



Neuer Busbahnhof – altes Busliniennetz

Herne. (js) Nach der Eröffnung des neuen Busbahnhofs am Bahnhof Herne im August 2004 gab es zum Fahrplanwechsel am 10. Januar 2005 die nächste Verbesserung im Herner ÖPNV: Eine deutliche Angebotsausweitung auf den Linien 321 und 323. Doch das Gesamtkonzept, sprich die Fortschreibung des Nahverkehrsplans, lässt weiter auf sich warten.

Das Herner Busnetz stammt in seinen wesentlichen Strukturen noch aus den 1950er und 1960er Jahren und ist somit an den Verkehrsbedürfnissen einer Bergbaustadt orientiert. Größere Veränderungen brachte der 1998 erstmals



Der neue Herner Busbahnhof bietet kurze Wege für Busse und Fahrgäste (Foto: Oliver Stieglitz).

aufgestellte Nahverkehrsplan der Stadt Herne. Er setzte Mindesttaktstandards für das Verbindungsliniennetz fest – also für die aufkommensstarken Linien zwischen den Stadt- und Stadtteilzentren. Zudem wurden klare und eindeutige Linienführungen gefordert und konkrete Veränderungen vorgeschlagen.

Diese Vorgaben haben die Verkehrsunternehmen Ende 1998 mit der Einführung der abendlichen Sternfahrten sowie im März, Juni und September 2001 – drei Unternehmen, drei Termine – mit großen Änderungen bei sieben Linien erfüllt. Mit den Änderungen des jüngsten Fahrplanwechsels wurde der Nahverkehrsverkehrsplan (NVP) 1998 vollständig umgesetzt. Nun hat auch die Verbindungslinie 323 einen einheitlichen Linienweg und einen Zwanzig-Minuten-Takt zwischen Wanne-Eickel Hbf und dem Schwimmbad Lago (Gysenbergpark) erhalten. Die Fahrten ins Industriegebiet Baukauer Straße und in die Siedlung Constantin entfallen.

Letztere übernimmt die Linie 321, die im Bereich Sodingen eine neue Linienführung erhält. Diese durchfährt nun das komplette Sodinger Zentrum auf der Mont-Cenis-Straße und bietet so an drei Haltestellen eine direkte Umsteigemöglichkeit von und zur Innenstadt mit der Linie 311. Ab Ostbachtal fahren die Busse wieder um

Fortsetzung auf Seite 3 >>>

In dieser Ausgabe:

- Fahrplanwechsel: Bleibt alles anders**
- Hoch und nieder bei Bogestra**
- Mülheimer MVG baut Verspätungen**
- Licht und Schatten: Nacht im VRR**
- Endstation für Metroexpress ...**

Inhalt & Adressen

Inhaltsverzeichnis

Titel	1
Neuer Busbahnhof – altes Busliniennetz	
Inhalt & Adressen	2
Aus Fahrgastsicht	4
Mülheimer MVG baut Verspätungen	
Kurznachrichten	5, 10, 11
Schnellbus mit Doppeldeck – (Bahn-)Herbst überstanden – Mülheimer Hbf zu bedeutsam – Hinweis für Abonnenten – Endstation für Metroexpress – MVG: NE an Weihnachten – Bf Salzkotten wird aufgemöbelt – ICE-Taufe Mü(h)lheim – Infrastrukturverbesserung – Abellio auf Nokia – VRR korrigiert – Ausstieg in Fahrtrichtung ...	
Regionales	6, 9
Bogestra bietet Anschluss – Da waren es nur noch zwei! – Hoch und nieder bei Bogestra – Planfeststellung 901	
Fahrplanwechsel	7
bleibt alles anders: Neue Wagen, alte Zeiten	
Nachnetz	8
Licht und Schatten: Nacht im VRR	
Termine/RV Ruhr intern	12

Impressum

Herausgeb.: PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr
Auflage: 550 Exemplare
Ausgaben: Anfang 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), Jochen Schönfisch (js), Rainer Wester (rw)

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

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

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

Ihre Ansprechpartner bei PRO BAHN

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

Geschäftsstelle des Regionalverbandes Ruhr und des Landesverbandes Nordrhein-Westfalen

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

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

Vorsitzender: Dominik Vinbruck, Klönnestraße 51, 44143 Dortmund

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bitte als Verwendungszweck angeben: „RV Ruhr“!

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

Vorsitzender: Oliver Stieglitz, Missundestraße 7, 44145 Dortmund

☎ 0231 815611, ✉ 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

>>> Fortsetzung von Seite 1

Sodingen herum zurück zum Lago. Dort wenden sie, um zur Siedlung Constantin zu gelangen, wo sie vor der Weiterfahrt nach Gerthe eine Schleife drehen.

Unüberwindliche Stadtgrenzen

Neu ist die Verdichtung zwischen Castrop Münsterplatz und Constantin auf zwei Fahrten pro Stunde – in Fahrtrichtung Castrop leider im unschönen 22-/38-Minuten-Takt. Da der Kreis Recklinghausen dieses Mehrangebot in Castrop-Rauxel nicht bezahlen wollte, hätten die Busse beinahe in Holthausen vor der Stadtgrenze wenden müssen. Ohne dadurch einen Fahrer oder ein Fahrzeug einsparen zu können, wäre der Bau der Wendeschleife teurer gewesen als die Fahrt nach Castrop, die nun probeweise für ein Jahr auf Kosten der Stadt Herne durchgeführt wird.

Die neue Linie 321 ist eine große Verbesserung für das Dorf Holthausen. Leider ist der Linienweg alles andere als straff geraten und zur Innenstadt muss weiterhin umgestiegen werden. Mit dem gleichen Fahrzeugaufwand könnte man statt dessen die Linie 323 ab Lago alle zwanzig Minuten nach Castrop schicken und dafür die Linie 333 stündlich den Linienweg der Linie 321 zwischen Sodingen und Gerthe übernehmen lassen. Dann wäre das Lago auch wochentags aus Richtung Norden angebunden. Hier fehlt dringend ein Gesamtkonzept für das Busnetz.

Wo bleibt der neue NVP?

Das ÖPNV-Gesetz NRW schreibt den Kreisen und kreisfreien Städten vor, ihre Nahverkehrspläne spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. In Herne war der NVP jedoch von vornherein nur auf fünf Jahre angelegt, so dass es hier mit einer Überprüfung nicht getan ist. Die Stadt hat dort sogar in Kapitel 7 festgeschrieben, dass im Jahre 2003 ein neuer NVP vorzulegen sei. Dabei werden bereits die Einrichtung von Schnelllinien im Verbindungsnetz und ein Halbstundentakt mit vereinheitlichten Linienführungen im Erschlie-

Bungsnetz als Aufgaben des neuen NVP vorgeschlagen. PRO BAHN hat dazu bereits im Dezember 2001 der Stadtverwaltung und den Ratsfraktionen ein detailliertes Konzept vorgelegt (siehe **Ruhrschiene 2002#1**). Geschehen ist aber bis heute abgesehen von der Beauftragung eines externen Gutachters noch nichts.

Unternehmenskooperationen

Auch Linienkonzessionen dürfen kein Tabu mehr sein – zumal die drei in Herne beteiligten Verkehrsunternehmen bereits in der „Kooperation östliches Ruhrgebiet“ in vielen Bereichen eng zusammenarbeiten. Im Sommer 2003 hat die HCR bereits die Linie 218 von den Vestischen übernommen. Große Verbesserungen ohne Mehraufwand versprechen hier insbesondere die Verknüpfung der sich mehr schlecht als recht ergänzenden Studentaktlinien 384 (Bogestra) und 387 (HCR) zu einer halbstündlichen Erschließungslinie im Stadtteil Bickern und die Durchbindung der stadtgrenz(nicht)überschreitenden Linien zwischen Herne und Bochum in den Bereichen Gerthe, Hiltrop und Zillertal.

Einmal kräftig schütteln

Sinnvoll wäre eine komplette Neuordnung der Linien im Herner Osten. So sollten am Herner Bahnhof die durchfahrenden Linien getrennt und mit anderen Linienästen nach verkehrlichen und umlauftechnischen Gesichtspunkten neu verknüpft werden. Grundtakt auf allen Linien sollte der Zwanzig-Minuten-Takt sein, auf stark nachgefragten Abschnitten mit Überlagerung zweier Linien. So könnte man beispielsweise die sehr stark genutzte Linie 311 durch eine Schnelllinie mit einem straffen Linienweg entzerren, Börnig eine direkte Verbindung in die Innenstadt spendieren und auch eine Linie durch die östliche Innenstadt führen. PRO BAHN hat bereits konkrete Ideen, die wir gerne in die Erstellung des neuen Herner Nahverkehrsplans einbringen möchten.

Das 2001 vorgestellte aber mit Ausnahme von Details noch aktuelle PRO-BAHN-Konzept für Herne im Internet:
<http://www.probahn-ruhr.de/projekte>

Mülheimer MVG baut Verspätungen

Mülheim. (ah) Im Jahr 2004 gab es in Mülheim viele Baustellen, die Auswirkungen auf den ÖPNV hatten. Gleich drei davon befanden sich im Bereich Dümpten und der Straßenbahnlinie 102. Die Fahrgäste mussten unter massiven Verspätungen leiden.

Auf dem Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Oberdümpten gab es im Herbst letzten Jahres parallel drei Baustellen mit Verspätungen bis fünf Minuten in beiden Fahrrichtungen. Schuld daran waren Langsamfahrstellen, Baustellenschränken und ein einglesiger Streckenabschnitt zwischen Bessemer Straße und Mühlenstraße. Bei einer planmäßigen Wendezeit von vier Minuten an der Endhaltestelle Oberdümpten waren pünktliche Abfahrten eine Seltenheit und Anschlüsse unrealistisch. Ruhepausen für das Fahrpersonal gab es ebenfalls nicht – dafür Stress und Hetzerei. Dazu kam zwischenzeitlich ein Defekt der Weiche an der Endhaltestelle, so dass auch dort nur ein Gleis genutzt werden konnte.

Baustellenfahrplan hilfreich

Geholfen hätte vermutlich ein Baustellenfahrplan mit einem zusätzlichen Kurs und verlässlichen längeren Fahrzeiten. Die Mülheimer Verkehrsgesellschaft (MVG) sah dies allerdings anders und teilte auf Nachfrage mit:

„Wir bedauern sehr, dass die verschiedenen Baumaßnahmen im Bereich Dümpten ständig zu Verspätungen der Linie 102 führen und auch wir finden es äußerst unbefriedigend unseren Fahrgästen derzeit keinen verlässlichen Fahrplan anbieten zu können. Wie es solche umfangreichen Baumaßnahmen nun einmal mit sich bringen, entstehen durch die Arbeiten ständig unkalkulierbare Einschränkungen sowohl für den Individualverkehr als auch für den ÖPNV. Hinzu kommen noch verschiedene rechtliche Anweisungen bezüglich der Baustellenabsicherungen und Fahrgeschwindigkeiten, die fahrplanmäßige Unregelmäßigkeiten nicht ausschließen. Diese unkalkulierbaren Einschränkungen lassen sich u. E. auch nicht durch einen Baustellenfahrplan erfassen. Auch ein zusätzlicher Kurs würde unserer Ansicht nach zu keiner Verbesserung der Situation

führen, da dieser zusätzliche Kurs ebenfalls den baustellenbedingten Einflüssen ausgesetzt wäre.

Auch haben wir uns bemüht, Überschneidungen von Bauzeiten in diesem Bereich zu vermeiden. So hat sich die Bauzeit für die Gleisbau- und Straßenbautätigkeiten auf der Mellinghofer Straße im Bereich Bessemer Straße und Pilgerstraße durch verschiedene, z. T. auch witterungsbedingte Umstände, die grundsätzlich nicht absehbar und planbar sind, verlängert. Die Sanierung der Gleisanlagen in Fahrrichtung Oberdümpten zwischen Mühlenstraße und Bessemer Straße sollten erst nach Abschluss der Arbeiten zwischen Pilgerstraße und Bessemer Straße beginnen. Eine Überprüfung der Örtlichkeit hat jedoch die Notwendigkeit für eine kurzfristige Sanierung des Gleisbereiches aufgezeigt. Eine Überschneidung dieser zwei Baumaßnahmen, die die betriebliche Abwicklung erheblich erschweren, war daher nicht zu vermeiden.

Auf die Terminplanungen der Gleisbauarbeiten in den Bereichen A 40 – Anbindung Umgehungsstraße Oberdümpten – sowie an der Einmündung Pilgerstraße hatten wir zudem keinen Einfluss, da wir hier im Rahmen der Baustellen in die Terminplanungen Dritter eingebunden sind.“

Weitere Baustellen

Das zweite Gleis zwischen Bessemer Straße und Mühlenstraße soll dieses Jahr erneuert werden. Der Termin ist nicht bekannt. Es bleibt zu hoffen, dass die Sommerferien genutzt werden. Anfang August soll auch die Baumaßnahme im Bereich A 40 beendet sein, mit hoffentlich positiven Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität.

Grundsätzlich scheinen Baustellenfahrpläne bei der MVG denkbar: Als vor einigen Jahren die Prinzess-Luise-Straße ausgebaut wurde, hatte die Linie 102 zwei Minuten mehr Zeit für den Abschnitt – warum also nicht im aktuellen Fall?

Schnellbus mit Doppeldeck

Bergkamen/Dortmund. (dv) Später als geplant ist zum 10.01.2005 der neue Schnellbus zwischen Bergkamen und Dortmund in Betrieb gegangen. Der S30 fährt werktags zwischen 6 Uhr und 19 Uhr im Dreißig-Minuten-Takt und samstags zwischen 9 Uhr und 17 Uhr im Stunden-takt. Die Fahrzeit beträgt 34 bis 40 Minuten. In Bergkamen werden die Haltestellen Busbahnhof, Schillerstraße und Weddinghofen Hauptweg bedient, in Dortmund die Haltestellen Franz-Zimmer-Siedlung, Reinoldikirche und Hauptbahnhof. Als Besonderheit werden vorwiegend neue Doppeldeckerbusse auf der Linie eingesetzt – was in der ansonsten nahezu busfreien Dortmunder Innenstadt für einiges Aufsehen sorgt.

PRO BAHN begrüßt das neue Angebot. Entgegen den Stimmen einiger Lokalpolitiker, die Kaufkraftabfluss aus Bergkamen als Folge der Direktverbindung befürchten, gesteht PRO BAHN den Fahrgästen des ÖPNV die selbe Wahlfreiheit ihrer Einkaufsziele zu wie Pkw-Nutzern. Zudem erwecken viele Fahrgäste an den Dortmunder Haltestellen des S30 den Eindruck, Berufs- und nicht Einkaufspendler zu sein. Für die Zukunft ist wünschenswert, dass die Betriebs- und Taktzeiten am Samstag (insbesondere am Nachmittag) der im Dortmunder Stadtbahnnetz offensichtlichen Fahrgastnachfrage sowie den Ladenöffnungszeiten angepasst werden.

(Bahn-)Herbst überstanden

RV Ruhr. (dv) DB Regio NRW ist leidlich gut durch den Bahnherbst 2004 (per Definition vom 03.10. bis zum 11.12.) gekommen. Durch Fahrzeitverlängerungen und aufgelassene Halte auf einigen Strecken sowie einem geänderten Fahrzeugeinsatz, erhöhten Werkstattkapazitäten und einer hohen Betriebsreserve konnten witterungsbedingte Verspätungen und Ausfälle meist im Rahmen gehalten werden. Auch die Fernverkehrs-Freigabe wurde oft im Fahrgastsinn gehandhabt.

Dieser Bahnherbst verdient die Note „befriedigend“ – aber 2005 darf er noch besser werden.

Mülheimer Hbf zu bedeutsam

Mülheim. (ah) Die Presse meldete Ende Oktober 2004, dass die Verhandlungen zwischen Deutscher Bahn AG und der Stadt Mülheim zum Kauf des Bahnhofsgebäudes gescheitert sind. Offenbar ist der Hauptbahnhof für die DB so wichtig, dass sie sich nicht von ihm trennen möchte. Dazu die DB: „Alles, was die Bezeichnung Hauptbahnhof trägt, ist bedeutsam für uns.“ Um so erstaunlicher ist es, dass der IC/ICE Düsseldorf-Kassel-Erfurt seit 12.12.2004 nicht mehr in Mülheim hält. So bedeutsam ist die Haltestelle (ein Bahnhof im betrieblichen Sinne ist Mülheim (Ruhr) Hbf nicht mehr) dann wohl doch wieder nicht ...

Nach Intervention der Oberbürgermeisterin zeigte sich der Vorstandsvorsitzende von DB Station & Service im November zu weiteren Gesprächen über den Verkauf bereit. Mit einem Umbau des Bahnhofsgebäudes ist indes vorerst nicht zu rechnen. In der Prioritätenliste für die ÖPNV-Förderung im Regierungsbezirk Düsseldorf taucht Mülheim (Ruhr) Hbf erst am Ende der Maßnahmen „nach 2008“ auf.

Sicher ist bisher nur, dass vor dem Hauptbahnhof zwischen Februar und Mai 2005 für 270 000 Euro die Eppinghofer Straße zwischen Parallelstraße und Am Löwenhof umgebaut wird. Die alten Straßenbahngleise und das Pflaster werden entfernt und es wird wie im weiteren Straßenverlauf neue Radverkehrsanlagen geben. Mit etwas Glück wird auch der Vorplatz dieses Jahr noch so umgebaut, dass er diese Bezeichnung auch verdient.

Hinweis für Abonnenten

RV Ruhr. (dv) Wenn Sie kein Mitglied von PRO BAHN Ruhr sind und die **Ruhrschiene** auch im Jahr 2005 im Abonnement beziehen möchten, dann vergessen Sie bitte nicht, Ihren Abo-Beitrag zu überweisen. Vielen Dank!

Die Bankverbindung: **PRO BAHN, Sparkasse Gelsenkirchen**, BLZ 420 500 01, Konto-Nr. 260 289 922, Betrag: 5,00 €, Verwendungszweck: „Ruhrschiene“.

Bogestra bietet Anschluss

Bogestra-Land. (js) Die Bogestra bietet seit dem 10. Januar 2005 täglich nach 20 Uhr – wenn die meisten Linien nur noch im Halbstunden- oder Stundentakt verkehren – eine Anschlussgarantie. Anders als die Mobilitätsgarantie, die nur bei deutlicher Verspätung oder Ausfall eines Verkehrsmittels greift, werden nun auch 38 ausgewählte Umsteigeverbindungen an sechzehn Knotenpunkten garantiert, die im Fahrplan deutlich gekennzeichnet sind. Dazu gehören zum Beispiel der Null-Minuten-Anschluss in BO-Gerthe von der Straßenbahn 308 zum Bus 353 Richtung Castrop-Rauxel oder am Markt in BO-Langendreer der Übergang von den Linien 378 und 379 aus Witten auf die Linie 345.

Das Fahrzeug der Anschlusslinie soll kleine Verspätungen des Zubringers möglichst abwarten. Wenn das nicht klappt, bestellt die Leitstelle ein Taxi für die gestrandeten Fahrgäste. Diese werden kostenlos bis an ihre Zielhaltestelle gebracht – jedoch anders als beim AnrufSammelTaxi nicht bis vor die Haustür.

Die Anschlussgarantie verspricht ein sehr nützliches Angebot zu werden, betrachtet sie doch anders als die bisherige Mobilitätsgarantie fast die gesamte Wegekette. Es bleibt zu hoffen, dass nach der Pilotphase möglichst viele Verkehrsunternehmen und Fahrbeziehungen hinzukommen.

Da waren es nur noch zwei!

Oberhausen. (le) Nachdem die Rheinbahn im Sommer ganztägig den kontrollierten Vordereinstieg bei den Bussen eingeführt hatte, zogen im Oktober die Hagener Straßenbahnen und die Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr nach. Im VRR bleiben damit zwei Betriebe übrig, die diese Praxis nicht anwenden: die Wuppertaler Stadtwerke und die Stadtwerke Oberhausen (StOAG). Die StOAG beschäftigt sich in ihrer aktuellen Kundenzeitschrift ausführlich mit ihrer Strategie zur Senkung des Schwarzfahreranteils: Statt Vordereinstieg setzt man in Oberhausen auf Schwerpunktkontrollen mit Polizeibegleitung.

Hoch und nieder bei Bogestra

Bogestra-Land. (js) Die Bogestra hat dreißig neue Straßenbahnfahrzeuge bestellt, die zwischen Spätsommer 2006 und 2010 ausgeliefert werden und die bis dahin über dreißig Jahre alten Fahrzeuge des Typs M6S ersetzen sollen. Die durchgehend niederflurigen Gliedertriebzüge vom Typ Variobahn entsprechen abgesehen von der Spurweite im Wesentlichen dem in Duisburg verkehrenden Einzelstück. Hersteller ist jetzt aber das Berliner Werk des Schweizer Schienenfahrzeugbauers Stadler, der das Variobahnkonzept vom ADTranz-Konzern übernommen hat.

Im gleichen Zuge liefert Stadler Anfang 2007 sechs Hochflurbahnen namens Tango für die Linie U 35. Sie sollen mit den vorhandenen B-Wagen kuppelbar sein und dafür sorgen, dass werktags endlich alle Kurse als Doppeltraktionen verkehren können. Der Wagenpark reicht dann auch für die geplante Verlängerung der Stadtbahnlinie durch das Technologiequartier zur Fachhochschule aus.

Der Ersatz der veralteten M-Wagen, die nicht mehr zeitgemäße Stufen im Einstieg haben und als Sechsscher viel zu wenig Sitzplätze für ein modernes Straßenbahnsystem bieten, ist dringend überfällig. Schade nur, dass die ersten neuen Fahrzeuge erst knapp nach der Fußball-WM ausgeliefert werden. Eine akute Wagenknappheit während der WM ist so zu erwarten. Schade außerdem, dass die Bogestra sich nicht für eine Sammelbestellung zusammen mit den Nachbarbetrieben in Essen, Mülheim und Oberhausen entscheiden konnte.

Fräglich ist, warum es für ein Netz mit Stadtbahntunneln in den Innenstädten und überwiegend beschleunigten Außenstrecken unbedingt Gliederfahrzeuge sein sollen, obwohl zu 70 % niederflurige Drehgestellfahrzeuge wie in Essen prinzipbedingt große Vorteile bei Fahrverhalten und Innenraumgestaltung bieten. Außerdem lässt die Bestellung einer breiten Einstiegstür beim Fahrer befürchten, dass die Bogestra auf die Schnapsidee verfällt, den „Einstieg vorn“ zukünftig auch bei der Straßenbahn einzuführen.

Bleibt alles anders: Neue Wagen, alte Zeiten

Essen/Westfalen. (Ie) Zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 sind im Gebiet unseres Regionalverbands Ruhr auf zahlreichen Bahnlinien die Ergebnisse vorheriger Ausschreibungen in Kraft getreten. Der folgende Überblick fasst die wichtigsten Änderungen zusammen.

Auf der Haardachse (RE 2, RB 42), im Sauerland-Netz (RE 57, RB 52, RB 53, RB 54) und im Drei-Länder-Netz (RB 92, RB 94, RB 95) verkehrt DB Regio unter neuen vertraglichen Bedingungen. Dabei werden durchweg neue oder erst wenige Jahr alte und verbesserte Fahrzeuge eingesetzt, die zum Teil erst noch ausgeliefert werden müssen. Auf der Volmetalbahn Dortmund-Lüdenscheid (RB 52) löst die DB dabei die bisherige Betreiberin Dortmund-Märkische Eisenbahn (DME) nach fünf Betriebsjahren wieder ab. Bemerkenswert ist der Fahrzeugeinsatz auf der Sieg-Dill-Bahn (RB 95), wo Dieseltriebwagen die elektrisch betriebenen Züge ablösen. Fahrzeitverlängerungen sind nicht eingeplant. Die Fahrpläne bleiben weitgehend unverändert.

Auf der RB 42 wird an Wochenenden ein stündlicher Nachtverkehr bis gegen 3 Uhr zwischen Essen und Münster eingeführt. Die bisherige tägliche Fahrt Münster–Gelsenkirchen–Oberhausen–Düsseldorf Flughafen Terminal verkehrt täglich nur noch nach Essen.

Der RE 57 bedient jetzt auch Dortmund-Hörde, Wickede (Ruhr), Oeventrop und Freienohl. Die letzte Fahrt Dortmund–Bestwig verkehrt samstags und sonntags um 23:17 Uhr kombiniert mit der Ardey-Bahn bis Schwerte, wobei eine attraktive neue Spätverbindung entsteht.

PEG im Münsterland

Neue Betreiberin auf der Westmünsterland-Bahn Dortmund–Enschede (RB 51) sowie für die Pendelzüge Dortmund–Lünen ist die Prignitzer Eisenbahn (PEG). Hier wird zukünftig auch am Wochenende auf der ganzen Strecke ein Stundentakt gefahren. Der frühe Betriebsschluss wird allerdings beibehalten. So startet die letzte Fahrt von Enschede nach Dortmund weiterhin vor 19 Uhr, ebenso wie die werktägliche letzte Fahrt von Dortmund über Coesfeld hinaus.

Auf den übrigen Strecken in unserem Verbandsgebiet sind nur einzelne Änderungen erfolgt. So hält der Rhein-Hellweg-Express Paderborn–Düsseldorf (RE 11) jetzt zusätzlich in Kamen und Wattenscheid und erhält auch in westlicher Richtung eine deutlich verlangsamte Fahrplantrasse. Dadurch wird eine Umsteigemöglichkeit vom RE 2 geschaffen, so dass montags bis freitags tagüber alle zwei Stunden eine attraktive Umsteige Verbindung von Recklinghausen nach Düsseldorf und zurück besteht.

PRO-BAHN-Anregung umgesetzt

Auf dem „Weseler“ Duisburg–Emmerich (RB 35) sind auf Anregung u. a. von PRO BAHN Wesel die letzten beiden Abfahrten nach hinten verschoben worden. So wird in Duisburg der Anschluss vom RE 1 aus beiden Richtungen, von der RB 33 aus Aachen und in Oberhausen von der S 3 aufgenommen. Man kann jetzt noch um 23:51 Uhr von Köln und um 00:26 Uhr von Essen bis nach Emmerich gelangen.

Neu eingeführt wurden die von DB Netz gesetzten Mindestübergangszeiten in zahlreichen Bahnhöfen. Die Zweckverbände konnten zwar erreichen, dass in wichtigen Knotenbahnhöfen die für den ITF 2 notwendigen Übergangszeiten beibehalten wurden, aber in kleineren Bahnhöfen wurden sie erhöht. Die Folgen sind kurios. In den Hauptbahnhöfen Dortmund, Duisburg, Essen Hagen, Oberhausen sowie Hamm (Westf) bleibt es bei den bisherigen fünf Minuten. In Gelsenkirchen Hbf, Wanne-Eickel Hbf, Dortmund-Mengede und Dortmund-Dorstfeld sind hingegen zukünftig sechs, in Bochum Hbf gar sieben Minuten die Mindestzeit. So werden ehemalige ITF-Anschlüsse in den Auskunftssystemen nicht mehr dargestellt: Das betrifft RB 43 und RB 46 in Wanne-Eickel Hbf oder S 2 und S 4 in Dortmund-Dorstfeld, obwohl sie am selben Bahnsteig stattfinden.

Licht und Schatten: Nacht im VRR

Gelsenkirchen/Vest/Dortmund. (le/dv) Im März 2004 hatte die **Verbandsversammlung** den Zweckverband VRR beauftragt, Schritte zur Erstellung eines VRR-einheitlichen Nacht-Express-Netzes koordinierend einzuleiten. Erste Ergebnisse liegen vor. Gleichzeitig ziehen die Vestischen eine Erfolgsbilanz ihres NE-Angebots, und die Dortmunder Stadtwerke veröffentlichten Planungen für die Neuordnung des Abend- und Nachtverkehrs ab Oktober 2005.

In den Gesprächen des ZV VRR mit den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern wurden insbesondere Schwachstellen im überörtlichen Verkehr behandelt. Das Produkt NachtExpress wird überall dort, wo es angeboten wird, auch nicht in Frage gestellt. Abschluss und Umsetzung des Projekts „VRR-weites NE-Netz“ ist spätestens zur WM 2006 avisiert.

Auch PRO BAHN Ruhr hat sich mit der Problematik beschäftigt. Mängel sind bereits im übergreifenden Angebot des Nacht-SPNV vorhanden. So werden weitgehend mit Ausnahme des S-Bahn-Knotens Düsseldorf, in dem die S 1 ab 01:30 Uhr mit anderen Abfahrtszeiten verkehrt, alle Nachtfahrten zu den auch tagsüber genutzten Taktzeiten durchgeführt. Das führt teilweise zu sehr schlechten Anschlüssen. Die neuen Nachtfahrten der RB 42 haben vielfach sehr lange Übergangszeiten in Essen (aus Köln 57 Minuten) und Wanne-Eickel (aus Düsseldorf 26 Minuten, aus Dortmund unter Berücksichtigung der offiziellen Übergangszeit 64 Minuten). Aus Köln verpasst man in Duisburg den Anschluss zur S 2 nach Dortmund mit zwei Minuten zuzüglich Fußweg ebenso knapp wie in Dortmund-Dorstfeld aus Unna den Anschluss zur S 1 Richtung Düsseldorf mit vier Minuten zuzüglich Fußweg.

Nacht-ITF

Es ist unabdingbar, einen eigenständigen Nacht-ITF zu erstellen, der auch die Frühfahrten zu den Flughäfen Düsseldorf und Köln beinhaltet und möglichst viele Anschlüsse sichert. Das kann auch durch längere Aufenthaltszeiten erreicht werden, wie heute schon beim S-Bahn-Stern in Düsseldorf. Die nächtliche Parallel-Bedienung durch RE und S-Bahn gehört auf den Prüfstand und könnte in bestimmten Fällen – wie auf der

Köln-Mindener Strecke – besser durch ein kombiniertes Produkt ersetzt werden.

NE-Erfolgsbilanz der Vestischen

Die Vestischen Straßenbahnen haben eine Bilanz ihres 2002 eingeführten NE-Netzes gezogen. Im Rahmen der „Erfolgsgeschichte“ seien die Fahrgastzahlen in den zwei Jahren um 65 % gestiegen, so dass inzwischen jährlich 175 000 Kunden befördert würden. Als „stärkste“ Linie wird der NE 2 (Recklinghausen–Bottrop) mit 200 Fahrgästen pro Nacht vor dem NE 5 (Recklinghausen–Herne) mit 195 Fahrgästen genannt. Der bereits mehrfach veränderte NE-Fahrplan wurde erneut als kostenloses Fahrplanheft herausgegeben.

PRO BAHN kann den NE der Vestischen leider nicht ganz so positiv sehen – die Abstimmung an Verknüpfungspunkten fehlt. Mit seiner Fahrplangestaltung, die auf einem Rendezvous zur Minute 45 in Recklinghausen Hbf aufbaut, sind die Anschlüsse von der Bahn nur teilweise möglich. So kommen die neuen Nachtverbindungen auf der RB 42 aus Essen bereits zur Minute 08 an, die aus Münster erst zur Minute 50. Auch in Oberhausen fährt der NE 21 bereits zur Minute 14 ab, der RE 3 aus Düsseldorf kommt zur Minute 16 an. Angepasst sind diese Zeiten offenbar einzig an den NE-Stern in Bochum und somit an die U 35 in Herne. Auch hier kann nur ein einheitlicher ITF Abhilfe schaffen.

Weiterhin wurden mehrere Vernetzung mit den Nachbarstädten wieder eingestellt, so zwischen Wanne-Eickel und Herten (NE 7) sowie zwischen Gelsenkirchen-Buer und Dorsten. Der NE 9 fährt jetzt bei gleichem Fahrzeugbedarf nur noch von Buer nach Hassel. Schon vorher war der NE 19 zwischen Gelsenkirchen-Horst, Gladbeck und Kirchhellen entfallen.

Neues in Dortmund zum 17. Oktober: Das Abend- und Nachtangebot wird umgekrempelt. Ab 21 Uhr wird es zukünftig mit 25 Buslinien neu weniger geben als bisher. Die verbleibenden Linien werden im Halbstundentakt durch Umwegfahrten eine höhere Erschließung bei längerer Fahrzeit erzielen. Gespart wird auch bei der Stadtbahn: Auf den Abschnitten Grävlingholz–Brambauer, Brackel–Wickede, Hbf–Westfalenhallen–Brunnenstraße sowie Hbf–Hacheneu wird es ab 22 Uhr nur noch einen Halbstundentakt geben.

Die so zwischen 21 und 24 Uhr eingesparten Mittel werden in das Nachtetz investiert. Zukünftig sind es werktags elf Linien, die zeitversetzt um 0:15 Uhr und 0:45 Uhr an der Reinoldikirche bei verbesserter Anbindung an den Hauptbahnhof starten. Zwei Tangentiallinien ergänzen das Angebot von Stadtteilknoten aus. Fünf weitere Linien kommen am Wochenende in der Außenstadt und dem Umland dazu. Dann fährt der NE die ganze Nacht: alle sechzig Minuten bis sechs Uhr am Samstag und acht Uhr am Sonntag.

Nachtetz top, Abendnetz flop

Die Neuerungen im Nachtetz finden grundsätzlich die Zustimmung von PRO BAHN. Endlich gibt es den Stundentakt, endlich auch Tangentialverbindungen zwischen den Stadtteilen. Die Ausweitung der NE-Betriebszeiten in den Morgenstunden ist vertretbar, so lange am Wochenende Berufstätige weiterhin mit dem ÖV von der Wohnung zum Arbeitsplatz kommen.

Das Abendnetz hingegen findet keine Zustimmung bei PRO BAHN. Sind die Änderungen im Busnetz unter der Prämisse „die nachfragestarken Linien stärken“ gerade noch hinnehmbar, schmerzen die Einsparungen im Stadtbahnnetz: Zwar ist der Dreißig-Minuten-Takt in vielen Städten um diese Uhrzeit schon lange Standard – aber sind die DSW vielleicht auch auf Grund des ausgezeichneten Abendangebots bisher so erfolgreich? Viel wird hier auch von der konkreten Fahrplanabstimmung zwischen teilparallelen Angeboten abhängen. PRO BAHN wird das Gespräch mit den DSW suchen und Näheres in der kommenden Ruhrschiene berichten.

Planfeststellung 901

Mülheim. (ah) Im Herbst letzten Jahres wurde das Planfeststellungsverfahren für den Umbau der Straßenbahnlinie 901 in Mülheim zwischen der Stadtgrenze Duisburg und dem Beginn des Innentunnels eröffnet. Die geplanten Maßnahmen sehen deutliche Verbesserungen vor. Die Gleise sollen auf der gesamten Strecke in Mittellage in einer kombinierten ÖV/Pkw-Spur verlegt werden. Die „Straßenbahn im Gegenverkehr“ gehört in Speldorf damit der Vergangenheit an. Das Lichtraumprofil ist ausreichend für 2,65 Meter breite Fahrzeuge.

Rheinische Bahn

Die Haltestellen Bf Speldorf und Kolkmann erhalten einen Mittelbahnsteig (24 cm Höhe), alle anderen Haltestellen bekommen Kaps mit 20 cm Höhe und dienen zugleich als Halt für den Nachtexpress. Die schwach frequentierte Haltestelle Rennbahn soll entfallen. Dafür ist geplant die Haltestelle Raffelberg östlich der Kreuzung Saarer Straße anzulegen. Alle Bahnsteige sollen 35 m lang sein. Der Umbau ist von Westen nach Osten geplant. Der Straßenbahnbetrieb wird jeweils einleisig aufrecht erhalten.

Die enge Unterführung der Rheinischen Bahn, heute nur teilweise von der Mülheimer Hafenbahn genutzt, ist nicht Bestandteil dieser Planung. Dort ist im Rahmen einer Bebauungsplan-Aufstellung für das ehemalige DB-Gelände eine Begrünung und niveaugleiche Kreuzung angedacht, um das für 2,65-Meter-Fahrzeuge notwendige Profil herzustellen. Mit Umsetzung dieser Maßnahme wäre ein Takt-Personenverkehr auf der Rheinischen Bahn nicht mehr möglich.

Der Umbau der Linie 901 ist lange überfällig und daher begrüßenswert – bleibt zu hoffen, dass angesichts der schrumpfenden Fördertöpfe die stadtbahnähnliche Zukunft zwischen Monning und Innenstadt nicht zu lange auf sich warten lässt. Nicht begrüßenswert hingegen sind die Planungen für die niveaugleiche Kreuzung mit der Rheinischen Bahn. Diese Bahnstrecke ist es wert, im Personenverkehr betrieben zu werden.

Endstation für Metroexpress ...

NRW. (dv) ... aber Fahrt frei für das „Fahrgast-Konzept zum Rhein-Ruhr-Express“. Ein großer Handelskonzern, der befürchtet, seine Kunden könnten ihn auf Grund von fünf übereinstimmenden Buchstaben mit einem Schienenverkehrsmittel verwechseln, ist auf das Metroexpress-Konzept aufmerksam geworden. Diese Aufmerksamkeit freut PRO BAHN, aber Interesse an einem Rechtsstreit mit dem Handelskonzern gibt es nicht. Somit wird die Domain www.metroexpress-nrw.de Ende März abgeschaltet und das Konzept umbenannt. Darin fordert PRO BAHN weiterhin die Durchbindung des Rhein-Ruhr-Express aus der Metropole in die Region – ein wichtiger Konzeptbaustein, der sich trotz starker Annäherung der Vorstellungen der Landesregierung an das Metroexpress-Konzept noch nicht in den aktuellen Verlautbarungen niederschlagen hat.

MVG: NE an Weihnachten

Mülheim/Oberhausen. (ah) Vierzehn Jahre nach der Einführung des Nachtexpresses (NE) ist die MVG (neue Website: www.muelheimer-verkehrsgesellschaft.de) 2004 erstmals einen Einsatz an den Weihnachtstagen gefahren und hat so eine langjährige PRO-BAHN-Forderung erfüllt. Bisher war Heiligabend bereits um 16 Uhr Betriebsschluss. Dieses Mal wurde bis 18 Uhr nach Samstagsfahrplan gefahren. Danach verkehrten ab 18:30 Uhr die fünf NE-Linien und die Straßenbahnlinie 112 nach Oberhausen alle sechzig Minuten bis 0:30 Uhr. An Silvester wurde die bisherige fünfstündige Betriebslücke am Abend mit einem entsprechendem Nachtexpress-Angebot bis 3:30 Uhr geschlossen.

Auch in Oberhausen tut sich etwas im Nachtangebot: Jetzt liegen die Voraussetzungen vor, die Straßenbahnlinie 112 ab Juni im durchgehenden Nachtverkehr von Mülheim bis Sterkrade zu fahren. Bisher verhinderte dies die Betriebssoftware, die einen ununterbrochenen Fahrbetrieb über mehrere Datumswechsel nicht vorsah.

Bf Salzkotten wird aufgemöbelt

Salzkotten. (rw) Der Bahnhof in Salzkotten (siehe **Ruhrschiene** 2004#4) wird aufgewertet. Stadt und Land investieren rund 1,2 Millionen Euro für den behindertengerechten Ausbau der Bahnstation. Kernstück der Umgestaltung werden die Zugangsbereiche der Unterführung und der Bahnsteige, die barrierefreie Rampen erhalten. Zudem werden die Eingangsbereiche transparent überdacht, um der Untertunnelung Tageslicht zuzuführen. Auf der Nordseite entstehen dreißig zusätzliche Fahrradstellplätze. Nach Ansicht von PRO BAHN Hellweg/Hochstift und den Fahrgästen auf einer eigens veranstalteten Bürgerversammlung ist das nicht genug. Insgesamt vierzig Stellplätze sind bei einem Einzugsgebiet von 12 000 Einwohnern zu wenig. Da zudem hohe Vandalismusschäden zu beklagen sind, wurde die Forderung nach abschließbaren Fahrradboxen für bis zu zehn Euro Miete pro Monat mit Begeisterung aufgenommen. Für viele Fahrradnutzer ist das schließlich immer noch billiger, als häufig das Fahrrad zu ersetzen oder ein zweites für die Fahrt zum Bahnhof vorzuhalten. Ein Pendler war angesichts von vier geklauten und etlichen demolierten Rädern sogar bereit, die komplette Box mit Stellplatz im Wert von 700 Euro zu bezahlen.

ICE-Taufe Mü(h)lheim

Mülheim/Ruhr. (ah) Mit der ICE-Taufe am 30. September 2004 in Mülheim hat sich die DB mächtig blamiert. Bei der Bereitstellung des Sonderzuges am Dortmunder Hauptbahnhof konnten die rund siebzig Ehrengäste aus Verwaltung, Politik und Bürgerschaft mit Erstaunen die Aufschrift **MÜHLHEIM (RUHR)** lesen. Damit war ein „H“ zu viel und das Gesprächsthema auf der Fahrt nach Mülheim gesichert. Als Sofortmaßnahme wurde in Mülheim zum Fototermin das überzählig „H“ mit Klebestreifen überdeckt. Beim Austausch der Beschriftung am ICE 401 060 wurde zudem der offizielle Stadtname „Mülheim an der Ruhr“ an Stelle des Bahnhofsnamens gewählt.

Infrastrukturverbesserung

Bochum. (dv) Der Bahnhof Wattenscheid sollte im November 2004 im Rahmen einer „Infrastrukturverbesserung“ zum Haltepunkt zurückgebaut werden. So könnten die Bahnsteige, dann am Durchfahrtgleis gelegen, zwar von haltenden Zügen mit höherer Geschwindigkeit als derzeit angefahren werden, die dicht belegte Strecke würde aber eine weitere Überholmöglichkeit verlieren. Auf Grund der herbstlichen Witterung und der Sperrung jeweils einer Bahnsteigkante pro Fahrtrichtung durch den Umbau im Bochumer Hbf wurde die Baumaßnahme in Wattenscheid kurzfristig abgesagt.

Spannend bleibt neben dem neuen Termin für die Bauarbeiten die Frage, ob es im Bochumer Hbf eine tatsächliche Infrastrukturverbesserung geben wird: Um auch die zweite Bahnsteigkante je Richtung an den Ferngleisen sanieren zu können und gleichzeitig die Streckenkapazität nicht merklich einzuschränken, ist der Einbau „schneller“ Weichen erforderlich. Diese würden auch nach Abschluss der Bauarbeiten eine höhere Flexibilität zwischen Dortmund und Essen erlauben.

Abellio auf Nokia

Essen. (dv) Die Essener Abellio GmbH hat den Zuschlag für den Betrieb von zwei VRR-Linien erhalten. Die Tochter der EVAG, an der auch die Mannheimer MVV beteiligt ist und deren Name eher die Assoziation zu einem Lippenstift denn zu einem Verkehrsunternehmen aufkommen lässt, wird ab Dezember 2005 die „Ruhr-Lenne-Bahn“ RB 40 Essen–Hagen bis 2007 und die „Nokia-Bahn“ RB 46 Bochum–Gelsenkirchen bis 2017 betreiben. Für die RB 40 werden lokbespannte Züge angemietet, da die Strecke für 2007 erneut ausgeschrieben wird. Auf der Nokia-Bahn werden drei neue Dieseltriebzüge Coradia Lint 41/H im Wert von acht Mio. Euro eingesetzt.

Auch in Ostwestfalen war Abellio erfolgreich: Als Mitglied der Bietergemeinschaft „Westfalenbahn“ wird sie ab 2007 für zehn Jahre den Betrieb des „Teutoburger-Wald-Netzes“ übernehmen.

VRR korrigiert

Gelsenkirchen. (dv) In der **Ruhrschiene** 2004#4 berichtete PRO BAHN über den „Geheimfahrplan“ der RB 36. Die Informationen im Internet hat der VRR daraufhin korrigiert – aber in der Neuerungen-Übersicht des Schnellverkehrsplans 2005 verstecken sich die nicht unerheblich früheren Abfahrtszeiten hinter der lapidaren Aussage „Geringfügige Änderung der Abfahrtszeiten“.

Ausstieg in Fahrtrichtung ...

RV Ruhr. (dv) Seit Oktober 2004 soll in allen Zügen der DB AG vor dem Halt am Bahnsteig die Ansage „Ausstieg in Fahrtrichtung rechts/links“ zu hören sein. Eine entsprechende Dienstanweisung verpflichtet die Lokführer zu dieser Durchsage bzw. zur manuellen Auslösung der automatischen Ansage.

Der Hintergrund dieser Neuerung wurde anscheinend von der Deutschen Bahn gegenüber ihren Mitarbeitern nicht kommuniziert: So diskutierten nach der Einführung in Internetforen Lokführer darüber, welchen Sinn die Ansage habe. Entsprechend dem Unverständnis vieler Mitarbeiter wird die Ausstiegsseite bis heute nicht durchgängig in allen Zügen genannt. Selbst die Gewerkschaft Transnet hat in einer Information an Lokführer ihre rechtlichen Bedenken zur Umsetzung der Dienstanweisung geäußert, ohne die Hintergründe zu beleuchten.

Diesem Mangel möchte PRO BAHN abhelfen: Die Ausstiegsseitenansage geht auf eine Jahrzehnte alte Forderung von Sehbehindertenverbänden zurück. Für sehbehinderte und blinde Fahrgäste ist die Ausstiegsseitenansage für die rechtzeitige Orientierung vor dem Ausstieg notwendig und kann bei Türstörungen lebensrettend sein – so ist es auch bei modernen Zügen nicht völlig ausgeschlossen, dass sich die Tür auf der Bahnsteig abgewandten Seite öffnet. Die Ansage ist also keine Schikane, sondern wichtig für eine Fahrgastgruppe. Erfreulich, dass das DB-Mangement dies erkannt hat. Erfreulicher wäre es, die Ansage auch vor jedem Halt zu hören!

Termine/RV Ruhr intern

Samstag, 05.02.2005, 12:00 Uhr
Abschiedstour Anruf-Linien-Fahrten (ALF) Delbrück-Salzotten. Infos bei Rainer Wester (siehe unten)

Samstag, 12.02.2005: 10:30 Uhr
Fachkommissionstag PRO BAHN NRW Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Dienstag, 15.02.2005, 19:30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Samstag, 19.02.2005, 16:00 Uhr
Regionalgruppe Hellweg/Hochstift Fahrgastversammlung „Fürstenzimmer“ in der Bahnhofsgaststätte, ☒ Altenbeken

Sonntag, 20.02.2005:
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Rheindörfer im Düsseldorfer Süden
10:00 Uhr E-Borbeck ☒ (Aufzug)
10:25 Uhr E-Hbf ☒ (ServicePoint)

Dienstag, 22.02.2005, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 01.03.2005, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Samstag, 05.03.2005, 13:00 Uhr
PRO-BAHN-Landesversammlung Jugendgästehaus Bielefeld Hermann-Kleinewächter-Straße 1

Sonntag, 06.03.2005, 11:00 Uhr
Exkursion „Haller Willem“ Infos und Anmeldung bei Oliver Stieglitz (siehe Seite 2)
☒ Bielefeld Hbf

Dienstag, 15.03.2005, 19:30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Sonntag, 20.03.2005
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
West-Vest
09:30 Uhr E-Hbf ☒ (ServicePoint)
09:40 Uhr E-Borbeck ☒ (Aufzug)

Dienstag, 22.03.2005, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 05.04.2005, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Die aktuelle Terminübersicht und weitere Informationen im Internet:
www.probahn-ruhr.de/termine

ZRL-Systemfahrplan 2005

Dieser Ausgabe der **Ruhrschiene** liegt der ZRL-Systemfahrplan 2005 bei. Er verbindet Linien- und Fahrplaninformationen für Bus und Bahn in kompakter Art und Weise – und kann Inspiration für Fahrgäste aus anderen Verbundgebieten sein, lohnenswerte Ausflugsziele im Ruhr-Lippe-Raum mit Bus und Bahn zu entdecken.

PRO BAHN Ruhr dankt dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe (ZRL) für die Unterstützung seiner Arbeit.

In eigener Sache

Diese **Ruhrschiene** ist einen Monat später als gewohnt erschienen. Es mangelt uns nicht an Themen, über die wir berichten können. Vielmehr haben die Mitarbeiter der **Ruhrschiene** durch berufliche Belastungen nicht immer die notwendige Zeit fürs Ehrenamt. Aber versprochen: Wir bemühen uns, dass die nächste **Ruhrschiene** Anfang April in Ihrem Briefkasten liegt!

Arbeitsgruppe Essen, Bottrop, Mülheim: Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstr. 11, Essen, ☒☒☒ Essen Hbf
O.Tram Oberhausen: „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, ☒☒☒ Oberhausen Hbf
Ortsgruppe Dortmund: VCD-Büro, Liebigstraße 48, ☒ 452/453 Vinckeplatz, ☒ 42 Kreuzstraße, ☒ 46 Saarlandstraße
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 _____

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 (≤ 27 Jahre) 26,- € / Jahr
- Familienmitgliedschaft 45,- € / Jahr
- Fördermitgliedschaft ab 80,- € / Jahr (Firmen, Institutionen, Kommunen)