzugung der Schiene gegenüber der Straße innerhalb des ÖV sei zu beenden. Konkret wird angekündigt, sich in der Verkehrsministerkonferenz um die Aufhebung der Zweckbindung der Regionalisierungsmittel für den Schienenverkehr einzusetzen. Herr Busch ergänzte, dass im Rahmen der 2007 stattfindenden Neuverhandlungen der Regionalisierungsmittel ab 2008 das gesamte Finanzierungssystem des ÖPNV auf den Prüfstand gehöre. Dazu zählen die Infrastrukturförderung nach GVFG für kommunale Projekte und nach BSchWAG für bedeutsame Schienenprojekte sowie die Unterstützung bestimmter Nutzergruppen durch Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr und die Beförderung von Schwerbehinderten. Kurzfristig sei zum Beispiel eine Senkung der Ausgaben für die Schüler-

beförderung durch Reduzierung der Zahl der Nutzungstage für die Zeitkarten möglich, wodurch die Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG, die durch Kürzungen seit 2003 bereits um 12 % zurückgegangen sind, weiter um bis zu 15 bis 20 % geringer ausfallen würden.

Weiterhin sollen die Möglichkeiten der Aufgabenträger, Schienenersatzverkehre mit Regionalisierungsmitteln zu finanzieren, erweitert werden. Diese mit der Neufassung des ÖPNV-Gesetzes ab 2003 geschaffene Regelung ist bislang noch nicht praktiziert worden.

Ebenso wie die Änderung des Finanzierungssystems ist ein anderer Punkt in der Wunschliste des Ministers auf eine gemeinsame Übereinkunft des Bundes mit allen Ländern angewiesen: die Erhöhung des Anteils des Landes NRW an den Schienenprojekten aus dem Bundesverkehrswegeplan. Ob eine erklärte Abkehr von der Schienen-vorrangpolitik hierbei hilfreich ist? Auf jeden Fall sieht die neue Landesregierung die Brisanz bei einem Großprojekt: Bei der Betuwestrecke Oberhausen–Emmerich–Niederlande dürften sich nach Ansicht des Ministers Bund und DB AG nicht aus der Planungsvereinbarung aus dem Jahre 2002 „herausstehlen“.

## Rhein-Ruhr-Express

Der Rhein-Ruhr-Express wird als möglicherweise geeignetes Projekt für eine Öffentlich-Private Partnerschaft angesehen. Neben der Strecke Dortmund–Duisburg–Köln wird weiter der Bahn-Ring Rhein-Wupper als alte CDU-Forderung ins Spiel gebracht. Konkret wird neben der „Shuttle-Variante“ Dortmund–Köln auch die „Durchbindung“ in die Zulaufstrecken nach Koblenz, Bielefeld, Aachen, Gelsenkirchen und Em-

merich geprüft. Diese Durchbindungen entsprechen im Gegensatz zum Bahn-Ring den im RRR-Konzept formulierten PRO BAHN-Vorstellungen.

## Magnetschweben, nächster Akt

Als schwebendes Projekt soll eine Magnet-schnellbahnverbindung Rhein-Ruhr–Niederlande verfolgt werden. Begründet wird dies mit einer fehlenden Schnellbahnverbindung auf dieser Route. Der bestehende ICE, der zwischen Köln und Amsterdam mit Halt in Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen, Arnhem, Utrecht und Duivendrecht eine Reisegeschwindigkeit über 100 km/h erreicht, zählt für den Minister nicht dazu.



Oliver Wittke (Foto: MBV)

Bei der Bahn-hofs-modernisierungsoffensive geht Herr Wittke davon aus, dass die Bahn ihr Wort hält, was gerade bei diesem Programm schon mehrfach nicht der Fall war. Zum Dortmunder Bahnhofsprojekt 3do stellt er klar, dass das Land ausschließlich die Verkehrsinfrastruktur, nicht aber das dazu gehörige Einkaufszentrum fördern wird.

Die Trennung von Netz und Betrieb auf der Schiene wird als Option bezeichnet. Diese eher zurückhaltende Position wird damit begründet, dass erst die Erfahrungen mit der neu geschaffenen Netzagentur abgewartet werden sollen. Die Regionalisierung der Eisenbahnstrecken für den klassischen Regionalverkehr wird als gangbarer Weg bezeichnet – genau diesen Punkt hatte die CDU Anfang 2005 in einem Antrag von Rot-Grün zur Bahnreform noch abgelehnt.

Im Rahmen des vielfach beschworenen Bürokratieabbaus soll auch die Zuständigkeit im SPNV und ÖPNV neu geregelt werden. Was an die Stelle der bislang neun Aufgabenträger im SPNV und 64 im ÖPNV treten soll, bleibt noch unklar. Vorab soll allerdings, so ist es im Redemanuskript zu lesen, so war es aber nicht von Herrn Wittke zu

hören, die Agentur Nahverkehr als gemeinsame SPNV-Managementgesellschaft der Zweckverbände und des Landes abgeschafft werden, da sie „aus guten Gründen“ keine Akzeptanz gefunden habe. Ganz so einfach ist das allerdings auch nicht, da sie im ÖPNV-Gesetz des Landes verankert ist.

Die Diskussion mit Ministerialdirigent Busch sowie den Verkehrsausschussmitgliedern Schulte (CDU) und Keymis (B90/Die Grünen) auf der Iserlohner Fachtagung zeigte ähnlich wie die vorhergegangene Debatte zur Erklärung des Ministers im Verkehrsausschuss auf, dass die neue Regierung den ÖPNV stärker als bisher an betriebswirtschaftlichen Kriterien messen will. Die Steigerung der Energiepreise spreche mittelfristig eher gegen den ÖV, da mit einer Senkung des Kraftstoffverbrauchs von PKW zu rechnen sei, die Bus und Bahn nicht im gleichen Umfang nachvollziehen könnten, so dass der ÖV auch seinen ökologischen Vorsprung verliere. Die Grünen verwiesen darauf, dass ohne eine privilegierte Förderung der Schiene durch das Regionalisierungsgesetz das Sterben vieler Bahnnebenstrecken unabwendbar sei.

## Reaktivierungs-Stopp

Wenig Hoffnung gibt es für die Reaktivierung von weiteren Bahnstrecken: Während Brügge-Marienheide noch verwirklicht werden soll, da hier bereits viel investiert wurde, sollen andere Trassensicherungen schnellstmöglich aufgegeben werden. „Investitionshemmnisse, die sich durch jahrelange Bedarfsplanausweisung an abgelegenen Schienenstrecken ergeben haben, werden wir auflösen“, so Minister Wittke in seiner Erklärung. Vorausgegangen war ein Besuch des Ministers in Burscheid-Hilgen an der Strecke Remscheid-Lennep–Leverkusen-Opladen, wo dem Minister nach dem Blick auf die Bahntrasse, so die lokale Presse, sein Geografen-Blick sagte, dass hier auch in achtzig Jahren noch keine Bahn fahre. Die Integrierte Verkehrsplanung (IGVP) solle kritisch überprüft werden, in der Debatte war auch schon von Abschaffung die Rede.

Auf jeden Fall müssten Begriffe wie Verkehrswende und Flächenbahn aufgegeben werden. Die dritte Stufe des Integralen Taktfahrplans (ITF) würde nicht mehr angestrebt, der ITF 2 überprüft, so Herr Busch in der Diskussion. Im ländlichen Raum sei der klassische Linienverkehr mit Bus und Bahn teilweise nicht mehr zukunftsfähig, sondern müsse durch bedarfsgesteuerte Bedienungsmodelle ersetzt werden.

Das Verhältnis zur DB AG, das unter dem bisherigen Minister Horstmann besonders schlecht gewesen sei, solle wieder verbessert werden.

Dass beispielsweise Themen wie der eingeführte, aber noch lange nicht vollendete NRW-Tarif keine Erwähnung in der Positionsbestimmung von Herrn Wittke fanden, mag auf noch fehlende fachliche Einarbeitung zurückzuführen sein. Zumindest beim Thema Fahrgastrechte soll die Bundesratsinitiative des Landes weitergeführt werden.

### Ideologiefrei?

*Wer immer wieder betonen muss, dass er ideologiefrei entscheiden wolle, setzt sich dem Verdacht aus, er verfolge auch eine bestimmte Ideologie. So gesehen erscheinen viele plakative Aussagen der neuen Landesregierung zum Öffentlichen Verkehr als eine bewusste Abwendung von der bisherigen Politik von Rot-Grün, auch wenn diese auf Landtags-, vor allem aber auch auf kommunaler Ebene vielfach von CDU und FDP mitgetragen wurde. Dass in dem größten Ballungsraum der BRD keine Vorrangpolitik für den Öffentlichen Verkehr mehr verfolgt werden soll, ist schon ein Paradigmenwechsel, zumal die Nutzung des ÖV hier weit hinter anderen Metropolregionen zurückbleibt. Wohlklingende Sätze wie „Die Menschen in unserem Land sollen die Möglichkeit haben, zu jeder Zeit mit einem Verkehrsmittel ihrer Wahl an einem Ort ihrer Wahl zu sein“ (Wittke) können nicht darüber hinwegtäuschen, dass schwere Zeiten für den ÖV anstehen. Die wären zwar aus finanziellen Gründen auch unter Rot-Grün gekommen, aber hier gab es schon Schwerpunktsetzungen. Wenn die neue Landesregierung den Vorrang für die Schiene für*

*eine Ideologie hält, verkennt sie die Erfahrungen aus der Verkehrswissenschaft. Wenn der ÖV gestärkt werden soll, muss die Schiene das Rückgrat bilden. Sonst drohen Rückfälle in die Verkehrspolitik der 1970er Jahre mit massiven Streckenstilllegungen, Fahrplanausdünnungen und Fahrpreiserhöhungen, die auch betriebswirtschaftlich nicht zum Erfolg geführt, aber eine ganze Generation von der Nutzung von Bus und Bahn entwöhnt haben. Erst die koordinierte Politik von Angebotsausweitung, Infrastrukturausbau und zielgruppenspezifischen Tarifen im ÖV hat zu einer Steigerung des Images und verstärkter Nutzung und dadurch auch zur Verbesserung der betriebswirtschaftlichen Lage vieler Verkehrsunternehmen geführt. Wenn für den ländlichen Raum zukünftig Schulbus und TaxiBus statt Regionalbahn und Schnellbus als Hauptverkehrsmittel angeboten werden, verkommt der ÖV zu einer absoluten Restgröße ohne politische Bedeutung und gesellschaftliche Akzeptanz.*

*Dass auch die neue Landesregierung einem illusionären Transrapidprojekt, jetzt gar über 200 Kilometer lang, nachjagt, stimmt gar nicht mit der beschworenen Abkehr von Leuchtturmprojekten überein. Die heutige unzureichende ICE-Bedienung der Relation Rhein-Ruhr–Amsterdam mit täglich gerade einmal sieben Zugpaaren zu verbessern, zum Beispiel durch einen Stundentakt von 6 bis 23 Uhr, käme den Bahnkunden tatsächlich zu Gute.*

### Ja zu sinnvollen Reformen

*Gewiss ist im Dschungel von Verantwortlichkeiten und Finanzierungsregelungen in allen Bereichen des Öffentlichen Verkehrs großer Bereinigungsbedarf. Dass Buslinien aus Zuständigkeitsgründen, wegen unterschiedlicher Finanzierungsregelungen oder mangelnder Weitsicht örtlich Verantwortlicher an Stadtgrenzen enden, ist von PRO BAHN immer wieder angeprangert worden. Dennoch hat erst die Delegation der Verantwortung für den Schienenverkehr auf die regionale Ebene vielerorts zum Wiederaufschwung der Schiene geführt. Ein Modell aus regionaler Verantwortung und überregionaler ge-*

## Zitiert

*meinsamer Koordination erscheint dabei eigentlich sinnvoller als großflächige Einheiten à la RMV und VBB ohne umfassende örtliche Kenntnisse und dazu ministerielle Oberaufsicht.*

*Ob der erkennbare Schmutzsekurs mit der DB zielführend ist, muss aufgrund langjähriger Erfahrungen bezweifelt werden. Es gilt, Faustpfände in der Hand zu halten, um die DB zu vertrags-treuem Verhalten zu bewegen. Herr Mehdorn muss nicht nach Berlin und Kiel auch noch wesentliche Grundzüge der Verkehrspolitik in Düsseldorf bestimmen.*

*PRO BAHN wird sich bei den anstehenden langwierigen Beratungen mit der Kenntnis der örtlichen Verhältnisse und dem Überblick über das Land insgesamt mit Anregungen und Kritik zu Wort melden und dabei vorrangig die Interessen der Kunden des ÖPNV im Auge behalten.*

**„Ich bin Diplom-Geograf. Da halte ich es mit dem Motto ‚Lieber ein Mal gesehen als fünf Mal gelesen.‘“**

Dipl.-Geogr. Oliver Wittke, Landesverkehrsminister NRW, an verschiedenen Stationen seiner Visitationen im Sommer 2005 – unter anderem stellt er auf diese Weise die Entbehrlichkeit der Trassensicherung für die Bahnstrecke Op-laden–Remscheid-Lennep in Burscheid-Hilgen zu Gunsten der B-51-Planungen fest.

*Ortsbesichtigungen sind oft hilfreich. Dennoch freut sich PRO BAHN, wenn bei Entscheidungen für oder gegen Bahnstrecken auch weiterhin ergebnisoffenen Untersuchungen der Vorrang vor dem geschulten Auge des Landesverkehrsministers gegeben wird.*

## Busnetz Hamm: Gut beteiligt, schlecht geplant?

Hamm. (hk) Nach umfangreichen Verfahren der Öffentlichkeitsbeteiligung (siehe **Ruhr-schlene** 2004#3) wurden am 22. August 2005 die Maßnahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes in Hamm wirksam. Bei allem Lob für die Beteiligung der Betroffenen – die Umsetzung lässt im Detail leider Wünsche offen.

Im Frühjahr diesen Jahres ging der Nahverkehrsplan 2005 nach einer Auftaktveranstaltung im Gustav-Lübcke-Museum auf die Tournee durch die Stadtbezirke. Hier wurden die auf Grund von Gutachten geplanten Änderungen in Linienführung und Angebot den Bürgern vorgestellt. Nötig wurden diese Änderungen auf Grund der sich verändernden Siedlungsstruktur der Stadt Hamm. Besonderer Wert wurde dabei auf die Erreichbarkeit der Bezirkszentren und die Einrichtung eines Nachtbusangebotes gelegt. Finanziell sollte dieses durch Kürzungen in nachfrageschwachen Zeiten, Taktausdünnung und die Umstellung nachfrageschwacher Linienäste auf Taxi-Bus-Bedienung erreicht werden.

### Anregungen umgesetzt

Zahlreiche Anregungen von Bürgern konnten im Zuge dieser Beteiligung umgesetzt werden. Unter anderem wurde auch eine stündliche

Buslinienandienung der Lippestraße im Osten der Stadt wieder eingeführt, nachdem diese zuvor mit dem Taxi-Bus befahren wurde.

### Fehlende Brücken

In den letzten beiden Wochen der Sommerferien wurde die Öffentlichkeit über die Neuerungen im Busnetz informiert. In der direkten Folge waren die Kunden von den Änderungen überrascht. Die Planungen des Nahverkehrsplanes waren ihrer Zeit voraus und setzten u. a. Brücken voraus, die sich jedoch noch nicht einmal im Bau befinden. Die Linienführung wurde somit anders als in den ursprünglichen Planungen vorgenommen. So war die Maximilian-Grundschule plötzlich nicht mehr per Bus zum Schulbeginn erreichbar, da die Linie 33 wegen der nicht vorhandenen Kanalbrücke weiterhin über die Lippestraße geführt werden muss. Das Ortszentrum Werries wird nun nur noch mit der Linie 28 stünd-

# Nahverkehrsplan

lich bedient, nachdem bisher die Bedienung im Fünfzehn-Minuten Takt erfolgte und die neuen Planungen ursprünglich einen Dreißig-Minuten-Takt vorsahen. Die Proteste von Fahrgästen hatten zur Folge, dass eine Fahrt in der Stunde vom Maximilianpark zum Wendepunkt Werries verlängert wurde. Leider waren diese Änderungen nun nicht mehr in den neuen Fahrplanheften zu finden.

Ebenfalls nicht im Fahrplanheft zu finden war die auf Grund von Bürgerprotesten durchgeführte Verlagerung einer Fahrt in der Stunde vom Alten Uentrop Weg über den Buchfinkenweg. In ursprünglichen Planungen im Jahr 2004 war für den Alten Uentrop Weg eine Bedienung im Fünfzehn-Minuten-Takt mit den Linien 1/3 vorgesehen. Durch die Verlagerung von Fahrten über die Lippestraße und den Buchfinkenweg wurde hier ganz klar das Ziel verfehlt, durch einheitliche Linienwege und gut merkbare Taktzeiten eine einfache Nutzbarkeit zu erreichen.

Das Nachtbusnetz stellt auch die Grundversorgung im Spätverkehr ab etwa 21 Uhr dar. Die Linien starten als Sternfahrt vom Hbf/Willy-Brandt-Platz. Für die Schaffung des Nachtbusangebotes wurde im Spätverkehr eine Taktverdünnung von dreißig auf sechzig Minuten vorgenommen. Ein harter Einschnitt für Fahrgäste, der jedoch durch die Abstimmung auf die Züge aus dem Ruhrgebiet und Münster kompensiert werden sollte.

## Anschlusslos

Leider wurden hier aus Fahrgastsicht grobe Planungsfehler gemacht. Zahlreiche Busse starten zur Minute :47 und verpassen so genau den Anschluss vom RE 1 aus dem Ruhrgebiet. Der RE 6 stellt keine Alternative dar, da er nur aus Dortmund kommt, früher den Betrieb einstellt und mit dreißig Minuten Übergang nicht hinreichend attraktiv zu nutzen ist. Der sichere Anschluss des RE 1 als nachfragestarke Linie muss Planungsziel eines überarbeiteten Fahrplans sein.

Am 8. Juli 2005 fand auf Einladung der Bezirksvertretung eine Aussprache über die Folgen des Nahverkehrsplanes im Stadtbezirk Uentrop statt. Insbesondere die Klagen von Bürgern im Umfeld

der Haltestelle Baumstraße in Braam wurden dort erörtert. Die Umstellung auf ein TaxiBus-Angebot stellt Schüler und deren Eltern vor Probleme, da nun nicht mehr die Flexibilität eines Bus-Angebotes gegeben ist.

## Fahrzeitanpassungen

Am 17. Oktober trat als Ergebnis dieser Veranstaltung eine kleine Fahrzeitanpassung einzelner Fahrten der Linien 33 und 28 in Kraft. Diese ermöglichen nun Schülern auch am Maxipark einen Umstieg zwischen beiden Linien. Außerdem werden Verbesserungen im Taxibusangebot vorgenommen. In Aussicht gestellt wird auch ein TaxiBus für den Stadtteil Uentrop, der so an das Nachtbusnetz angeschlossen werden soll. Geprüft werden soll auch die Einführung einer kostenfreien Rufnummer für die Taxibusse.

Eine Neuerung stellt auch der Sonntagsverkehr der Linie 33 dar. So können nun auch die zahlreichen Pilger und Besucher des Hindutempels in Uentrop ihr Ziel problemlos erreichen. Auch Nicht-Hindus sind dort als Besucher herzlich willkommen und können den Zeremonien im Tempel als Gast beiwohnen.

*Bei aller Kritik am neuen Busnetz muss gewürdigt werden, dass die Stadt Hamm einen vorbildlichen Weg eingeschlagen hat und die Öffentlichkeitsbeteiligung jenseits gesetzlicher Vorschriften groß geschrieben hat. Insgesamt stellt das Busnetz 2005 einen großen Schritt in die richtige Richtung dar. Stehen bleiben darf man bei dem jetzt Erreichten jedoch nicht. Zügig durchgeführt werden müssen Maßnahmen zur Busbeschleunigung und zur dynamischen Fahrgastinformation an den zentralen Haltestellen im Innenstadtbereich. Ein größeres Optimierungspotenzial im Fahrplan ist jedoch im Osten der Stadt vorhanden. Bei bis zu drei alternierenden Linienwegen der Linie 1/3 ist eine einfache Nutzung ohne ständiges Blättern im Fahrplanbuch leider nicht möglich. Oberste Priorität muss jedoch die Wiederherstellung der Anschlüsse an die Züge aus dem Ruhrgebiet in den Abendstunden haben – denn fast sechzig Minuten Wartezeit am Willy-Brandt-Platz sind keinem Fahrgast zuzumuten.*



### Schienenmesse rail#tec 2005

**Dortmund.** (dv) Zum fünften Mal findet vom 7. bis 9. November 2005 die rail#tec als internationale Schienenmesse in den Westfalenhallen Dortmund statt – und zum fünften Mal ist PRO BAHN NRW gemeinsam mit dem VCD mit einem Stand vertreten. Mitglieder, die PRO BAHN NRW am Messestand unterstützen möchten, melden sich bitte bei Oliver Stieglitz (siehe Seite 2).

Besucher finden uns auf der Messe in Halle 4 an Stand 4000. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

### DSW21: Mängel im Fahrplan

**Dortmund.** (dv/os) Mehrere Neuigkeiten gibt es von den Dortmunder Stadtwerken – bisher auch bekannt als DSW. Mit der Umbezeichnung in „DSW21“ möchte man sich von anderen Unternehmen mit der selben Abkürzung abgrenzen. Das leicht veränderte Logo taucht auch schon im neuen Stadtfahrplan auf, der die Abend- und Nachtetzänderungen ab dem 17. Oktober umfasst. Mit 720 Seiten, 48 mehr als vorher, ist der Fahrplan schon fast ein Kursbuch. Die Tabellen der neuen Nachtlinien wurden völlig neu gestaltet und sind jetzt sehr übersichtlich.

Inhaltlich kann keine ungeteilte Freude aufkommen. Neben kleinen Unstimmigkeiten im Nachtetz (siehe Seite 10) kann die zeitliche Verteilung der Stadtbahnlinien 41, 45, 47 und 49 nach 21 Uhr mit Bedienungslücken von bis zu zehn Minuten bei zwölf Bahnen je Stunde auf der Stammstrecke nicht befriedigen. Die Abfahrt der Abendbusse am Hauptbahnhof drei bzw. vier Minuten nach Ankunft wichtiger Anschlusszüge aus dem Ruhrgebiet – in der Praxis eine zu geringe Umsteigszeit – wird viele Umsteiger frustrieren.

Auch am Tag gibt es eine Angebotskürzung. Durch die neue Führung der Linie U 41 bis Brambauer erhält der bisherige Nordast der U 49 durch den Einsatz von zwei sechsachsigen Stadtbahnfahrzeugen eine höhere Kapazität. Im Gegenzug wird die Verstärkerfahrt der U 45 zum Fredenbaum gestrichen – der Fünf-Minuten-Takt wird so auf einen Zehn-Minuten-Takt halbiert.

### Neues Tagesticket VRL/VGM

**Ruhr-Lippe/Münsterland.** (le) Bei der jährlichen Preisanpassung zum 1. August haben die Verkehrsgemeinschaften Ruhr-Lippe (VRL) und Münsterland (VGM) ein neues Tagesticket neben den bisherigen Tagestickets Mini (1 Person) und Maxi (5 Personen) eingeführt. Das 9-Uhr-TagesTicket für einen Erwachsenen und drei Kinder ist montags bis freitags erst ab 9 Uhr gültig, kostet aber weniger als das Tagesticket Mini oder zwei Einzelkarten der jeweiligen Preisstufen und nur knapp mehr als zwei Fahrten mit der 4er-Karte (in der im Gesamtnetz VRL gültigen Preisstufe 9 sogar weniger). Damit ist ein neues attraktives Angebot für den Einkaufs- und Freizeitverkehr geschaffen worden, das flexibler ist als eine ebenfalls erwogene Rückfahrkarte.

### Ausstellung in Wesel

**Wesel.** (le) Noch bis zum 29. Januar 2006 findet in Wesel die auch bei weiterer Anreise sehenswerte Ausstellung „Eisenbahnen am Niederrhein“ statt. Die vielfältigen Exponate zur Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte sind in der Galerie im Zentrum und im Preußen-Museum NRW zu finden. Eintritt: 5 Euro, die üblichen Ermäßigungen finden Anwendung.

### Bahnhof Werdohl

**Werdohl.** (os) Die Interessengemeinschaft (IG) „Erhaltet den Werdohler Bahnhof“ beklagt, dass die Deutsche Bahn AG kein Interesse am Bahnhofsgebäude hat.

Die DB ist bereit, das Empfangsgebäude für 150 000 Euro zu verkaufen. Dieser Betrag wird angesichts der notwendigen Renovierungen von der Interessengemeinschaft als überhöht kritisiert. Dazu kommt, dass die Stadt Werdohl aufgrund einer Haushaltssperre nur geringen finanziellen Spielraum hat. Die IG sucht Unterstützer für den Erwerb und die Nutzung des Gebäudes.

Kontakt: Heide Menzel, Fon 02392 2638 (von 18 bis 20 Uhr).

# Nachts im VRR: Von der Insel zum Netz

Ruhrgebiet. (js/ah) Wie in **Ruhrschiene** 2005#3 berichtet, soll mit dem Fahrplanwechsel im Winter das NachtExpress-Angebot im VRR optimiert werden. In etlichen Städten müssen die kommunalen Nachtnetze auf die neuen, nun am Wochenende durchgängig die ganze Nacht gültigen Schienenverkehrsankunftszeiten abgestimmt werden.

In Oberhausen und Essen sind keine Änderungen am Nachtexpress-Busnetz geplant. Oberhausens Sternabfahrt in Sterkrade ist mit mehreren Linien unterschiedlicher Fahrzeit an den Hauptbahnhof angebonden, so dass prinzipiell in und aus jeder Richtung einer Fahrtmöglichkeit mit kurzer Übergangszeit besteht. In Essen bleibt es bei der NE-Abfahrtszeit um :30 am Hauptbahnhof. Durch die neue Fahrplanlage der S 1 besteht nun kurzer Übergang von und in Richtung Bochum – laut VRR die stärker nachgefragte Relation – dafür geht der Anschluss aus und in Richtung Duisburg verloren.

In Dortmund wurde bereits mit den Fahrplanänderungen am 17. Oktober ein komplett neues NachtExpress-Netz im Stundentakt mit Überlagerung zum Halbstundentakt auf den Hauptstrecken eingeführt. Dabei gibt es auf die S 1 abgestimmte Zubringerfahrten vom Hauptbahnhof zur Reinoldikirche – unverständlicherweise nur nicht zu den ersten beiden NE-Abfahrten pro Nacht, obwohl diese Fahrten mit minimalen betrieblichen Zusatzaufwand durch die ausrückenden NachtExpress-Kurse bedient werden können.

## Mülheim an der Ruhr

In Mülheim wird sich die Ankunft der S 1 von Düsseldorf Richtung Essen von der Minute :15 zur Minute :35 verschieben, in der Gegenrichtung von Minute :47 zur Minute :26. Die Abfahrt der Linien NE 3, NE 9 und NE 10 an der Haltestelle Hbf/Nordeingang ist heute zur Minute :32 und :34, in Gegenrichtung zu den Minuten :20 und :25. Um einen Umstieg zu ermöglichen, müssten die Abfahrten der NE-Busse dort um bis zu fünf Minuten verschoben werden. Dies würde bei NE 3 und NE 10 zu neuen Umlaufzeiten von bis zu 58 Minuten führen und könnte nur durch Verkürzung oder Begradigung von Fahrwegen

und Wegfall von Haltestellen kompensiert werden. Die MVG lehnt deshalb eine entsprechende Änderung ab.

Bei der Linie NE 10 wird zusätzlich argumentiert, eine Verschiebung sei nicht möglich, weil der NE 10 mit Ankunft am Sterkrader Bf um :26 laut StOAG als Zubringer zur RB 33 diene. Merkwürdig nur, dass diese RB-Linie in Oberhausen nur bis 19 Uhr verkehrt und am Wochenende gar nicht. Um den NE-Stern um :40 zu erreichen, hat der NE 10 also noch reichlich Luft.

Einen sicheren Anschluss bietet so in Mülheim nachts nur die Nutzung des RE 1 mit Ankunft aus Dortmund zur Minute :16 und Abfahrt Richtung Dortmund um :46. Wer hingegen Richtung Düsseldorf orientiert ist, schaut in die Röhre.

## Bogestra-Land

In Bochum gibt es bisher Sternabfahrten aller NE-Linien zur Minute :50. Am Hbf Gelsenkirchen ist der Stern geteilt: Die Linien aus den südlichen in die nördlichen Stadtteile fahren um :34, in Gegenrichtung um :55. Nach dem Gesamtkonzept des VRR soll das komplette Netz um eine halbe Stunde verschoben werden, um die SPNV-Anschlüsse zu ermöglichen. In Bochum kommen zukünftig RE 1 und S 1 aus beiden Richtungen zwischen :54 und :04 an, Gelsenkirchen Hbf erreichen die Bahnlinien S 2, RB 42 und RB 46 aus allen Richtungen zwischen :56 und :01. Während in Gelsenkirchen die Übergangszeit mit zum Teil nur drei Minuten eher knapp wird, muss man in Bochum bis zu 26 Minuten warten.

Sinnvoll wäre es also, den Bochumer Stern nur um 25 Minuten auf :15 zu drehen. Den Anschluss zwischen den beiden Netzteilen in Wattenscheid kann man auf die Minute :36 retten, wenn man die Strecken der Linien NE 12 in Bismarck oder Bulmke-Hüllen, NE 13 in Ücken-

dorf und Wattenscheid und NE 6 in Höntrop strafft und dafür die mit großen Zeitreserven versehenen NE 11 am Pantaleonshof und NE 12 in Ückendorf und Günnigfeld weitere Bedienungsaufgaben übernehmen lässt. Durch die Straffung des NE 12 könnte zugleich auch die Abfahrt in Richtung Norden am Gelsenkircher Hbf nach hinten verschoben werden.

Bisher hat die Bogestra allerdings noch keine Bereitschaft gezeigt, solche Korrekturen vorzunehmen oder gar Planungen zu beginnen, das Bochumer Kleeblatt-Schleifennetz durch ein modernes mit Richtungsverkehr zu ersetzen, das nach Vorbild der Städte Essen, Oberhausen, Mülheim und Dortmund auch noch morgens im Frühverkehr betrieben werden kann.

## Vestische Ex-Diskobusse

Das gesamte Vestische Nachtnetz soll laut den VRR-Vorschlägen ebenfalls um eine halbe Stunde verschoben werden – mit Ausnahme des NE 14 zwischen Datteln und Mengede, der in seiner jetzigen Lage nicht nur in Mengede gute Anschlüsse hat, sondern dann auch in Datteln mit dem NE 4 durchgebunden werden kann. Durch die Drehung entstehen in GE-Buer um :45 Systemanschlüsse von und zu den Bogestralinien und in Herne um :45 Anschlüsse von der U 35 aus Bochum und vom RE 3 aus Düsseldorf. Dazu erreicht die RB 42 Recklinghausen um :08 passend zur Sternabfahrt um :15.

Wenn es gelingt, die bisher mit reichlich Fahrplanreserven versehenen NE 2 zwischen Bottrop und Buer um wenige Minuten zu beschleunigen, entstehen neue Anschlussbeziehungen in Oberhausen in Richtung Düsseldorf (RE 3) und aus Richtung Duisburg (S 2 mit Anschluss aus Düsseldorf) sowie in Bottrop vom Essener NE 16 in Richtung Gladbeck.

Grundsätzlich überdenken sollte die Vestische aber ihr noch auf den früheren Diskobussen basierendes Nachtnetz vor allem im Norden des Kreises. Nachdem in den letzten Jahren wichtige Netzschlüsse in Wanne-Eickel, GE-Horst und die Verbindung Dorsten–Buer eingespart worden sind, hat nun auch die Halterner Disko „Old

Daddy“, der nördliche Ankerpunkt des Netzes, wegen Besuchermangels geschlossen.

## Herne wacht auf

Die HCR betreibt bisher nur in den Weihnachts- und Silvesternächten ein Nachtnetz mit Sternabfahrten in Herne um :15 und am Hbf Wanne-Eickel um :45. Auf Wunsch des neuen Herner Kinobetreibers gibt es seit diesem Sommer erste Ansätze eines ganzjährigen NE: Am Wochenende fahren nun um 0:15 und 1:15 am Herner Bf die beiden Hauptlinien 311 und 362 nach Castrop-Rauxel und Wanne-Eickel Hbf.

Es besteht Hoffnung, dass daraus in den nächsten Jahren ein echtes NE-Netz mit etwa vier weiteren Linien und möglicherweise sogar Betrieb bis in die frühen Morgenstunden entsteht. Die Sternfahrten sollten dann allerdings passend zur Bogestra um eine halbe Stunde gedreht werden. Dann entstehen in Wanne-Eickel Anschlüsse von S 2 und RB 42 aus allen Richtungen (Ankunft zwischen :57 und :03) und in Herne vom zur Minute :40 ankommenden RE 3 aus Düsseldorf. Verloren geht dadurch leider der Anschluss in Castrop-Rauxel zum Dortmunder NE 11, der nicht um eine halbe Stunde gedreht werden kann, ohne die wichtigen Anschlüsse des NE 9 in Lütgendortmund zu zerstören.

## Fazit

*Es ist lobenswert, dass der VRR den Nacht-SPNV mit den kommunalen Netzen abstimmen möchte. Die „Detailprobleme“, die in den Kommunen eine attraktive Verknüpfung offensichtlich wichtiger Verbindungen verhindern, bleiben als Aufgabe für kommende Fahrplanwechsel. Das gleiche gilt auch für die NE-Systeme der unterschiedlichen Verkehrsunternehmen, die derzeit durch abweichende Symmetrieminuten und Betriebszeiten zum Teil Inselnetze bilden.*

*Darüber hinaus haben sich die Verkehrsunternehmen Bogestra, Vestische und HCR zusammen mit den Städten und Kreisen der Aufgabe zu stellen, für ihre Bedienungsbereiche bald ein zusammenhängendes zukunftsfähiges Nachtnetz zu entwickeln.*

# Termine

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

**Dienstag, 01.11.2005, 19:30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Montag, 07.–Mittwoch, 09.11.2005**  
PRO BAHN NRW auf der rail#tec2005  
in den Westfalenhallen Dortmund  
Halle 4, Stand 4000  
☑ 45/46 Westfalenhallen

**Samstag, 12.11.2005, 16:30 Uhr**  
Fahrgastversammlung Altenbeken  
Regionalgruppe Hellweg/Hochstift  
Bahnhofsgaststätte Klüter  
☑ Altenbeken Bf

**Dienstag, 15.11.2005, 19:30 Uhr**  
Regionale Fahrgastversammlung  
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

**Samstag, 19.11.2005**  
*Achtung, Samstags-Termin!*  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Besuch beim Nachbarn – Doetinchem**  
**08:00 Uhr** E-Borbeck ☑ (Aufzug)  
**08:15 Uhr** E Hbf ☑ (ServicePoint)

**Dienstag, 22.11.2005, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Sonntag, 04.12.2005**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Weihnachtsmärkte im Ruhrgebiet –  
Westerholt und Bottrop**  
**12:25 Uhr** E Hbf ☑ (ServicePoint)  
**12:40 Uhr** E-Borbeck ☑ (Aufzug)

**Dienstag, 06.12.2005, 19:30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Montag, 12.12.2005, 19:00 Uhr**  
Ortsgruppe Dortmund  
Weihnachtstreffen auf dem Weih-  
nachtsmarkt Dortmund, Glühwein-  
stand Kleppingstraße/Europabrunnen  
☑ 42/46, Tram 403/404 Reinoldikirche  
*siehe rechts*

**Dienstag, 20.12.2005, 19:00 Uhr**  
Regionale Fahrgastversammlung  
Weihnachtstreffen in Bochum  
Kulturbahnhof Langendreer  
☑ Bochum Langendreer  
*siehe rechts*

**Dienstag, 03.01.2006, 19:30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Dienstag, 17.01.2006, 19:30 Uhr**  
Regionale Fahrgastversammlung  
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

## Weihnachtstreffen

**RV Ruhr.** (dv) Im Dezember finden  
zum Jahresausklang die traditionellen  
Weihnachtstreffen im RV Ruhr statt.

Am Montag, dem 12. Dezember,  
freut sich die Ortsgruppe Dortmund ab  
19 Uhr auf ein gemütliches Treffen bei  
Glühwein auf dem Dortmunder Weih-  
nachtsmarkt. Treffpunkt ist der Glüh-  
weinstand vor dem Eiscafé in der  
Kleppingstraße am Europabrunnen.

Die regionale Fahrgastversammlung  
ist am 20. Dezember 2005 ab 19 Uhr in  
der Gaststätte des Kulturbahnhofs  
Langendreer. Der Kulturbahnhof liegt  
direkt an der S-Bahn-Station Bochum-  
Langendreer (den Tunnel Richtung Norden  
durchqueren, am Ende links). Wir  
bitten nach Möglichkeit um Anmeldung  
bei Dominik Vinbruck (siehe Seite 2),  
um ggf. einen Tisch zu reservieren.

Mitglieder und Interessierte sind wie  
immer zu beiden Treffen herzlich will-  
kommen!

**Die aktuelle Terminübersicht und  
weitere Informationen im Internet:  
[www.probahn-ruhr.de/termine](http://www.probahn-ruhr.de/termine)**

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

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

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

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

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

Name, Vorname

Straße

PLZ, Wohnort

weitere Familienmitglieder

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.) Beruf (freiwillig)

Datum, Unterschrift

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