



Moderner Nahverkehr mit der Johannlandbahn

Die Bürgerinitiative „PRO JOHANNLANDBAHN“ e.V. setzt sich für die Reaktivierung des SPNV auf der Strecke Siegen-Hauptbahnhof – Netphen – Deuz (– Werthenbach) ein. Nach der Gründung im Januar 1999 kann die Initiative auf eine erfolgreiche Arbeit zurückblicken.

Besondere Höhepunkte waren zwei Zeitungen, die in über 24.000 Exemplaren an die Netpher Haushalte in allen Ortsteilen verteilt wurden. Außerdem informierte die Bürgerinitiative im Rahmen von zwei öffentlichen Veranstaltungen zum Thema „Johannlandbahn“: Das Interesse der Bevölkerung und der Politiker war sehr groß. Besonders hervorzuheben ist außerdem die Sammlung von 1.700 Unterschriften für die Reaktivierung der Bahn, die dem Landrat des Kreises Siegen-Wittgenstein, Herrn Elmar Schneider, im November 1999 übergeben wurden. Mit besonderer Freude nahm die Initiative zur Kenntnis, dass der Kreistag kürzlich die Kreisverwaltung beauftragt hat, die erforderlichen ersten Schritte zur Reaktivierung des Schienen-Personennahverkehrs von Siegen

über Netphen nach Deuz einzuleiten: Die erforderlichen Antragsunterlagen sind beim Land Nordrhein-Westfalen eingereicht und die Investitionsmaßnahmen auf der Johannlandbahn in die 1. Stufe des ÖPNV-Ausbauplanes 2000 – 2004 des Landes Nordrhein-Westfalen aufgenommen worden, den Wirtschafts- und Verkehrsminister Ernst Schwanhold jetzt dem Landtag vorgelegt hat.

Die Bürgerinnen und Bürger des Johannlandes kennen die Staus in den Berei-

chen Netphen und Dreis-Tiefenbach einschließlich der Beeinträchtigungen auf den so genannten „Schleichwegen“. Der Ärger ist durch die Staus bei Autofahrer und Anwohnern sehr groß. Auch



Regioshuttle der Johannlandbahn im Bahnhof Netphen-Deuz
Computer-Simulation von Thomas Reincke

ist das Bus-Angebot hier nur eine bedingte Alternative, denn es bedarf fahrplantechnischer Verbesserungen. Außerdem sind die Busse von den Staus auf den Straßen durch Verspätungen zum Teil stark betroffen. Die Umgehungsstraße in Netphen wird die Probleme nur lokal in Netphen selbst lösen können.

Fortsetzung auf Seite 3 >>>

**Fahrgastzeitung
PRO BAHN Ruhr
April 2000**

1. Jahrgang

**In dieser
Ausgabe:**

- Neue Tarife in Westfalen
- NachtExpress plus
- Fahrplanvorschau
- ÖPNV in ... Oslo

Inhalt & Adressen

Inhaltsverzeichnis

Titel	1
Moderner Nahverkehr mit der Johannlandbahn	
Inhalt & Adressen	2
Leserbrief	4
Stadtbahn Rhein-Ruhr	
Glosse	5
Tarif-Chaos	
Regionales	6
Fahrplanvorschau	
Neues von der DB	8
NachtExpress plus EXPO-Verkehr	
ÖPNV in ...	10
Oslo – Neue Dimensionen der Fahrgastinformation	
Verkehrspolitik	11
Flughafenbahnhof Düsseldorf Vorschläge für Bochum	
Termine	12

Impressum

Herausgeb.: PRO BAHN e.V., Regionalverband Ruhr
Auflage: 500 Exemplare
Ausgaben: 01.01., 01.04., 01.07., 01.10.
Preis: kostenlos für PRO BAHN-Mitglieder
des RV Ruhr
Abonnement 10,- DM (5,11 €) pro Jahr
Redaktion: Toni Deenen (V.i.S.d.P.), Burkhard Dedy,
Jochen Schönfisch, Dominik Vinbruck
Mitarbeiter: Guido Berg, Lothar Ebbers, Thorsten Hensel,
Oliver Mayer, Ulrich Steffens

Textbeiträge für zukünftige Ausgaben sind stets willkommen. Die nächste Ausgabe erscheint Anfang Juli 2000. Redaktionsschluss ist der 04.06.2000, später eingehende Informationen werden nach Möglichkeit noch berücksichtigt.

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

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

Ihre Ansprechpartner bei PRO BAHN

PRO BAHN e.V., Regionalverband Ruhr, Verkehrs- und Umweltzentrum Essen, Maxstraße 11, 45127 Essen, Fon 0201 / 222 555, Fax 231 707, e-mail: probahn-ruhr@vuz-essen.de, Internet: <http://www.vuz-essen.de>

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

Vorsitzender: Burkhard Dedy, Emil-Figge-Str. 3 (517), 44227 Dortmund, Fon/Fax 02 31 / 7 27 51 19, e-mail: burkhard.dedy@planet-interkom.de

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

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

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

Redaktion (Texte): Toni Deenen, Marktstr. 4, 45355 Essen, Fon 02 01 / 68 80 08, e-mail: toni.deenen@cityweb.de

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

Spendenkonto: PRO BAHN NRW, Postbank Essen (BLZ 360 010 43), Kto-Nr. 220 709-433
Bitte als Verwendungszweck angeben: „RV Ruhr“!

PRO BAHN Nordrhein-Westfalen e.V., Verkehrs- und Umweltzentrum Essen, Maxstraße 11, 45127 Essen, Fon 0201 / 222 555, Fax 231 707, e-mail: probahn-nrw@vuz-essen.de, Internet: <http://www.pro-bahn.de/nrw>

Vorsitzender: Oliver Stieglitz, Missundestraße 7, 44145 Dortmund, Fon 02 31 / 81 56 11

Geschäftsführer: Guido Berg, Eickenscheidter Fuhr 54, 45139 Essen, Fon 02 01 / 27 79 64

PRO BAHN e.V. (Bundesverband), Schwanthalerstraße 74, 80336 München, Fon 0 89 / 54 45 62 13, Fax 0 89 / 54 45 62 14, Internet: <http://www.pro-bahn.de>

>>> Fortsetzung von Seite 1

Alternative zum Stau

Bei diesen Problempunkten setzt die Konzeption der Bürgerinitiative „PRO JOHANNLANDBAHN“ e.V. an: Die auf der Schiene, einem zusätzlichen Mobilitätsstrang, verkehrende Johannlandbahn stellt eine tatsächliche Alternative zum Stau auf der Straße dar. Schnell, komfortabel und bequem sind Fahrten innerhalb des Stadtgebietes Netphen und in das Oberzentrum Siegen im Ausbildungs-, Berufs- und Freizeitverkehr möglich. Eine Fahrzeit von Deuz bis Siegen-Hauptbahnhof von 23 Minuten ist auf der Grundlage vorhandener Untersuchungen erreichbar. „Bei einem guten Angebot sind im Johannland Umsteigeeffekte in ähnlich großem Maße zu erwarten wie bei der erfolgreich wiederbelebten Schönbuchbahn in Baden-Württemberg.“, so Christian Wachs, Vorsitzender der Bürgerinitiative „PRO JOHANNLANDBAHN“ e.V. Ergänzt wird das Angebot auf der Schiene durch ein Busnetz, das alle abseits der Bahnstrecke gelegenen Ortschaften anbindet. Dabei bestehen kurze Umsteigezeiten mit sofortigem Bahnanschluss. „Ein derartiges integrales Verkehrsangebot ist sehr attraktiv für alle Schichten der Bevölkerung und wird umfassend angenommen werden.“, so die Initiative.

Begleitende Städtebau-Planung

Voraussetzungen für gute Lösungen im Bereich des Personennahverkehrs im neuen Jahrtausend sind entsprechende Planungen auch bei den Verantwortlichen der Stadt Netphen. „Die Reaktivierung der Bahnstrecke im Personenverkehr sollte sich in der gesamten kommunalen Arbeit der Stadt widerspiegeln“, so der Vorsitzende der Initiative. „Es ist dringend geboten, die Reaktivierung der Johannlandbahn im Schienen-Personennahverkehr zum Beispiel in den aktuellen städtebaulichen Planungen der Stadt Netphen zu berücksichtigen.“ Die konzeptionellen Überlegungen für den Innenstadtbereich mit Einkaufs-

zentrum, „Globus“, Feuerwache, Rathaus sowie die Siegverlegung und der Bau der Umgehungsstraße sollten von einer reaktivierten Johannlandbahn ausgehen. „Wir müssen jetzt am Beginn des neuen Jahrtausends und des neuen Bahn-Zeitalters in Netphen perspektivisch denken und handeln. Das Johannland braucht einen modernen, aufeinander abgestimmten Personennahverkehr mit Bahn und Bus, denn sonst sind die Verkehrsprobleme im Stadtgebiet nicht lösbar.“, so die Bürgerinitiative.

Bus- & Bahn-Gesamtangebot

Die Bürgerinitiative „PRO JOHANNLANDBAHN“ e.V. geht davon aus, dass in diesem Jahr durch ein Fachgutachten ein wirtschaftliches Betriebskonzept für Bahn und Bus im Netphenland entworfen wird, um so auf den Gleisen der Siegener Kreisbahn wieder modernen Nahverkehr zu betreiben. Dies kann unter Umständen durch die Verkehrsgesellschaft Westfalen-Süd (VWS) erfolgen. Der Schienen-Personennahverkehr auf der Johannlandbahn kann dann Bestandteil des Gesamtangebotes von Bahn- und Busverkehr im Bereich des Zweckverbandes Westfalen Süd sein. „Mit einer Johannlandbahn als integralem Bestandteil des Bahn- und Bus-Angebotes in der Region ist zukünftig eine attraktive, einfache und umfassende Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel gegeben. Dies betrifft natürlich auch den Verkehr innerhalb der Stadt Netphen und Fahrten in andere Gebiete in Westfalen-Süd, insbesondere nach Siegen“, so die Bürgerinitiative „PRO JOHANNLANDBAHN“ e.V.

Um den modernen Personennahverkehr von Bahn und Bus im Johannland auf eine breite Basis zu stellen, wird die Bürgerinitiative auch im Jahr 2000 in ihren Aktivitäten nicht nachlassen.

Christian Wachs, Vorsitzender der Bürgerinitiative „PRO JOHANNLANDBAHN“ e.V.

Leserbrief zum Artikel „Stadtbahn Ruhr - Netz oder Flickenteppich“ (Ruhrschiene 2000#1)

Das Thema Stadtbahn Rhein-Ruhr bedarf einer gründlicheren Ausleuchtung der Hintergründe. Das Stadtbahnkonzept der sechziger und siebziger Jahre ging von einigen Voraussetzungen aus, die heute nicht mehr gültig sind:

1. Die Stadtbahn sollte Hauptstrecken der Straßenbahn ersetzen. Das restliche Straßennetz sollte verschwinden, da die Straßenbahn als veraltetes Verkehrsmittel galt.
2. Der Busverkehr sollte auf Parallelverbindungen zur Stadtbahn weitestgehend verzichten. Statt dessen sollten viele Fahrgäste zwangsweise auf die Stadtbahn umsteigen müssen. Ebenso sollten Parallelverkehre zur S-Bahn vermieden werden, was ebenfalls zu großen Umsteigezwängen führen sollte.
3. Die Wohnbevölkerung sollte weitgehend die Innenstadtrandbereiche verlassen (deshalb hier große Haltestellenabstände) und stattdessen in Großsiedlungen am Stadtrand wohnen (Bsp. Hustadt, Scharnhorst). Längere Zugangswege zu den Haltestellen galten als akzeptabel.
4. Durch die Hochflurfahrzeuge der Stadtbahn war es in engeren Bereichen außerhalb der Innenstädte städtebaulich kaum vertretbar, oberirdische Strecken mit Hochbahnsteigen anzulegen. Deshalb sollte auch hier die Stadtbahn im Tunnel angelegt werden.
5. Die Erschließung der Innenstädte durch die Stadtbahn sollte nicht flächendeckend angelegt werden, sondern punktuell an einzelnen Stellen mit hoher Fluktuation, insbesondere an Bahnhöfen und Kaufhäusern.
6. Tunnelstationen galten ebenso wie Fußgängerunterführungen als modern. Akzeptanzprobleme wurden nicht gesehen. Der freigewordene Platz an der Oberfläche sollte weitgehend zur Verbesserung des Autoverkehrs genutzt werden.

Seitdem haben sich sowohl die Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung ebenso verändert wie das Akzeptanzverhalten der Fahrgäste

gegenüber Umsteigezwängen oder dem Warten in Tunnelstationen. Auch die Möglichkeit des Einsatzes von Niederflurfahrzeugen bestand in den siebziger Jahren noch nicht, während der Stadtbahnbetrieb auf Eisenbahnstrecken (damals allerdings nur NE-Bahnen) schon vorgesehen war. Dennoch ist das Stadtbahnprogramm in NRW nie grundsätzlich revidiert, sondern nur in Einzelentscheidungen an die Finanzierungsmöglichkeiten angepasst worden.

Hinzu kommt, dass die Finanzierungsregelungen jahrelang zur Vernachlässigung des Oberflächenverkehrs führten, da nur so die Vorteile des Tunnelbetriebs in der Standardisierten Bewertung voll zum Tragen kamen und die Bezuschussung sicherten. Das Problem der Folgekosten des Tunnelbetriebs wurde nur unzureichend erkannt und wird sich zukünftig noch verschärfen, wenn größere Tunnelsanierungen anstehen. Für solche Betriebsunterbrechungen oder bei Störungen im Tunnel stehen aber meist keine oberirdischen Alternativen mehr zur Verfügung, sodass dann katastrophale Verhältnisse im öffentlichen Verkehr eintreten.

Inzwischen haben die einzelnen Städte die veränderten Rahmenbedingungen in ihren Stadtbahnplanungen unterschiedlich berücksichtigt. So will Dortmund weiterhin in der Innenstadt sämtlichen ÖPNV (mit Ausnahme der NE) in den Untergrund verlegen (selbst die Kundenzentren sind hier „unter Tage“), aber die neue Ost-West-Strecke soll mit Niederflurfahrzeugen bedient werden. Duisburg setzt weiterhin auf neue Tunnel und Streichung von Parallelverkehren wie jetzt mit der Stilllegung der Strecke über Schnabelhuck und Ratingsee nach Meiderich nach der Eröffnung des Ruhrtunnels. Essen sieht schon die Kapazitätsprobleme in den Tunneln und möchte mit der Citystraßenbahn eine oberirdische Alternative schaffen, die auch der besseren Flächenerschließung der City dienen soll. Düsseldorf will weiterhin die Wehrhahlinie unterirdisch anlegen, allerdings für Niederflurfahrzeuge. Dennoch würden durch fehlende zusätzliche Rampen für diese Tunnelstrecke zahlreiche bisherige Straßen-

bahnlinien ihren bisherigen Weg verlassen müssen und vor allem viele Stadtteile nicht mehr direkt an die Altstadt angebunden, was zu vermehrten Umsteigezwängen führen würde. Mülheim sieht ebenso wie Bochum für die Zukunft das Nebeneinander von vollspuriger Stadtbahn und meterspuriger Straßenbahn, während in Gelsenkirchen wohl keine echte Stadtbahn (mit Ausnahme des Anschlusses von Horst nach Essen) mehr bekommen wird. Die Verlängerung der U 35 von Herne nach Recklinghausen wäre auch wesentlich einfacher, wenn nicht der Zwang zu Hochflurfahrzeugen bestünde.

Wenn jetzt in Bochum auch noch die schienenfreie Innenstadt durch die Verlegung der Linie 306 in einen Tunnel durchgesetzt werden soll, kann ich darin kein zukunftsweisendes Konzept sehen, zumal die Kapazitäten im Tunnel, insbesondere bei der Kehranlage am Hauptbahnhof, nur geschmälert würden. Statt dessen sollte um jede bestehende oberirdische Strecke gekämpft werden, insbesondere auch für einen möglichen zukünftigen Ausbau des Straßenbahnnetzes, der in den Innenstadttunnels gar nicht bewältigt werden könnte. In Essen wäre die Citystraßenbahn auch wesentlich leichter durchzusetzen, wenn z.B. vor dem Hauptbahnhof noch Straßenbahngleise lägen.

Lothar Ebbers, Oberhausen

Tarif-Chaos

Wussten Sie, warum an vielen Bahnstationen verschiedene Fahrkartenautomaten stehen? Nun, wenn Sie in den Randbereich von VRR und VRL kommen, ahnen Sie bald warum.

Beispiel 1: Bahnhof Schwerte. Hier stehen Automaten des VRR, der DB Regio und der DB Reise und Touristik. Angenommen, Sie wollen nach Letmathe. Gewiss kein exotisches Ziel, aber von Schwerte aus gibt es zwei Wege, über Hagen und über Iserlohn. Der Automat von DB Regio zeigt ihnen für das Ziel als Wegangabe „über Iserlohn“ und berechnet DM 4,20 (VRL

Preisstufe 3). Der VRR-Automat zeigt keine Wegangabe an und will von Ihnen DM 9,10 (VRR/MVG-Übergangstarif Preisstufe B 1). Dabei ist der Weg über Hagen berechnet. Der Fernverkehrsautomat zeigt Ihnen die einzelnen Verbindungen über Iserlohn und Hagen und will über Iserlohn DM 7,80 (DPT 21 – 30 km) und über Hagen DM 10,40 (DPT 31 – 40 km). Vier verschiedene Preise, und alle sind korrekt! Außerdem bekommen Sie auf drei dieser Preise (DPT und VRL) Ermäßigung mit der BahnCard.

Beispiel 2: Gegenprobe: Am Bahnhof Letmathe stehen nur zwei Automaten, DB Regio und DB Reise und Touristik. Der Regio-Automat zeigt seltsamerweise nur den Preis über Hagen von DM 9,10 an (VRR-MVG-Übergangstarif), der Fernverkehrsautomat findet bei seiner Suche nur Verbindungen über Hagen zum Preis von DM 10,40 (DPT). Der Grund: Die günstigste Verbindung über Iserlohn startet jeweils nur 3 Minuten nach der Verbindung über Hagen, ist aber erst 11 Minuten später in Schwerte und wird daher – im Gegensatz zu HAFAS – nicht berücksichtigt. Weder der günstigere Preis noch die geringere Verspätungsanfälligkeit können den Fernverkehrsautomaten erweichen, auch Wege über Iserlohn anzuzeigen. Sowa ist einfach nicht programmiert. Warum aber der Regio-Automat diesen Weg auch nicht kennt, bleibt unklar.

Fazit: *Zwar soll dieses Tarifchaos zum Fahrplanwechsel durch Einführung eines echten VRL-Verbundtarifs gelichtet werden (vgl. Seite 7), dennoch bleibt die Notwendigkeit einer Tarifreform für den Regionalverkehr (Stichwort NRW-Tarif). Oder versuchen Sie doch mal, am Automaten eine Fahrkarte von Essen nach Lüdenscheid oder von Aachen nach Mettmann Zentrum zu bekommen. Anzeige am Fernverkehrsautomaten: „Ticket kann nur an einem DB-Reiseschalter ausgegeben werden.“ Durch den neuen Betreiber wird diese Relation nicht mehr nach DPT berechnet, sondern als Anschlussverkehr mit einer NE-Bahn, und das kann der Fernverkehrsautomat einfach nicht.*

L.E.

Regionales

Dortmund. Die Linie **427** aus Scharnhorst fährt demnächst ab Hörde weiter als **430** nach Schwerte. Gleichzeitig wird die Linie **439** vom Schwerter Wald nach Hörde verlängert, so dass sich hier der bisherige 15-Minuten-Takt ergibt. Ab Hörde fährt die 439 dann weiter parallel zur 427 zur Gartenstadt und zur Stadtkrone Ost (Am Rosenplätzchen) und verdoppelt in diesem Bereich das heutige Angebot.

Die Linie **448** Löttringhausen – Kruckel fährt auch sonntags nachmittags im Halbstundentakt.

T.D.

Waltrop. Es wird ein neues **AST** eingerichtet, das täglich im Stundentakt (bei Bedarf) den Friedhof anbindet.

T.D.

Castrop-Rauxel. Der **CE 58** wird über den Münsterplatz hinaus bis zum westlich der Innenstadt gelegenen Industriepark Erin verlängert.

Bottrop/Gladbeck. Zum Fahrplanwechsel im Herbst werden die **Nahverkehrspläne** beider Städte umgesetzt. Wichtigste Maßnahme ist die Einführung des 20-Minuten-Grundtaktes werktags tagsüber. Eine Linienwegänderung wurde schon bekannt: Jede zweite Fahrt des **CE 91** Oberhausen – Bottrop wird über Gladbeck nach GE-Buer verlängert; die Linie **249** im Gegenzug auf dem Abschnitt Gladbeck – GE-Buer aufgegeben.

T.H.

Essen. Es werden die Takte fast aller Linien samstags und sonntags frühmorgens ausgedünnt. In der Woche entfallen nur einzeln Frühfahrten.

Eine Entscheidung bezüglich der **City-Straßenbahn** (L. 109) ist noch nicht gefallen. Verwaltungstechnisch werden alle Möglichkeiten offen gehalten (Anmeldung der Maßnahme zum Ausbauplan), wenngleich CDU und FDP nach wie vor wohl gegen eine Straßenbahnstrecke in der Innenstadt sind. Die Bürgerbeteiligung sollte dennoch im März starten.

T.D.

Dorsten. Die Linie **245** Dorsten - Schermbeck wird ebenso wie das anschließende **ALT 45** ab Fahrplanwechsel vom BVR betrieben; die Vestische hat ihr Konzession zurück gegeben.

T.D.

Mülheim/Ruhr. Die Linie 129 wird neu durch das Gewerbegebiet Heifeskamp westlich der Mellinghofer Str. geführt (METRO).

Wie schon berichtet wird die **Kaufhofumfahrung** in der Innenstadt wieder aufgehoben und die Haltestelle „Stadtmitte“ in der Friedrich-Ebert-Straße (zwischen Schloß- und Wallstraße) als kombinierte Straßenbahn-/Bus-haltestelle für alle Linien neu angelegt. Der Abschnitt von der Leineweberstraße bis zur Bahnstraße wird damit zur ÖPNV-Trasse; der Autoverkehr wird über die Ruhrstraße geleitet. Damit verbunden ist auch eine Linienwegänderung praktisch aller Buslinien, die auch über diese Trasse geführt werden. Mit einer Fertigstellung der gesamten Maßnahme ist allerdings vor 2005 nicht zu rechnen.

T.H.

Witten. Nach dem Umbau der Bahnhofstraße zu einer attraktiven (und verlängerten) Fußgängerzone steht zur Zeit die **Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes** an. Die Entscheidung für ein Modell im „Städtebaulichen Realisierungswettbewerb“ ist im Februar gefallen; die Detailplanungen sollten jetzt zügig fortschreiten. Die Grobplanungen sehen vor allem die Verlegung des Busbahnhofs vom Kornmarkt (Hst. Witten Rathaus) zum Hauptbahnhof. Gleichzeitig soll eine Verbindung zwischen Bahnhofstraße und Bahnhof geschaffen werden. Damit wäre auch ein kürzerer Weg von der Straßenbahnhaltestelle der Linie 310 zum Hauptbahnhof realisiert.

T.H.

Oberhausen. Das Planfeststellungsverfahren für die Straßenbahn-Neubaustrecke entlang der Danziger Straße und der Zechenbahn (MH) nach Mülheim-Dümpten wird eingeleitet; Baubeginn für die Strecke wird vsl. Mitte 2001 sein.

T.D.

Kreis Recklinghausen. Bewegung kommt langsam in die Pläne zur **Reaktivierung** des Personenverkehrs auf dem Westabschnitt der **Hamm-Osterfelder-Bahn** (Bottrop-Gladbeck West-Herten-Recklinghausen). Die schwarz-grüne Mehrheit im Kreistag Recklinghausen sowie Landrat Hans-Jürgen Schnipper (CDU) sprachen sich für eine Reaktivierung aus. Die Bahn erarbeitet zur Zeit verschiedene Bedienungsvorschläge. Der Kreis erhofft sich durch die reaktivierte Bahn eine besserer Anbindung des südwestlichen Kreisgebiets an die Kreisstadt Recklinghausen. Außerdem würde Herten, nach eigenen Angaben mit 70.000 Einwohnern derzeit die größte Stadt Deutschlands ohne Bahnanschluß, dadurch wieder ans Bahnnetz angeschlossen werden. Das Projekt ist in den ÖPNV-Ausbauplan aufgenommen worden; der Baubeginn wird spätestens im Jahre 2004 sein.
T.D.

Gladbeck. Schon seit Jahren geplant ist der Umbau des Bahnhofs **Gladbeck-West** im Zuge der S9. Nun fährt die S9 bereits im Vorlaufbetrieb, die Bauarbeiten am Bahnhof haben jedoch noch immer nicht begonnen.

Das Eisenbahnbundesamt hat laut Wolfgang Röken, MdL, die Gelder nicht freigegeben, da es eine billigere Lösung als die bestehende Planung wünscht. Bundesverkehrsminister Klimmt sagte Röken jedoch Konsensgespräche mit DB AG, dem Land, VRR und der Stadt Gladbeck zu. Es sei eventuell möglich, zusätzliche Gelder bereitzustellen, um die Planung zu realisieren. Konkret geplant ist ein Umbau des Bahnsteigs auf S-Bahn-Standard sowie eine Verlängerung unter die Europabrücke incl. zwei Aufzügen zur Europabrücke. Die Bushaltestellen sollen auf die Höhe der geplanten Aufzüge und Treppengänge verlagert werden; die bestehenden Busbuchten, die vom Bahnsteig nur mit Umwegen erreicht werden können, werden dadurch zugunsten von Buskaps entfallen.

Im Gespräch ist ebenfalls die Befestigung der bisher „wild“ genutzten P+R-Plätze im südwestlichen Bahnhofsbereich. Auch laufen Überlegun-

gen, langfristig die Brachfläche westlich des Bahnhofs unter der Europabrücke für P+R-Plätze zu nutzen.

Neue Tarife in Westfalen

Mit Beginn des Sommerfahrplanes wird auch in den letzten Teilen von NRW, in denen es zur Zeit unterschiedliche Bus und Bahntarife gibt, ein Verbundtarif eingeführt. Die Grundstruktur dieses neuen Tarifs soll für das Gebiet des Zweckverbandes Ruhr-Lippe vorgestellt werden, ohne auf Preise und alle Besonderheiten einzugehen.

Sehr fahrgastfreundlich ist die Regelung, ohne Übergangstarife auszukommen. Der ZRL-Tarif gilt zusätzlich zum ZRL-Bereich auch in den Städten Dortmund, Hagen, Waltrop, Witten, Wetter, Herdecke, Breckerfeld, Schwelm, Ennepetal und Gevelsberg. Im Gegenzug werden die VRR-Preisstufen A und B auch in Lünen, Kamen, Unna, Holzwickede, Schwerte und Bergkamen anerkannt.

Die BahnCard wird im neuen Verbund abgesehen von innerstädtischen Fahrten auch in allen Bussen anerkannt! Diese Regelung gilt im Verkehr in den VRR hinein allerdings nur eingeschränkt.

Im Bereich der DB-Schiene wird der VRR-Tarif inklusive Preisstufe C auf die Bahnhöfe Ergste, Lünern und Hemmerde ausgedehnt, im ZRL-Binnenverkehr (z.B. Holzwickede-Unna, heute VRR-Preis) gilt aber demnächst ausschließlich der neue Ruhr-Lippe-Tarif. Ob der Kunde aber verstehen wird, dass von Lünen (ZRL) nach Unna (ZRL) über Dortmund (VRR) der VRR-Tarif gilt, von Lüdenscheid (ZRL) nach Schwerte (ZRL) über Hagen (VRR) aber der Ruhr-Lippe-Tarif, darf bezweifelt werden.

Insgesamt überwiegen die positiven Seiten, die vollständige Anerkennung der BahnCard im regionalen Busverkehr und das Auskommen ohne lästige Übergangstarife (im Gegensatz zu VRR/VRS) sind Ziele, die NRW-weit verfolgt werden sollten – sofern ein NRW einheitlicher Tarif auch in Zukunft nicht umzusetzen ist. B.D.

NachtExpress *plus*

Seit dem 2. März wird in den Wochenendnächten auf den S-Bahnlinien S1 Düsseldorf – Dortmund und S 6 Köln – Essen sowie auf der RE-Linie RE 6 Köln – Bonn die Bedienungslücke geschlossen. Das Ganze firmiert unter dem Namen Nachtexpress *plus* und stellt laut Werbekampagne „... eine durchgängige Nachtverbindung zwischen Dortmund und Bonn“ dar. Diese ist natürlich ebenso wenig realisiert wie ein durchgehender Nachtverkehr auf dem RE 1 Köln – Dortmund.

Es wird mit jeweils ein bis zwei zusätzlichen Zügen die Lücke zwischen der letzten Nacht-S-Bahn und der ersten S-Bahn auf den Linien S 1 und S 6 sowie beim RE 6 geschlossen. Ebenfalls mit ein bis zwei zusätzlichen Fahrten wird das Betriebsende des RE 1 auf ca. 2 Uhr hinausgeschoben.

Diese Maßnahme ist ein Beispiel dafür, wie man mit denkbar geringem Aufwand ein hervorragendes Angebot schaffen kann. Der durchgehende Verkehr auf den oben genannten Strecken ist sicherlich ein Meilenstein in der Entwicklung des ÖPNV an Rhein und Ruhr in Bezug auf die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung.

Um so trauriger ist allerdings die fahrplan-technische Umsetzung dieser Maßnahme. Hat man noch darauf geachtet, dass die S 1 in ihrem Endpunkt Düsseldorf Hbf Anschlüsse von und zur S 6 geachtet, strandet der Fahrgast, der an angepriesenen Nachtexpress *plus* z. B. von Bonn nach Düsseldorf benutzen will, im Kölner Hauptbahnhof, wo ihm doch genau vor einer Minute die S 6 nach Essen weg gefahren ist. In Gegenrichtung fehlen 12 Minuten, wodurch die Wartezeit auf den nächsten Zug wenigstens auf 48 Minuten reduziert wird. Wer sich über diese unterschiedlichen „Umsteigzeiten“ im Zeichen des Integralen Takt Fahrplans wundert, tut recht daran: Die neuen Nachtzüge werden der notwendigen Taktsymmetrie nicht gerecht. Selbst nach der Überarbeitung der Fahrpläne zum 31. Mai bleibt noch auf der S 1 eine Verschiebung der Abfahrtszeiten gegenüber der täglich ersten bzw. letzten

Fahrten. Da die Taktlage dieser zusätzlichen Wochenend-S-Bahnen auf den Knoten Düsseldorf Hbf um 1.30 Uhr bis 4.30 Uhr ausgerichtet ist, liegt der Taktwechsel in Dortmund zwischen 0 Uhr und 3 Uhr. Das passt zwar hervorragend zu den Nacht-S-Bahnen der S 2, bildet aber leider starke Hemmnisse bei der Abstimmung mit den Nacht-Express-Linien der kommunalen Verkehrsbetriebe. Hier ist langfristig ein Taktwechsel, falls er denn notwendig sein sollte, zwischen 0 und 1 Uhr anzustreben. T.D.

Relationspreise ab 2001

Im Sommer 2001 sollen die lange diskutierten Relationspreise flächendeckend eingeführt werden. Das neue Preissystem sieht Preise von Ort zu Ort vor, die sich weniger an die gefahrenen Kilometern als an die Konkurrenzsituation mit anderen Verkehrsmitteln wie Auto und Flugzeug orientieren. Auch Tageszeit oder Wochentag können den Fahrpreis mitbestimmen. Eine Vorstufe des neuen Tarifes wurde beim ICE eingesetzt. Damit entfallen auch entsprechende Sonderangebote wie Sparpreise und das Guten-Abend-Ticket. Zuschläge sollten damit ebenfalls der Vergangenheit angehören. Die BahnCard hingegen wird alle normalen Fahrkarten um 50 % verbilligen. T.D.

Komfortauskunft

Voraussichtlich ab Juli wird die DB im Internet eine Komfortauskunft einrichten, die eine lückenlose Reisekette von einem Haus zu einem anderen in Deutschland ausgibt. Dabei braucht man noch nicht einmal die entsprechenden Haltestellennamen zu kennen. Diese Auskunft enthält Fahrpläne aller öffentlicher Verkehrsmittel (auch von Linienflügen), bei Bedarf sogar Gehwege oder Taxirouten mit den entsprechenden Geh- bzw. Fahrzeiten. Zur Zeit sind allerdings erst rund zwei Drittel aller Haushalte Deutschlands aufgenommen, bis 2001 soll aber ganz Deutschland erfasst sein. T.D.

BahnCard: Railplus

Railplus ist eine neue Zusatzkarte (ab 28.05.2000) zur BahnCard, die zum Kauf von Fahrkarten ins Ausland mit einer Ermäßigung von 25% berechtigt. Sie kostet 30,- DM und ist genauso lange gültig wie die entsprechende BahnCard. Dabei ist es gleichgültig, ob es sich um eine BahnCard Classic, Senior, Junior oder Familie handelt, d. h. auch Inhaber der BahnCard Familie zahlen nur einmal 30,- DM. Der Verkauf von Rail Europ S wird ab Ende Mai eingestellt. Man kann mit Railplus ermäßigte Tickets nur für Fahrten von Deutschland aus in bzw. durch andere Länder oder umgekehrt kaufen, also nicht für Fahrten innerhalb eines anderen Landes, außer es ist eine Anschlussfahrt zu einem Thalys oder Eurostar-Ticket.

Railplus gilt in allen Ländern Europas bis zu einer Begrenzungslinie, die gebildet wird von der jeweils östlichen Landesgrenze von Polen, Rumänien, Bulgarien und Griechenland. Ausgenommen sind die Länder Makedonien, Albanien und Bosnien-Herzegowina. Weitere Einschränkungen gelten für folgende Länder: Railplus gilt in Frankreich, Norwegen und Schweden nur zu BahnCard Senior und Junior; in Irland und Italien sogar nur in Verbindung mit einer BahnCard Senior. T.D.

Fahrplanänderungen

An Ruhr und Sieg gibt's wenig Neues zum Fahrplanwechsel. Der RE 4 Aachen-Hamm wird mit allen Fahrten nach Münster verlängert und der RE 5 bekommt einen zusätzlichen Systemhalt in Voerde.

Die RegionalBahn von Finnentrop nach Olpe fährt in Zukunft auch am Wochenende im Stundentakt, der Stundentakt der RegionalBahn von Siegen nach Bad Berleburg wird samstags etwas verlängert. Zwischen Menden und Neuenrade wird das Angebot umgeschichtet: An Samstagen wird nachmittags nur noch alle zwei Stunden, sonntags dafür jetzt aber jede Stunde gefahren. B.D.

EXPO-Verkehr

Zur Weltausstellung EXPO2000 in Hannover werden zahlreiche Sonderzüge eingesetzt. Sie werden entweder mit EX (lokbespannte Züge) oder EXE (ICE-Triebzüge) bezeichnet.

So fahren auf der Hauptmagistralen Hannover – Bielefeld – Ruhrgebiet – Köln täglich folgende Züge:

EXE 1478 Laatzten ab 18.44; Köln an 22.03

EXE 1474 Laatzten ab 20.44; Köln an 0.03

EXE 1472 Laatzten ab 21.42; Köln an 1.24

EXE 1471 Köln ab 4.48; Laatzten an 8.09

EXE 1473 Köln ab 5.46; Laatzten an 9.03

EXE 1475 Köln ab 6.43; Laatzten an 10.09.

Auf der gleichen Strecke wird samstags ein Thalys-Zugpaar über Köln hinaus nonstop bis Hannover-Wülfel verlängert.

Über Bielefeld – Hamm – Hagen fahren:

EX 1444 Laatzten ab 23.08; Köln an 2.22

EX 1443 Koblenz ab 5.25; Laatzten an 9.59

Auf der Strecke Hannover – Altenbeken – Hagen – Köln – Aachen fahren:

EX 1754 Laatzten ab 21.01; Aachen an 2.29

EX 1751 Aachen ab 4.45; Laatzten an 9.30.

Über die ungewöhnliche Strecke Hannover – Osnabrück – Münster – Recklinghausen – Dortmund verkehren dann noch:

EX 1644 Laatzten ab 19.27; Dortmund an 22.59

EX 1645 Dortmund ab 6.14; Laatzten an 9.55.

Weitere, nicht täglich verkehrende Sonderzüge können beim Buchen im Reisebüro angezeigt werden. T.D.

Schönes-Wochenende-Ticket

Während der Weltausstellung ist das Schöne-Wochenend-Ticket (SWT) in Niedersachsen nicht gültig. Davon ausgenommen ist die Strecke Osnabrück – Bremen – Hamburg sowie alle westlich und nördlich davon verlaufenden Strecken. Damit ist ein Umkreis von ca. 100 Kilometern um Hannover vom SWT in diesem Sommer ausgenommen, darunter leider auch große Teile des Harzes und viele schwach ausgelastete Querverbindungen. T.D.

Oslo – Neue Dimensionen der Fahrgastinformation

Oslo bezeichnet sich selbst als kleinste Weltstadt in Europa. Die Stadt hat derzeit knapp 470.000 Einwohner. Die Stadt wächst aber weiter. Bis 2010 werden 600.000 Einwohner erwartet. Im Großraum Oslo/Akershus leben etwa 1,2 Mio. Einwohner. Bedingt durch seine Einnahmen aus dem Nordseeöl leistet sich Norwegen ein aufwändiges Verkehrsnetz.

Aufgrund der starken Pendlerströme ins Stadtzentrum und in die Gewerbegebiete am Stadtrand kommt insbesondere dem Nahverkehrsnetz der Norske Staatsbaner (NSB) große Bedeutung zu. Der Regional- und Nahverkehr im Großraum Oslo ist mit Abstand der wichtigste Geschäftszweig der Staatsbahn. Ein S-Bahn ähnlicher Takt existiert auf der Ost-West-Achse Lilleström – Oslo – Asker. Oslo Sentralstasjon ist einer der modernsten Hauptbahnhöfe in Europa. Der neue Hauptbahnhof wurde an der Stelle des alten Ostbahnhofs errichtet, als für den Nah- und Fernverkehr ein Innenstadttunnel in Betrieb genommen wurde, der das westliche und östliche Netz der norwegischen Staatsbahnen miteinander verbindet. Die beiden alten Kopfbahnhöfe konnten dann aufgegeben werden. Der Bahnhofsvorplatz „Jernbanetorget“ ist der wichtigste ÖPNV-Verknüpfungspunkt der Stadt. Von der NSB bestehen Umsteigemöglichkeiten zu 5 U-Bahnlinien, 5 Straßenbahnlinien sowie 20 Buslinien.

U-Bahnen

Das U-Bahnnetz (T-Banen) besteht aus einer Ost-West-Stammstrecke Toyen – Majorstuen und unterquert die Innenstadt. An beiden Enden verzweigt sich die T-Bane in je vier Äste. Die Außenäste sind meist oberirdisch trassiert. Zum wichtigsten Ausflugsziel zur Naherholung in Oslo, besonders im Winter, dem Holmenkollen, führt die Linie 1. Die U-Bahn verkraftet an den Wochenenden einige tausend Skifahrer, die mit ihren sperrigen Sportgeräten wohl in Europa einzigartige Transportprobleme verursachen.

Straßenbahn & Bus

Die Straßenbahn wird in Oslo „Trikk“ genannt. Die Straßenbahnen des Nachtnetzes dement-

sprechend „Nattrikk“. Oslo-Trikken umfasst zur Zeit 8 Linien, die (wie übrigens auch die U-Bahn) im 15-Minuten-Takt das Zentrum mit den Stadtgebieten verbindet, welche nicht durch die U-Bahn erschlossen werden. Abgerundet wird dieses Netz durch einige Buslinien, die im 30-Minuten-Takt fahren. Auffallend ist der hohe Anteil von Busspuren in Oslo. Auch sind einige Stadtviertel wie z. B. Valerenga direkt per Bus erreichbar, während der Individualverkehr durch Straßenrückbauten zu großen Umwegen gezwungen wird. Wie in anderen Städten Skandinaviens wird auch in Oslo für den Individualverkehr eine Citymaut erhoben.

Tarif & Information

Die Fahrpreise, insbesondere die Einzeltickets, sind in Oslo vergleichsweise teuer. Es besteht ein auffallend großer Unterschied zu den Monatskarten und den Mehrfahrtenkarten. So kostete 1999 eine Einzelfahrt 20 Kronen, eine Tageskarte 40 Kronen und die Monatskarte 520 Kronen. 5 Kronen entsprechen etwa 1 DM. Als exzellent muss die Fahrgastinformation in Oslo bezeichnet werden. Am Hauptbahnhof findet man das zentrale Auskunftsbüro Trafikanten. Fahrpläne aus Oslo und den Nachbarstädten werden hier kostenlos abgegeben. Die Internetadresse www.trafikanten.no verzeichnet pro Woche mehr als 50.000 Zugriffe. Das Auskunftstelefon unter der eingängigen Nummer „177“ wurde 1998 1,6 Millionen mal angewählt. Bis zu 80 % der Anrufer werden innerhalb von einer Minute bedient. Im Call-Center des Trafikanten werden 81 Menschen beschäftigt. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass die Anzahl der Mobiltelefone pro Kopf der Bevölkerung in Norwegen wesentlich höher ist als in Deutschland. G.B.

Flughafen-Bahnhof Düsseldorf

Mit dem Fahrplanwechsel am 28. Mai wird der Fernbahnhof am Düsseldorfer Flughafen in Betrieb gehen. Aus fahrplan-technischen und politischen Gründen halten jedoch nicht alle Züge.

Im S-Bahn-Verkehr hält zukünftig die S 1 alle 20 Minuten, wodurch die Fahrten in den Kopfbahnhof Flughafen Terminal entfallen können und alle Züge der S 1 wieder nach Düsseldorf Hbf fahren. Im Regionalverkehr halten der RE 5 (Emmerich – Köln) und der RE 11 (Bielefeld – Düsseldorf) am neuen Bahnhof, wobei sich die Wendezeit des RE 11 in Düsseldorf auf nur 12 Minuten verkürzt. In dieser Zeit muss die Lok im stark ausgelasteten Hbf zumindest bis November auf die andere Seite des Zuges wechseln. Der NRW-Express (RE 1) hält vorerst nicht am neuen Bahnhof. Wenn nach der EXPO ausreichend schnelle und leistungsstarke Loks zur Verfügung stehen (BR 145/146 statt 111) ist ein Halt evtl. zu realisieren.

Im Fernverkehr halten die IC der Linie Dortmund/Münster – Stuttgart, die IR der Linie Aachen – Düsseldorf – Kassel – Erfurt und die ICE von und nach Berlin, die in Düsseldorf und enden. Die IC Köln – Hamburg, die EC Köln – Amsterdam, die ICE Nürnberg – Köln – Berlin, die IR Münster – Oberhausen – Köln und der MET halten nicht. Doch dadurch, dass einige Fern- und Regionalzüge am S-Bahnsteig halten müssen, hat die S-Bahn ein großes Opfer zu bringen. Die Bahnsteige sind in einer Höhe von 76 cm ausgeführt worden, wohingegen S-Bahnsteige einen Standard von 96 cm haben sollten, um einen höhengleichen und somit behindertenfreundlichen Einstieg zu ermöglichen. Ursprünglich war vorgesehen, die S 1 als erste Linie im VRR durchgehend auf den behindertenfreundlichen 96-cm-Standard auszubauen. Doch der neue Bahnsteig durchkreuzt diese Pläne.

Über das neue Angebot am Fernbahnhof hinaus hält weiterhin die S 7 von Solingen im Tiefbahnhof und zusätzlich auch noch einige IR-Züge aus Siegen – Hagen.

B. D./D.V.

Vorschläge für Bochum

Am 20. März fand in Bochum eine Regionalversammlung statt. Zu Gast war Frau Mollenhauer von der Stadt Bochum, die für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes zuständig ist. Es wurden ihr auch die in einem PRO BAHN- Arbeitskreis Bochum entwickelten Vorschläge übergeben. Nachfolgend eine Auswahl:

- Einführung eines 20-Minuten-Grundtaktes auf (fast) allen Buslinien. Ein 30-Minuten-Takt ist einer Großstadt mit über 400.000 Einwohnern nicht angemessen.
- Führung der Linie 365 von Eppendorf kommend über Weitmar-Mitte und anschließend über den Linienweg der Linie 354 nach BO-Hbf – im Gegenzug Führung der Linie 354 von Weitmar-Mitte über den Linienweg der Linie 365 nach BO-Hbf.
- Neuordnung des Liniennetzes im Bereich Hiltrop / Gerthe / Harpen / Werne: Zurzeit fährt dort eine Linie im 20/40-Takt (364), eine Linie (366) fährt durch ein dicht bebautes Wohngebiet (tlw. Hochhäuser) im 60-Minuten-Takt. Zwei Linien, die im 60-Minuten-Takt fahren, enden an der unattraktiven Haltestelle Hiltrop Kirche.
- Auflösung der verwirrenden Linienwege im Bereich Langendreer: Z. B. fahren im Bereich Sportplatz Papenholz drei Linien (Einmal 20/40 und zweimal 60-Takt), die zwar dem Anwohner vier Fahrten pro Stunde bieten, aber jedes Mal in eine andere Richtung. Die Linie 355 fährt derzeit in der Nachmittagsspitze im Stundentakt zur Schulze-Vellinghausen-Straße, während sie abends dort im 30-Minuten-Takt verkehrt.

Das waren nur wenige Beispiele aus unseren Verbesserungsvorschlägen bzw. Beanstandungen. Wir werden uns weiter mit dem Thema Bochum beschäftigen und auch in Zusammenarbeit mit dem VCD einige detaillierte Fahrplanvorschläge und ein Schwachverkehrskonzept erarbeiten. Dies soll dann neben der Stadt Bochum auch dem Ingenieurbüro IVV in Aachen vorgestellt werden, welches die Stadt Bochum mit der Überplanung des Busnetzes (oder zumindest Teilen davon) beauftragt hat.

U.St.

Termine

Dienstag, 04.04.2000, 19.30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Montag, 10.04.2000, 19.30 Uhr
Arbeitsgruppe Dortmund

Dienstag, 11.04.2000, 20.00 Uhr
Umweltverbund Kr. Recklinghausen

Samstag, 15.04.2000
ca. 7.30 Uhr bis 22.30 Uhr
Exkursion zur Stadtbahn Hannover
Infos: Lothar Ebberts, 0208 / 6351916

Sonntag, 09.04.2000
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Straßenbahnmuseum Wuppertal
09.30 Uhr E-Borbeck S-Bf
09.50 Uhr E-Hbf ServicePoint

Montag, 17.04.2000, 19.30 Uhr
Fahrgastversammlung April
Bürgerhaus Castrop
Leonhardstraße 6
Hst. Castrop-Rauxel, Castroper Markt
Thema: Umsetzung Nahverkehrsplan
Referent: Herr Hirschfeld, Dortmund
der Stadtwerke

Donnerstag, 27.04.2000, 20.00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 02.05.2000, 19.30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Samstag, 06.05.2000
Landesverband - Fachkommissionen
10.30 Uhr **FK Tarife**
13.30 Uhr **FK Fahrplan**
Wuppertal-Barmen, Stellwerk
Loh-Ost, Buchenstraße
Hst. Wuppertal, Loher Brücke

Montag, 08.05.2000, 19.30 Uhr
Arbeitsgruppe Dortmund

Dienstag, 09.05.2000, 20.00 Uhr
Umweltverbund Kr. Recklinghausen

Sonntag, 21.05.2000
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Hist.Schiffshebewerk Henrichenb
10.10 Uhr E-Borbeck S-Bf
10.30 Uhr E-Hbf ServicePoint

Montag, 15.05.2000, 19.30 Uhr
Fahrgastversammlung Mai
Gaststätte „Adler 1835“
im Bahnhof Wanne-Eickel Hbf
Thema:Regionaler Nahverkehr
Referent: Herr Görtzen, DB

Donnerstag, 25.05.2000, 20.00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 06.06.2000, 19.30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Dienstag, 13.06.2000, 20.00 Uhr
Umweltverbund Kr. Recklinghausen

Sonntag, 18.06.2000
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Schöner Norden: Bottrop
10.25 Uhr E-Hbf ServicePoint
10.35 Uhr E-Borbeck S-Bf

Montag, 19.06.2000, 19.30 Uhr
Fahrgastversammlung Juni
Gaststätte „Harlekin“, Kirchplatz 9
Hst. Hattingen Mitte (S)
Thema:Mobilitätsservice
Referent: Herr Justler, Kreis EN

Donnerstag, 29.06.2000, 20.00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 04.07.2000, 19.30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Montag, 10.07.2000, 19.30 Uhr
Arbeitsgruppe Dortmund

Arbeitsgruppe Essen, Bottrop, Mülheim: Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstraße 11, Essen (nahe Hauptbahnhof)
O.Tram Oberhausen: „Haus Wahl“, Marktstraße 38, Oberhausen (nahe Hauptbahnhof)
Arbeitsgruppe Dortmund: „Zum Zöllner“, Hainallee 2, Dortmund (S/U-Bahnhof Stadthaus, Südausgang)
Umweltverbund Recklinghausen: Naturschutzbüro, Martinistraße 36, Recklinghausen (nahe Hauptbahnhof)

Na, interessiert an PRO BAHN?

Bitte hier abtrennen (oder kopieren) und einsenden an:

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

Ja, ich bin an PRO BAHN interessiert.

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

Name, Vorname

Straße

PLZ, Wohnort

weitere Familienmitglieder

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.)

Beruf (freiwillig)

Datum, Unterschrift

(**Ruhrschiene** 2000#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 58,- DM / Jahr
 Juniormitglied (≤ 27 Jahre) 36,- DM / Jahr
 Familienmitgliedschaft 70,- DM / Jahr
 Fördermitgliedschaft ab 120,- DM / Jahr
(Firmen, Institutionen, Kommunen)