



## S-Bahn-Steinzeit am Zukunftsstandort

### Zeitgemäße ÖV-Anbindung für die Dortmunder Universität

Dortmund. (os/dv) Der Dortmunder Universitätsbereich ist mit 25.000 Studierenden, 3.000 Angestellten und dem benachbarten Technologiepark mit 8.000 Beschäftigten ein Ziel mit hoher regionaler Bedeutung. Erfahrungsgemäß zeigen Menschen, die hier lernen oder arbeiten, eine starke Bereitschaft, Bus und Bahn zu benutzen, wenn das Angebot stimmt. Doch hier liegt das Problem – eine zeitgemäße Anbindung des Geländes an den ÖPNV gibt es nicht, wie die überfüllten Parkplätze insbesondere im Technologiepark zeigen.

Mit der Eröffnung der H-Bahn-Erweiterung von der S-Bahn-Station „Dortmund Universität“ zum Technologiepark im nächsten Jahr fährt statt eines Busses im 20-Minuten-Takt dann die als sehr zuverlässig bekannte Dortmunder H-Bahn alle zehn Minuten. Leider wird jede zweite H-Bahn keinen direkten Anschluss zur S 1 haben, da diese weiterhin nur alle 20 Minuten verkehrt. Verständlich ist das nicht – einerseits wird der 10-Minuten-Takt auf der S 1 seit ihrer Eröffnung 1983 versprochen, andererseits erscheint diese Verdichtung angesichts der jetzt oft schon überfüllten S-Bahnen mehr als überfällig. Des Weiteren werden








Die neue H-Bahn-Station am Technologiepark. Modernes Vorbild für den gesamten öffentlichen Verkehr im Dortmunder Universitätsbereich. (Bild: Oliver Stieglitz)

Arbeitnehmer, die bisher den Komfort ihres Autos gewohnt sind, nur freiwillig umsteigen, wenn sie ein gutes Angebot vorfinden. Dieses gute Angebot kann nur einen Zehn-Minuten-Takt bedeuten, da Dortmunder diese Qualität aus dem Stadtbahnnetz gewohnt sind und auswärtige Pendler häufig Regionalbahnen nutzen, deren 30-Minuten-Takt nur einmal in der Stunde auf den heutigen S-Bahn-Takt passt.

Fortsetzung auf Seite 3 >>>

### In dieser Ausgabe:

-  **Stadtgrenze. Endstation! Essen**
-  **VRR auf Gegenkurs zum Land**
-  **Einladung zur Mitgliederversammlung**
-  **Rückblick Arena-Aktion**
-  **Regionale Meldungen**

# Inhalt & Adressen

## Inhaltsverzeichnis

<b>Titel</b>	<b>1</b>
S-Bahn-Steinzeit am Zukunftsstandort	
<b>Inhalt &amp; Adressen</b>	<b>2</b>
<b>Testserie</b>	<b>4</b>
Stadtgrenze, Endstation! Essen	
<b>Aus Fahrgastsicht</b>	<b>7</b>
VRR auf Gegenkurs zum Land	
<b>PRO BAHN – Intern</b>	<b>9</b>
Einladung zur Jahresmitgliederversammlung	
Rückblick Arena-Aktion	
<b>Kurznachrichten</b>	<b>10</b>
Fahrplananpassungen in Hagen und Oberhausen	
Metrorapid wieder vierteilig	
Kontrollierter Einstieg	
Busse dürfen nun doch reden	
EVAG-Fahrzeugkonzept	
Mehr Taxis im Nachtexpress	
Neues rund um das Rhein-Ruhr-Zentrum	
<b>Termine</b>	<b>12</b>

## Impressum

Herausgeb.: PRO BAHN e.V., Regionalverband Ruhr  
Auflage: 650 Exemplare  
Ausgaben: Anfang Januar, April, Juli und Oktober  
Preis: kostenlos für PRO BAHN-Mitglieder des RV Ruhr; Abonnement 5,- € pro Jahr  
Redaktion: Burkhard Dedy (V.i.S.d.P.), Jochen Schönfisch, Dominik Vinbruck  
E-Mail: info@ruhrschiene.de  
Autoren: Guido Berg, Lothar Ebbers, Axel Hercher, Oliver Stieglitz

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

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

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

## Ihre Ansprechpartner bei PRO BAHN

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

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

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

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

Stv. Vorsitzender: Jochen Schönfisch, Kantstraße 41b, 44627 Herne, ☎ 0 23 23 / 38 00 61, E-Mail: schoenfisch@probahn-ruhr.de

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

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

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

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

Bankverbindung: PRO BAHN, Sparkasse Gelsenkirchen (BLZ 420 500 01), Konto-Nr. 260 289 922  
Spendenkonto: PRO BAHN NRW, Postbank Essen (BLZ 360 100 43), Konto-Nr. 220 709-433

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

PRO BAHN Nordrhein-Westfalen e.V., E-Mail: info@probahn-nrw.de, Internet: http://www.probahn-nrw.de

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

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

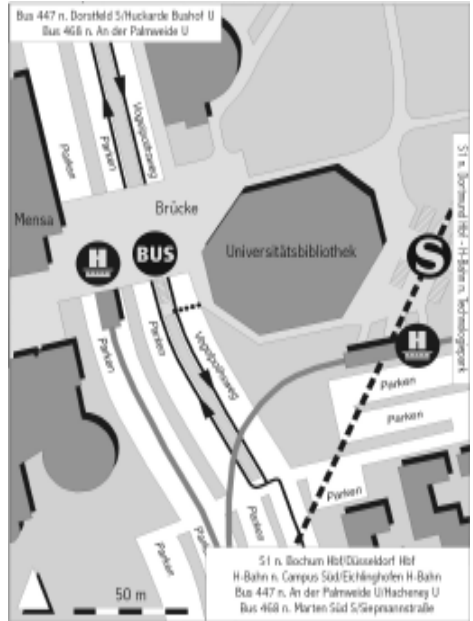
Geschäftsstelle: Schwanthalerstraße 74, 80336 München, ☎ 0 89 / 54 45 62 13, ☎ 54 45 62 14

>>> Fortsetzung von Seite 1

Ein durchgehender 10-Minuten-Takt auf der S 1 zwischen Düsseldorf und Dortmund scheidet momentan an teuren Infrastrukturmaßnahmen im Raum Essen. Zwischen Bochum und Dortmund wäre ein 10-Minuten-Takt jedoch schon heute ohne aufwändige Umbauten mit nur zwei zusätzlichen S-Bahn-Garnituren möglich. Die Stadt Dortmund, der ZV VRR als S-Bahn-Aufgabenträger und die Stadtwerke als H-Bahn-Betreiber sind daher aufgefordert, eine klare Perspektive für die Verdichtung des S-Bahn-Taktes aufzuzeigen und diese möglichst schnell zu realisieren. Die von der Stadt Dortmund und der Universitätsleitung zurzeit favorisierte Lösung mit dem Bau einer zusätzlichen B1-Abfahrt und weiterer teurer Straßenbaumaßnahmen im Universitätsbereich gehen aus PRO-BAHN-Sicht leider in eine falsche Richtung.

### Umsteigesituation verbessern

Während die S-Bahn insbesondere für Fahrten in die Nachbarstädte und die Innenstadt wichtig ist, kommt den Buslinien im Universitätsbereich eine hohe Bedeutung in der Anbindung der Studentenwohnheime und der südlichen Innenstadtviertel zu. Die Bushaltestelle „Dortmund-Universität“ liegt heute unter der Mensa-Brücke am Vogelpothsweg. Dabei fahren die Busse zur Stadtbahnhaltestelle „An der Palmweide“ im 10-Minuten-Takt abwechselnd von verschiedenen Straßenseiten ab. Auch ist die Haltestellensituation mehr als unbefriedigend: Auf einer Straßenseite ist es zwischen den Brückenpfeilern und dem Bordstein so eng, dass sich die Fahrgäste gegenseitig behindern. Zudem ist die Wartesituation unter der Brücke wenig angenehm. Eine neue Haltestelle in Insellage könnte hier Abhilfe schaffen. Die Fahrgäste müssten dann zwar immer noch an verschiedenen Bussteigseiten einsteigen, aber nicht mehr über die Straße laufen. Diese Haltestelle sollte direkt südlich der Mensa-Brücke eingerichtet werden und durch durchgehenden Wetterschutz sowie eine dynamische Fahrgastinformation über die nächsten Bus-Abfahrten einen neuen Standard für stark



(Zeichnung: Jan Niemann)

frequentierte Bushaltestellen in Dortmund schaffen. Ein neuer barrierefreier Fußweg zwischen S-Bahn, Bushaltestelle und Audimax würde das Umsteigen zwischen S-Bahn, H-Bahn und Bus erleichtern und Rollstuhlfahrern eine Direktverbindung zwischen den Fahrstühlen der S-Bahn, H-Bahn und des Audimax bieten.

### Neue Qualität des ÖV

Insgesamt würden diese Maßnahmen – Taktverdichtung auf der S 1 und Bau einer neuen, attraktiven Bushaltestelle – zusammen mit der neuen H-Bahn zum Technologiepark eine neue Qualität des öffentlichen Verkehrs im Dortmund-Universitätsbereich schaffen. Es wäre wünschenswert, wenn sich Politik und Universitätsleitung diesen vergleichsweise kostengünstigen und überschaubaren Maßnahmen mit der gleichen Aufmerksamkeit widmen würden wie Großprojekten zum Beispiel im Straßen- oder Magnetbahnbau.

# Stadtgrenze, Endstation! Essen

**Essen. (bd)** Wie schon in der vergangenen Ausgabe der Ruhrschiene anhand von Dortmund aufgezeigt wurde, sind die Bus- und Bahnverbindungen über die Stadtgrenze hinweg im Ruhrgebiet oft nicht so gut, wie man sie sich wünscht. Die S-Bahn-Verbindungen mit den Nachbarstädten sind gut, doch in der Verknüpfung kleinerer Ortsteile, die nebeneinander liegen, stellt die Stadtgrenze im ÖPNV oft eine Zäsur dar. In diesem Bericht soll erst einmal nur das Essener Tagesnetz betrachtet werden. In einer der folgenden Ausgaben wird dann auch das Nachtnetz betrachtet, das schon gegen 23 Uhr den Betrieb aufnimmt.

Begonnen wird im Norden, die anderen Nachbarstädte folgen im Uhrzeigersinn.

## Gelsenkirchen

Nach Fertigstellung der **U 17** zwischen Gelsenkirchen-Horst, Buerer Straße und Essen-Karnap besteht zwischen Horst und Karnap und auch darüber hinaus in Richtung Essen-Mitte wieder eine attraktive Schienenverbindung, die die Ortsmitte von Gelsenkirchen-Horst in nur 20 Minuten mit dem zentralen Berliner Platz in Essen verbindet.

Leider nicht so optimal angebunden ist der direkt östlich von Karnap gelegene südliche Teil von Horst. Hier endet zurzeit die Buslinie **396**. Eine Verlängerung um weniger als einen Kilometer direkt bis an die Haltestelle Arenbergstraße der **U 17** würde den Fahrgästen in Richtung Essen den zeitaufwändigen Umweg ersparen.

Völlig unbefriedigend ist die Situation zwischen Katernberg-Nord und Gelsenkirchen Feldmark und Heßler. Verschiedene Buslinien von EVAG und Bogestra hangeln sich hier ohne jegliche Abstimmung oder gemeinsame Haltestellen an der Stadtgrenze entlang (**173, 382, 384**). Hier ist eine Überarbeitung der Linienführung unter Schaffung von Verbindungen zwischen den benachbarten Ortsteilen dringend erforderlich.

Eine attraktive und auch gut nachgefragte Verbindung zwischen Katernberg und Feldmark stellt die Straßenbahnlinie **107** dar. Bezeichnend auch hier ist aber, dass mal wieder jede zweite Bahn kurz vor der Stadtgrenze endet und die Verbindung über die Stadtgrenze hinweg die einzige Straßenbahnlinie in Essen und Gelsenkirchen ist, die nur im 20-Minuten-Takt verkehrt, während

alle anderen Straßenbahnen tagsüber alle zehn Minuten unterwegs sind. Recht gut funktioniert die Linie **348** zwischen Katernberg und Rotthausen, hier wird ein wichtiger Zubringerdienst zur Essener Linie **107** geleistet.

Vom Takt her gute Angebote bestehen auch im Bereich Rotthausen/Katernberg/Kray. Leider enden hier aber viele Linien unmittelbar hinter der Stadtgrenze an der Haltestelle Achternbergstraße, ohne dass die Fahrpläne hier aufeinander abgestimmt sind. Ebenfalls völlig unbefriedigend ist die derzeitige Endstelle der **381** an der „Landschede“ in Gelsenkirchen, die ein ganzes Stück von der gleichnamigen Essener Haltestelle der Linie **155** entfernt ist.

## Bochum

Sehr schlecht ist die Situation an der Stadtgrenze zu Bochum zwischen Wattenscheid und Kray. Nachdem das Angebot der Linie **392** in den letzten Jahren immer schlechter wurde, kam es kürzlich zu einer kompletten Einstellung. Fahrgäste zwischen den Stadtteilen Kray und Wattenscheid müssen mehrmals umsteigen oder die Regionalbahn nutzen, die aber in beiden Stadtteilen weit außerhalb hält.

Zwischen Steele, Freisenbruch und Höntrop gibt es mit der Linie **363** und der S-Bahn zurzeit ein gutes Angebot, allerdings fällt die Linie **363** mit ihrem 30-Minuten-Takt selbst zur Hauptverkehrszeit als negatives Beispiel im Raum Steele auf, wo alle anderen Linien zumindest morgens und nachmittags mindestens alle 20 Minuten unterwegs sind.

Zwischen Hörster Feld und Dahlhausen gibt es überhaupt keinen Busverkehr. Hier enden di-

verse Buslinien (**184**, **352**, **389**) in Nähe der Stadtgrenze, ohne selbige zu überqueren. Dafür gibt es hier wenigstens die S-Bahn, die aber in Horst auch außerhalb der dichten Bebauung hält.

Schlichtweg katastrophal ist die Situation auf der Buslinie **359**, die zwischen Essen-Burgaltendorf und Hattingen die Ruhr überquert. Montags bis samstags fährt die Linie immerhin stündlich, sonntags endet sie dann aus Hattingen kommend schon in Dahlhausen am Bahnhof. Während sich am Wochenende bei gutem Wetter in diesem Bereich die sonnenhungrigen Spaziergänger tummeln, fährt der Bus erst gar nicht. Eine Verlängerung der Linie **180** über Burgaltendorf Burgruine hinaus bis nach Bochum-Dahlhausen und dann vielleicht sogar weiter bis Eisenbahnmuseum und Hörster Feld würde hier ganz neue – insbesondere im Freizeitverkehr interessante – Verbindungen schaffen. Gleichzeitig erholte Burgaltendorf eine Anbindung an den S-Bahnhof Dahlhausen. Im Gegenzug könnte die Linie **359** dann in Dahlhausen enden und dort eine Haltestelle direkt vor dem S-Bahnhof erhalten.

## Hattingen / Velbert

Zwischen Essen und Hattingen hat sich das Angebot mit der Neustrukturierung der Linien **141** und **180** vor einigen Jahren verbessert, gleichzeitig wurde auch die Zahl der Fahrten der Linie **166** nach Niederweningen deutlich erhöht. Insgesamt ist das Angebot hier nun mit der Note „gut“ zu bezeichnen.

Zwischen Essen und Velbert ist die Situation je nach „Grenzabschnitt“ recht unterschiedlich. Zwischen Kupferdreh und Nierenhof ist die 177 im für dortige Verhältnisse dichten 20-Minuten-Takt unterwegs. Eine Verknüpfung mit den anderen Linien in Nierenhof ist aber dringend erforderlich, zurzeit bestehen dort hauptsächlich Zufallsanschlüsse – wenn überhaupt.

Ein für die dortige Siedlungsstruktur ausreichendes Angebot stellt auch die Linie **171** zwischen Velbert und Kupferdreh dar. Allerdings darf nicht übersehen werden, dass mit Fertigstellung der Bundesstraße 227n und der **S 9** in Kupferdreh ganz neue Möglichkeiten entstehen, Velbert

auch im ÖPNV sehr schnell mit weiten Teilen von Essen zu verbinden.

Hingegen gar keine Verbindung mehr gibt es durch das Hespertal zwischen Essen-Fischlaken und Velbert. Hier sollte zumindest eine regelmäßige Bedienung im Freizeitverkehr untersucht werden.

Gut – wenn auch nicht mehr so gut wie noch vor einigen Jahren – ist die Verbindung über die B 224 zwischen Werden, Heidhausen und Velbert. Der **169** im 20-Minuten-Takt, zusätzlich noch der **SB 19**, stellen hier ein gutes Angebot dar. Trotzdem sollte das Angebot der Linie **SB 19** dringend verbessert werden, insbesondere angepasst an die Ladenöffnungszeiten abends und am Samstag. Hier verlässt der letzte **SB 19** schon um 14 Uhr den Essener Hauptbahnhof.

## Heiligenhaus

Sehr schlecht sind die Verbindungen zwischen Heiligenhaus und Essen im Nachbarortsverkehr nach Kettwig. Durch die neue Linie **762** ist Isenbügel jetzt zwar gut an die S-Bahn in Kettwig Stausee angebunden, das Fahrplanangebot auf den Linien **772** und **774** ist aber weiterhin völlig unzureichend. Während es in der Woche so etwas wie ein dem Stundentakt ähnliches Angebot gibt, ist das Angebot insbesondere am Wochenende schlecht. Dabei darf man nicht übersehen, dass die Verbindung Essen Stadtmitte–Heiligenhaus mit Umstieg von der S-Bahn in Kettwig-Stausee besser ist, als direkt mit dem **SB 19**. Trotzdem fahren die Linien **772** und **774** zum Teil am Wochenende zum Teil nur mit drei Fahrtenpaaren pro Tag. Ende März wurde der **774** nun von Heiligenhaus zum Klinikum Niederberg in Velbert verlängert, täglich im Stundentakt. Das Angebot nach Kettwig ist aber schlecht wie eh und je.

## Ratingen

Wenige Kilometer Stadtgrenze gibt es auch zwischen Ratingen und Essen-Kettwig. Diese Grenze überwindet die Linie **762** mit einem mittlerweile angemessenen Angebot. In Kettwig wird aber nicht die Ortsmitte erreicht, da der Bus die Ruhr gar nicht erst überquert. Ein besseres An-

gebot auf der Linie **774** mit Verknüpfung der Buslinien **762** und **774** in Kettwig vor der Brücke würde hier aber Abhilfe schaffen.

### Mülheim

Traditionell viele Linien – oft auch im Gemeinschaftsverkehr – überqueren die Stadtgrenze zwischen Essen und Mülheim. Südlich der Ruhr überquert die **762** die Stadtgrenze. Damit gibt es aber keine direkten Verbindungen zwischen Mintard und Kettwig. Auch für diese Verbindung ist eine Verbesserung des Angebotes auf den Linien **762** und **774** in Kettwig vor der Brücke notwendig.

Direkt nördlich der Ruhr überquert die Buslinie **151** täglich im Stundentakt bis abends die Grenze und stellt hier ein zwar nicht attraktives aber doch annehmbares Grundangebot dar. Den Plänen Mülheims, diese Verbindung abends ab 20 Uhr und am Wochenende ganz einzustellen, ist unbedingt eine Absage zu erteilen.

Ein wirklich peinliches Beispiel für den ÖPNV im Ruhrgebiet findet sich zwischen der Flughafensiedlung in Mülheim und dem Essener Stadtteil Haarzopf. Am Flughafen endet alle 20 Minuten die Straßenbahn **110** aus Mülheim, bis zum nur 800 Meter entfernten Fängershof fährt alle 20 Minuten der Essener Bus **145**. Nur im Stundentakt wird dann aber die Stadtgrenze überquert, um den Anschluss zu Straßenbahn herzustellen, die anderen Busse enden kurz vorher an der Stadtgrenze und machen da dann ein paar Minuten länger Pause als die Kurse am Flughafen. Die schon lange geforderte Durchbindung aller Kurse der Linie **145** zum Flughafen sollte schnell erfolgen, langfristig ist hier aber auch über eine städteübergreifende Straßenbahnverbindung nachzudenken. Ebenfalls nur stündlich ist die Linie **136** zwischen Haarzopf und MH-Heißen unterwegs. Es handelt sich dabei um zwei benachbarte, dicht besiedelte Stadtteile, deren Bebauung ineinander übergeht. Nur der Bus, der fährt wie ein Bus im ländlichen Raum.

Wirklich gut sind hingegen die Tagesangebote auf den Linien **145** und **U 18** im Bereich Rhein-Ruhr-Zentrum.

Aber zwei guten Beispielen folgt leider ein weiteres schlechtes: die Buslinie **138**. Sie verbindet Heißen, Heimateerde, das Rhein-Ruhr-Zentrum und die Endstelle der **109** in Essen-Frohnhausen miteinander. Tagsüber alle 20 Minuten ist dies eine gute Anbindung an die **U 18** und das Einkaufszentrum. Leider mit dem entscheidenden Schönheitsfehler: Ein Großteil der Fahrten endet, wie sollte es anders sein, kurz vor der Essener Stadtgrenze. Weiter nach Frohnhausen geht es nur einmal in der Stunde.

Von der Taktfrequenz wiederum sehr gut ist die **104**, die zwischen dem Abzweig Aktienstraße in Essen und Mülheim unterwegs ist. Leider ist hier durch den Umsteigezwang zur **105** am Abzweig Aktienstraße die Fahrt kurz hinter der Stadtgrenze zu Ende.

### Oberhausen / Bottrop

Zwischen Essen-Borbeck, Essen-Frintrop und Oberhausen gibt es mit den Buslinien **143** und **185** zwei stark nachgefragte Buslinien, die hier die Städte verbinden. Die **185** wird in den nächsten Jahren zumindest teilweise durch die Verlängerung der **105** von Frintrop bis Oberhausen ersetzt und das Angebot in diesem Bereich ist insgesamt ganz gut.

Zwischen Essen und Bottrop ist das Busangebot zumindest tagsüber recht gut. Mit dem **SB 16** und der Buslinie **186** gibt es attraktive Verbindungen zwischen Bottrop und der Essener Innenstadt bzw. dem Essener Nordwesten. Leider stellt der **SB 16** aber abends schon recht früh den Betrieb ein. Zusätzlich gibt es seit Inbetriebnahme der Stadtbahn-Nordstrecke auch noch eine direkte Busverbindung aus Bottrop Mitte über Welheim zur Stadtbahnhaltestelle Boyer Straße in Essen-Karnap. Ab Welheim gibt es mit der aus Bottrop-Boy kommenden Buslinie **188** hier sogar einen 10-Minuten-Takt zur Stadtbahn Richtung Essen.

Die wenigen Meter Stadtgrenze zwischen Essen und Gladbeck haben keine Straße und somit auch keine Buslinie, die direkt darüber verkehrt. Die Buslinie **188** ist aber trotzdem für Gladbeck ein wichtiger Zubringer zur **U 17** nach Essen,

gleiches gilt für die zahlreichen Busverbindungen zwischen Gladbeck und Gelsenkirchen-Horst, die nach vollständiger Inbetriebnahme der U 17 auch hier attraktive Umsteigeverbindungen schaffen werden.

*Insgesamt bleibt festzuhalten, dass die Verbindungen mit den Straßen- und Stadtbahnlinien*

*über die Stadtgrenze hinweg meist ganz gut sind, während insbesondere im Busbereich vergleichsweise einfach durchzuführende Verbesserungen seit Jahren unterblieben sind. Gerade hier kann aber mit vergleichsweise geringem Aufwand viel erreicht werden, zum Beispiel im Bereich Heiligenhaus/Kettwig.*

## VRR auf Gegenkurs zum Land

**Essen (le) In den letzten Monaten bezieht der Zweckverband VRR in mehreren Fragen Positionen, die im Widerspruch zu den Vorstellungen des zuständigen Ministeriums in Düsseldorf stehen. Ist diese Positionierung auf Parteipolitik in den Gremien zurückzuführen oder stehen inhaltliche Unterschiede im Vordergrund?**

Zunächst von der Öffentlichkeit wenig bemerkt, zeigte sich ein Unterschied beim Aushandeln neuer Verkehrsverträge mit der DB AG. Das Land hatte mit der DB vereinbart, dass ein Rabatt auf die von der DB gefahrenen Zugkilometer von 35,53 Cent (im Jahr 2003 23,65 Cent) bis 2007 gewährt wird, wenn sämtliche Zweckverbände langfristige Verträge (mindestens 10 Jahre) mit der DB abschließen, die während der Gesamtlauzeit der DB in NRW ein Mindestvolumen von 60 Mio. Zug-km garantieren und eine maximale Abbestellquote von 30 % einhalten. Diese Position hat der ZV VRR nicht übernommen und stattdessen einen 12-Jahres-Vertrag ausgehandelt, der schrittweise alle Strecken zur Ausschreibung vorsieht, ohne der DB ein hohes Mindestvolumen zu sichern. Dass die DB damit leben kann, hat sich an der letzten Ausschreibungsrunde gezeigt, bei der die DB die meisten Strecken gewann, u. a. mit der Volmetalbahn auch eine zuletzt nicht von ihr sondern der DME gefahrene Leistung.

### Der Streit um den Metrorapid

Wesentlich mehr Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit erregte die Position des VRR zum Metrorapid. Wie schon in einem Grundsatzbeschluss vom März 2002 stellte der VRR erneut seine Bedingungen für den Metrorapid fest:

- keine Zusatzbelastungen für die Städte und Kreise und die kommunalen Verkehrsunterneh-

- men bei Investitions- und Betriebskosten
- keine Verschlechterung des bisherigen ÖPNV-, SPNV- und Fernverkehrsangebots
- vollständige Integration des Metrorapids in den VRR-Tarif, kein Top-Zuschlag
- keine Abstriche an laufenden und bereits beschlossenen Verkehrsmaßnahmen wie ITF, S 9 oder Modernisierungsprogramm für Bahnhöfe
- keine Umverteilung der Regionalisierungsmittel zu Lasten von SPNV und kommunalem ÖPNV, keine Einschränkung der bisherigen Förderprogramme

Das Positionspapier des VRR nimmt einzelne Positionen der Machbarkeitsstudie unter die Lupe und stellt fest, dass insbesondere die Erlösprognose zu hoch ist. Statt 4,89 Cent/Personen-km würden auf der Metrorapidachse nur knapp über 3 Cent/Personen-km erlöst, da hier die weniger ergiebigen größeren Fahrweiten vorherrschen. Dies würde bedeuten, dass die Erlösprognose um fast 20 Mio. € pro Jahr zu hoch ist. Die Prognose des Verkehrsaufkommens im Metrorapid in der Machbarkeitsstudie wird vom VRR als „sicherlich optimistisch“, aber „nicht völlig auszuschließen“ beurteilt.

Schließlich weist der VRR darauf hin, dass die dem Metrorapid zugerechneten Einnahmen zu rund 75 % aus Verlagerungen vom SPNV und dem Fernverkehr stammen und somit diesen Verkehr fehlen werden. Er beziffert das dar-

## Aus Fahrgastsicht

aus folgende Risiko für den ZV VRR auf ca. 35 Mio. € jährlich.

Diese Positionen wurden durch die öffentliche Gremienvorlage des VRR bekannt und führten zu erwartbaren Reaktionen der Metrorapid-Befürworter. Der Geschäftsführer des Zweckverband VRR, Hubert Gleixner, wurde u. a. von Staatssekretär Hennerkes vom NRW-Verkehrsministerium persönlich angegriffen und als Fortschrittsverweigerer bezeichnet. Der Beschluss der VRR-Zweckverbandsversammlung, der die oben erwähnten Positionen zur Kenntnis nimmt, fordert weiterhin eine rechtsverbindliche Erklärung des Landes zu den Vorgaben des VRR bezüglich der Finanzierung. Dieser Beschluss wurde von allen Parteien einstimmig gefasst, während ein Zusatz, der die persönlichen Angriffe aus Düsseldorf gegen Hubert Gleixner verurteilt, ohne die Zustimmung der SPD-Vertreter verabschiedet wurde.

### Die zukünftige ÖPNV-Finanzierung

In einer weiteren Vorlage der VRR-Gremien wird die Umschichtung der Mittel im ÖPNV-Etat des Landes zugunsten der SPNV-Bestellertentgelte und zu Lasten der Förderung der Infrastrukturkosten beklagt. Während einerseits die Auswirkungen der bisherigen ITF-Stufen auf Fahrgastzahlen und Einnahmen nicht untersucht seien, führe andererseits die Reduzierung der Infrastrukturförderung dazu, dass kaum noch neue Vorhaben begonnen werden könnten und schon laufende Projekte durch Reduzierung der jährlichen Raten deutlich gestreckt würden, was zu erheblichen Vorfinanzierungskosten bei Gemeinden und Verkehrsbetrieben führe. Auch dieser Beschluss impliziert eine deutliche Kritik an der Nahverkehrspolitik des Landes, die einzelne Projekte wie ITF oder Metrorapid ohne Rücksicht auf Verluste in anderen Bereichen durchziehen will.

Auch in anderen Bereichen vertritt der VRR immer wieder eigenständige Positionen. So verweist er bei den Vorschlägen des Landes zur Tarifharmonisierung, die gleichzeitig das Niveau

des VRR-Tarifs drastisch erhöhen soll, auf die Erfolge des VRR mit seiner Tarifpolitik und auf die alleinige Zuständigkeit der VRR-Gremien.

### Weiter so, Herr Gleixner!

*Was ist von diesen Meinungsverschiedenheiten aus Fahrgastsicht zu halten? Will sich da nur ein Nahverkehrsmanager profilieren, läuft da ein parteipolitisches Spiel ab oder werden da die Fahrgastinteressen konsequent vertreten? Da fast alle Beschlüsse in den VRR-Gremien einstimmig gefasst werden und die nach der Kommunalwahl 2000 veränderten Mehrheitsverhältnisse bislang praktisch keine Rolle spielten, scheidet Möglichkeit zwei aus. Bei genauerem Hinsehen ergibt sich, dass der VRR vorrangig die Interessen seiner Mitglieder, der Kreise und kreisfreien Städte, vertritt, die vor allem vor neuen und unabwägbaren Belastungen ihrer Haushalte geschützt werden wollen. Wenn Herr Gleixner diese Interessen, die er auch öffentlich immer wieder betont, konsequent gegen mächtige Partner wie Land und DB AG vertritt, so kommt dabei oft auch aus Fahrgastsicht Erfreuliches heraus. Dennoch sollte der VRR das Wohl seiner Kunden auch in der öffentlichen Argumentation noch stärker herausstellen, denn Nahverkehr ist kein Selbstzweck, und bei allem Verständnis für Sparzwänge droht bei der Abwägung zwischen Kosten und Qualität sonst das Kundeninteresse auf der Strecke zu bleiben.*

*Weitere Felder der Auseinandersetzung sind schon in Sicht, insbesondere auch mit der DB AG, was deren Zuverlässigkeit und Qualität angeht. Die Pünktlichkeitsoffensive muss zwingend durch eine Anschlussoffensive ergänzt werden. Der ITF 2 ist ohne eine Verbesserung der Anschlüsse und der Koordination der parallel verkehrenden Angebote das dafür bezahlte Geld nicht wert. Und die Regionalisierungsmittel, die das Land den Zweckverbänden überweist, sind keine freiwilligen Subventionen, wie einige Politiker glauben (machen), sondern gesetzliche Ansprüche. Wenn Herr Gleixner hier weiterhin klare Worte findet, kann er auch mit unserer Unterstützung rechnen.*



## Jahresmitgliederversammlung

Sehr geehrtes PRO BAHN-Mitglied im Regionalverband Ruhr,

hiermit lade ich Sie herzlich ein zur Jahresmitgliederversammlung 2003

**am Dienstag, 20. Mai 2003 um 19.00 Uhr  
im VUZ (Verkehrs- und Umweltzentrum),  
Maxstraße 11, Essen**

Das Umweltzentrum ist gut zu Fuß vom Essener Hbf zu erreichen: Durch den Hauptaustgang (Innenstadt) raus, links an der Post und am Kaufhof vorbei und durch die Hachestraße bis zur Selmastraße. Am Ende der Selmastraße links in die Maxstraße.

Es ist folgende Tagesordnung vorgesehen:

- 1) Begrüßung und Vorstellung
- 2) Wahl des Versammlungsleiters;  
Wahl des Protokollführers
- 3) Abstimmung über die Tagesordnung
- 4) Bericht des Vorstandes
- 5) Aussprache zu TOP 4
- 6) Bericht des Schatzmeisters
- 7) Bericht der Kassenprüfer
- 8) Aussprache zu TOP 6 und 7
- 9) Entlastung des Regionalvorstandes
- 10) Anträge
- 11) Perspektiven / Ausblick 2003 / Vorstandswahlen im nächsten Jahr
- 12) Verschiedenes

Auch wenn Jahresmitgliederversammlungen im Ruf stehen, ein bisschen langweilig zu sein, würde ich es begrüßen, wenn in diesem Jahr zahlreiche Mitglieder erscheinen. Nachdem wir im letzten Jahr parallel zur Entscheidung der Fußballmeisterschaft getagt haben, können wir dieses Jahr wohl auf das Radio verzichten.

Ich freue mich auf Ihr Erscheinen.

  
(Burkhard Dedy, Vorsitzender)

## Rückblick Arena-Aktion

**Gelsenkirchen. (js) Am 22. Februar hat PRO BAHN zusammen mit dem VCD in Gelsenkirchen auf die unzureichende Anbindung der Arena AufSchalke hingewiesen (siehe dazu **Ruhrschiene 2002#4**). Zu dieser Presse-Aktion anlässlich des Bundesligaspiels Schalke – Borussia Dortmund waren neben mehreren Reportern verschiedener Zeitungen, der WDR-Lokalzeit und des Gelsenkirchener Lokalradios auch zwei Vertreter der Bogestra erschienen.**

Bei diesem Schlagerspiel war die Arena selbstverständlich ausverkauft. Entlastet wurde die Straßenbahnverbindung allerdings dadurch, dass die Polizei die rivalisierenden Fangruppen bereits am Hauptbahnhof trennte und die BVB-Anhänger mit Sonderbussen vom Neustadtplatz direkt vor die Arena fahren ließ.

Trotzdem kam es zum erwarteten Gedränge, bei dem viele Fahrgäste auf der Hinfahrt erst in der dritten Bahn einen Stehplatz der Ölsardinenklasse fanden. Perfekt wurde das Chaos durch zwei Störungen, die mit der überlasteten Infrastruktur nicht kompensiert werden konnten: Vor Beginn der Anreise blockierte ein defekter Straßenbahnwagen die Haltestelle Musiktheater und mitten im Rückreiseverkehr brach die Spannungsversorgung auf der Stadionstrecke zusammen.

Laut Herrn Pieper von der Bogestra waren an diesem Tag 20 Niederflur- und 12 alte Hochflurstraßenbahnwagen sowie 15 Gelenkbusse im Stadioneinsatz. Erfahrungsgemäß reisen bei Bundesligaspielen etwa 15 % der Zuschauer mit dem ÖPNV an, davon knapp zwei Drittel über den Hauptbahnhof. *Ob der niedrige ÖPNV-Anteil wohl irgendwie mit der geringen Leistungsfähigkeit der Anbindung zusammenhängt?* Für die WM werden übrigens im Bundesdurchschnitt 50 % ÖV-Anteil angestrebt!

Einig waren sich PRO BAHN, VCD und die Bogestra, dass die vordringlichste Maßnahme die Verstärkung der Straßenbahnstrecke sein muss. Bisher liegt noch keine definitive Fi-

## Kurznachrichten

finanzierungszusage des Landes vor. Die Bogestra hat alle Pläne fertig in der Schublade liegen und könnte nach der Zusage innerhalb eines Jahres die Maßnahme inklusive europaweiter Ausschreibung durchführen.

PRO BAHN und VCD haben noch einmal betont, dass ihrer Meinung nach der Wagenbestand der Bogestra nicht für Doppeltraktionsbetrieb ausreicht, da das Unternehmen nur 42 Niederflurwagen besitzt und vor der WM auch keine Neubeschaffungen anstehen. Hier ist man dringend auf eine Kooperation mit den Nachbarverkehrsbetrieben angewiesen. PRO BAHN hofft weiterhin, dass für die Anbindung der WM-Standorte weitere Mittel bereitgestellt werden, auch wenn bisher noch keine Bundesmittel zur Verfügung stehen. Mit diesem Geld sollte dann eine Eisenbahnanbindung der Arena realisiert werden, um attraktive Regional- und Fernverbindungen realisieren zu können.

### Fahrplananpassungen in Hagen und Oberhausen

**Hagen.** (le) Schon kurzfristig musste der **Fahrplan im neuen Busnetz der Hagener Straßenbahn AG nachgebessert** werden, zuletzt zum 10. März. Auf zahlreichen Linien wurden zusätzliche Frühfahrten eingerichtet, die Linie **513** wird über den Quambusch umgeleitet, die Linie **528** über den Höing. Zwischen Hbf und Kuhlerkamp gibt es tagsüber wieder einen Viertelstundentakt. Zum Fahrplanwechsel am 15. Juni sollen weitere Anpassungen folgen, jedoch wird schon jetzt auf das vorgegebene Einsparziel verwiesen, so dass auch mit Leistungsreduzierungen zu rechnen ist, allerdings nicht im Berufs- und Schülerverkehr.

Zum gleichen Termin soll in **Oberhausen** der **NE-Verkehr** wieder auf die Zeit nach 23.00 Uhr beschränkt werden, wie der Rat der Stadt im Herbst beschlossen hatte, die STOAG aber nicht mehr rechtzeitig umsetzen konnte. Dann soll endlich auch eine **Nachtverbindung mit Mülheim** eingerichtet werden: Die Straßenbahn-Li-

nie **112** wird in den Wochenendnächten um 0.00 Uhr, 1.00 Uhr und 2.00 Uhr ab Mülheim Stadtmitte nach Oberhausen und anschließend wieder zurück fahren.

### Metrorapid wieder vierteilig

**Düsseldorf.** (le) Kein Scherz – am 1. April stellte die Projektgesellschaft **Metrorapid** im Unterausschuss des Landtags den **aktuellen Planungsstand** vor. Größte Neuigkeit: Jetzt wird wieder mit einem **Fahrzeug mit vier Sektionen** geplant. Statt zuletzt 550 soll dann die Kapazität 740 Fahrgäste betragen, die Sitzplätze vermehren sich von 250 auf 288, die Stehplätze von 300 auf 452. Angeblich legten viele Fahrgäste bei den kurzen Fahrzeiten gar keinen Wert auf einen Sitzplatz. Um das Sparziel auch bei den Fahrzeugen zu erreichen, sollen statt 14 nur noch zwölf oder gar elf Fahrzeuge angeschafft werden. Laut Machbarkeitsstudie benötigt das Betriebskonzept für den 10-Minuten-Takt elf Fahrzeuge, dies könnte durch knappere Wendezeiten bestenfalls auf zehn reduziert werden. Ausreichende Betriebsreserven sind wohl überflüssiger Luxus.

**Gegenüber der Machbarkeitsstudie gibt es an einigen Stellen bereits Umplanungen**, so in Bochum Hbf (Nordlage der Metrorapidtrasse, die NOKIA-Bahn soll ein Überwerfungsbauwerk über den denkmalgeschützten „Kirchentagsbahnhof“ erhalten), Essen-Kray Nord (die Trasse der Rheinischen Bahn wird dort wohl gar nicht mehr benötigt) und Duisburg Hbf (Verschiebung des Bahnsteigs nach Norden, der Umstieg zur DVG wird kürzer, der zu anderen Zügen länger). Für den Essener Hauptbahnhof wird auch eine Variante mit zwei Außenbahnsteigen geprüft.

### Kontrollierter Einstieg

**Östliches Ruhrgebiet.** (js) Zum Beginn der Schulferien am 14. April wollen die Bogestra, HCR und Dortmunder Stadtwerke mit der Vestischen gleichziehen und ebenfalls **auch tagsüber den Einstieg nur beim Fahrer erlauben**, der die Tickets kontrollieren soll. PRO BAHN hat in **Ruhr-**

**schiene 2003#1** bereits auf die drohenden Probleme hingewiesen und wird diesen Versuch genau beobachten. Es darf nicht sein, dass sich der Slogan der Kampagne in Bezug auf die Fahrzeiten bewahrheitet: „Ehrlich fährt am längsten!“

### Busse dürfen nun doch reden

**Herne.** (js) Seit 1995 sind alle Busse der HCR in Herne mit einer automatischen Anzeige der nächsten Haltestelle ausgestattet. Da der Gesetzgeber in § 8 (2) der BOKraft nur eine „Ankündigung“ der nächsten Haltestelle vorschreibt, meinte das Unternehmen, seitdem auf die Haltestellenansage verzichten zu können, „um nicht die Mehrzahl der Fahrgäste zu stören“. Nach einem Gespräch mit dem Blinden- und Sehbehindertenverein ist jetzt doch geplant, 2004 für 250.000 € **alle Busse mit einem elektronischen Ansagesystem auszurüsten**, wie es in den meisten Städten schon seit Jahren üblich ist.

### EVAG-Fahrzeugkonzept

**Essen.** (gb) Im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans in Essen hat sich die EVAG nun entschieden, ihr gesamtes **Straßenbahnnetz** so auszubauen, dass **Niederflurfahrzeuge** freizügig eingesetzt werden können. Hierzu ist auch eine **Teilabsenkung der Bahnsteige** an den U-Bahnhöfen der Südstrecke (Saalbau, Rütterscheider Stern und Martinstraße) notwendig. Die EVAG hat einen Bedarf einen von ca. 35 neuen Niederflurfahrzeugen ermittelt, um alle M-Wagen ausmustern zu können. Vorgeschlagen wird eine Beschaffung geeigneter Fahrzeuge gemeinsam mit der Bogestra, der STÖAG und den SWK aus Krefeld.

### Mehr Taxis im Nachtexpress

**Essen.** (gb/bd) Die EVAG bestätigte, dass Anfang Mai **mehr Taxibusse das Nachtexpressnetz ergänzen werden**. Zu diesem Zeitpunkt werden die Taxibusse im Norden, also Borbeck, Altenessen, Katernberg, ebenso ihren Betrieb

aufnehmen wie in den Stadtteilen Kupferdreh und Werden. Nach Angaben der EVAG gibt es noch keine Verhandlungserfolge mit Taxiunternehmen in Steele/Kray und Kettwig. Außerdem sagte die EVAG zu, dass sie die Vorschläge von PRO BAHN zur Verbesserungen im Essener Nachtexpressnetz prüfen will. Fast zeitgleich ging aber bei PRO BAHN schon ein Schreiben ein, in dem alle Vorschläge von PRO BAHN abgelehnt werden. Damit bleibt es leider beim 60-Minuten-Takt aus den südlichen Vororten wie Rütterscheid und Holst-erhausen schon ab 23 Uhr auch am Wochenende und den damit einhergehenden überfüllten Bussen.

### Neues rund um das Rhein-Ruhr-Zentrum

**Mülheim.** (ah) 1979 erhielt das Rhein-Ruhr-Zentrum (RRZ), damals Europas größtes Einkaufszentrum an der Stadtgrenze Mülheim/Essen, mit der Eröffnung der Linie U 18 unter dem Namen „Humboldtring“ eine eigene Stadtbahnhaltestelle. Nach mehr als 25 Jahren wird nun endlich zum 15. Juni auch die alte Forderung von PRO BAHN erfüllt und **die Haltestelle in „Rhein-Ruhr-Zentrum“ umbenannt**. Dies gilt natürlich auch für die Bushaltestelle der Linien 129 und 138. Die bisherige Haltestelle (Linien 138, 145, NE 4 und NE 10) gleichen Namens am FestivalGarden bekommt gleichzeitig auch einen passenden Namen: „RRZ/FestivalGarden“.

Kurze Zeit später wird letztere Haltestelle verlegt. Im Zuge der Bauarbeiten für die neue Autobahnanschlussstelle wird der **Humboldtring gedreht und zukünftig im Uhrzeigersinn befahren**. Die beiden neuen Haltestellen kommen auf den Humboldtring: Linie 138 Richtung Heißen Kirche vor die Kreuzung Humboldtstraße, die Gegenrichtung für alle vier Linien westlich der Kreuzung. Die Haltestelle Rosendeller Straße (Linien 145 und NE 10) wird als Buskap auf die Wackelsbeck vor die heutige Autobahnauffahrt an der Kruppstraße verlegt. Die Busse benutzen ab August die neue Auffahrt am Humboldtring.

# Termine

**Montag, 14.04.2003, 19.30 Uhr**

Ortsgruppe Dortmund

**Dienstag, 15.04.2003, 19.30 Uhr**

Regionale Fahrgastversammlung  
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

**Sonntag, 20.04.2003**

Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:

**Industriemuseum Cromford  
in Ratingen**

**10.00 Uhr** E-Borbeck ☉ (Kiosk)

**10.30 Uhr** E Hbf ☒ (ServicePoint)

**Dienstag, 22.04.2003, 19.30 Uhr**

Dortmunder Verbändetreffen

**Dienstag, 22.04.2003, 20.00 Uhr**

O.Tram Oberhausen

**Dienstag, 06.05.2003, 19.30 Uhr**

Arbeitsgruppe Essen

**Montag, 12.05.2003, 19.30 Uhr**

Ortsgruppe Dortmund

*Achtung, aktuellen Treffpunkt bitte  
bei Oliver Stieglitz erfragen (s. u.)*

**Sonntag, 18.05.2003**

**Geschichte und Gegenwart  
am Niederrhein**

**09.00 Uhr** E-Borbeck ☉ (Kiosk)

**09.15 Uhr** E Hbf ☒ (ServicePoint)

**Dienstag, 20.05.2003, 19.00 Uhr**

Jahresmitgliederversammlung  
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen  
Maxstraße 11, nahe Hauptbahnhof  
*Siehe auch Einladung auf Seite 9 dieser  
Ruhrschiene*

**Dienstag, 27.05.2003, 19.30 Uhr**

Dortmunder Verbändetreffen

**Dienstag, 27.05.2003, 20.00 Uhr**

O.Tram Oberhausen

**Dienstag, 03.06.2003, 19.30 Uhr**

Arbeitsgruppe Essen

**Montag, 09.06.2003, 19.30 Uhr**

Ortsgruppe Dortmund

*Achtung, aktuellen Treffpunkt bitte  
bei Oliver Stieglitz erfragen (s. u.)*

**Sonntag, 15.06.2003**

Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Gelsenkirchens Süden**

**10.00 Uhr** E-Borbeck ☉ (Kiosk)

**10.20 Uhr** E Hbf ☒ (ServicePoint)

**Dienstag, 17.06.2003, 19.30 Uhr**

Regionale Fahrgastversammlung  
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

**Dienstag, 24.06.2003, 19.30 Uhr**

Dortmunder Verbändetreffen

**Dienstag, 24.06.2003, 20.00 Uhr**

O.Tram Oberhausen

**Dienstag, 01.07.2003, 19.30 Uhr**

Arbeitsgruppe Essen

**Montag, 14.07.2003, 19.30 Uhr**

Ortsgruppe Dortmund

*Achtung, aktuellen Treffpunkt bitte  
bei Oliver Stieglitz erfragen (s. u.)*

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

**Arbeitsgruppe Essen, Bottrop, Mülheim:** Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstraße 11, Essen, ☒ Essen Hbf  
**O.Tram Oberhausen:** „Gdanska“, Altmarkt 4, Oberhausen, ☒ Oberhausen Hbf  
**Ortsgruppe Dortmund:** „Zum Zöllner“, Hainallee 2, Dortmund, ☉ ☒ DO-Stadthaus (Südausgang)  
**Dortmunder Verbändetreffen:** VCD-Büro, Huckarder Straße 10, Dortmund, ☉ Ofenstraße

## Na, interessiert an PRO BAHN?

Bitte hier abtrennen (oder kopieren) und einsenden an:

PRO BAHN e.V. • Schwanthalerstraße 74 • 80336 München • ☎ 0 89 / 54 45 62 - 13 • 📠 - 14

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

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

\_\_\_\_\_  
Name, Vorname

\_\_\_\_\_  
Straße

\_\_\_\_\_  
PLZ, Wohnort

\_\_\_\_\_  
weitere Familienmitglieder

\_\_\_\_\_  
Geburtsdatum (bei Juniormitgl.)      Beruf (freiwillig)

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

**(Ruhrschiene 2003#2 • Regionalverband Ruhr)**

Sie erleichtern uns die Arbeit mit einer

### Einzugsermächtigung.

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages  
per Lastschrift von meinem Konto

\_\_\_\_\_  
Kontonummer

\_\_\_\_\_  
BLZ

\_\_\_\_\_  
Kreditinstitut

bin ich – bis auf Widerruf – einverstanden.

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

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