



## Dauerbaustelle Oberhausen–Emmerich

Oberhausen. (le) Wer im aktuellen Kursbuch die Strecke 420 aufschlägt, wundert sich zunächst über den großen Umfang der Fahrplantabellen. Bei genauerem Hinsehen zeigt sich, dass nicht die Anzahl der Züge gesteigert wurde, sondern die einzelnen Fahrten bis zu fünf Mal auftauchen. In das Fahrplanjahr fallen zwei lang andauernde Baustellenfahrpläne. Gleichzeitig gelten in der Woche teilweise andere Fahrzeiten als am Wochenende, da die lokbespannten Regionalbahnen unterschiedlich behängt sind. Noch mehr Verwunderung ruft der Blick ins Internet hervor: Dort wurde der Fahrplan inzwischen vier Mal aktualisiert.

Da Bauarbeiten an der Strecke nicht nur in diesem Jahr an der Tagesordnung sind, sondern wegen des dreigleisigen Ausbaus der Strecke als Betuwe-Abflussroute in den nächsten Jahren in noch zu steigendem Umfang anstehen, lohnt sich ein Blick auf die Details der Baustellenfahrpläne. Hauptbaustelle sind zurzeit die Brücken über den Rhein-Herne-Kanal und die benachbarte Lindnerstraße in Oberhausen, die um fast einen Meter angehoben werden müssen. Gleichzeitig wird die Einfädelerung der neugebauten Verbindungskurve von Oberhausen West an die Strecke angebunden. Dazu muss der Verkehr zwischen Oberhausen-Sterkrade und dem Abzweig „Obn“ eingleisig geführt werden.



*Nicht nur DB Netz baut in Oberhausen. In Sterkrade wurde eine neue Brücke über die KBS 420 errichtet, zudem baut die Stadt Oberhausen die Verlängerung der Straßenbahnlinie 112 zum Sterkrader Neumarkt (siehe auch Seite 9 dieser **Ruhrschiene**).*

Die Auswirkungen auf die einzelnen Linien sind unterschiedlich. Während der Fernverkehr überhaupt nicht verändert wird – die angegebenen unterschiedlichen Fahrzeiten der ICE beruhen auf Bauarbeiten in den Niederlanden –, wird der RE 5 in beiden Richtungen um zwei bis drei Minuten verschoben. Die RB 35 bleibt in Richtung Duisburg weitgehend unverändert. In Gegenrichtung werden einige Züge so verschoben, dass Überholungen von Dinslaken oder Wesel nach

*Fortsetzung auf Seite 3 >>>*

### **In dieser Ausgabe:**

- PRO BAHN aktiv am Bahnhof Salzkotten**
- Mülheim plant und baut**
- Fahrzeugeinsatz zu Herbst-Zeiten**
- Barrierefreier Nahverkehr**
- Neuer RV-Vorstand gewählt**

# Inhalt & Adressen

## Inhaltsverzeichnis

<b>Titel</b>	<b>1</b>
Dauerbaustelle Oberhausen–Emmerich	
<b>Inhalt &amp; Adressen</b>	<b>2</b>
<b>PRO BAHN aktiv</b>	<b>4</b>
Erfolgreiche PRO-BAHN-Arbeit in Salzkotten	
<b>Regionales</b>	<b>6</b>
Mülheim plant und baut – (auch) für den ÖPNV	
<b>Kurznachrichten</b>	<b>8</b>
WM-Konzept erfüllt Erwartung – Umbau der Straßenbahn 306 – Barrierefreier Nahverkehr – Ab 1.11.: 112 zum Neumarkt – Kritik am „ExtraSchicht“-ÖPNV – Zweiter Bürgerbus in Essen – Touristen für die Walsumbahn? – MVG versteigert Straßenbahn – RB 36 mit „Geheim-Fahrplan“ – Abschied von der DME – U 17 bis Horst verlängert – Fahrzeugeinsatz kurios	
<b>RV Ruhr intern</b>	<b>11</b>
Versammlung „unter Dampf“ Weihnachstreffen im RV Ruhr Neuer RV-Vorstand gewählt	
<b>Termine &amp; Update</b>	<b>12</b>

## Impressum

Herausgeb.: PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr  
Auflage: 600 Exemplare  
Ausgaben: Anfang Januar, April, Juli und Oktober  
Preis: kostenlos für PRO BAHN-Mitglieder des RV Ruhr; Abonnement 5,- € pro Jahr  
Redaktion: Dominik Vinbruck (dv) (V.i.S.d.P.), Jochen Schönfisch (js)  
✉ info@ruhrschiene.de  
Autoren: Lothar Ebbers (le), Thorsten Hensel (th), Axel Hercher (ah), Guido Berg (gb), Rainer Wester (rw)

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

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

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

## Ihre Ansprechpartner bei PRO BAHN

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

Geschäftsstelle des Regionalverbandes Ruhr und des Landesverbandes Nordrhein-Westfalen

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

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

Vorsitzender: Dominik Vinbruck, Bissenkamp 17, 44135 Dortmund

☎ 0231 7950359 & 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

OB-Sterkrade verlegt werden. Zwischen Duisburg Hbf und OB-Holten ist man so statt 14 Minuten gleich 29 Minuten, mit Standzeiten an beiden Unterwegsbahnhöfen, unterwegs.

## Neuer Fahrplan für RB 33

Völlig verändert wird der Fahrplan der RB 33. Von den dreizehn Kursen Richtung Mönchengladbach bleibt in der ersten Baustellenphase eine Fahrt unverändert, drei werden um zehn Minuten, eine um fünfzehn Minuten und sechs zwischen Wesel und Oberhausen um dreißig Minuten verschoben. Zwei Fahrten entfallen auf diesem Abschnitt ganz. Die Verschiebung um dreißig Minuten führt dazu, dass die drei stündlichen Züge innerhalb von achtzehn Minuten verkehren. Bei häufiger Verspätung des ICE aus den Niederlanden fahren sie zum Teil gar im Blockabstand hintereinander her. Die RB 35 erhält in Oberhausen Hbf 31 Minuten Standzeit und wird dabei vom RE 5 überholt, der in Duisburg sogar einen früheren Anschluss nach Mönchengladbach bietet. Dass diese Verbindungen von den Kunden gemieden werden und damit ihr Geld nicht wert sind, liegt auf der Hand. Auf die Nachfrage, ob ein Teilausfall der RB 33 während der Bauzeit nicht sinnvoller sei, äußerten DB und der Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein (NVN), dass man sich bemüht habe, so viele Züge wie möglich auf der Strecke zu fahren.

## Leerfahrten durch die Baustelle

In Gegenrichtung werden die meisten Züge ab Oberhausen Hbf um sechs Minuten verschoben, andere um dreizehn bis sechzehn Minuten. Einer davon bleibt aus nicht nachvollziehbaren Gründen anschließend sieben Minuten in Sterkrade auf dem Durchfahrtsgleis stehen. Ein um dreißig Minuten verschobener Zug wird erst gar nicht als durchgehende Verbindung dargestellt. Auch hier fallen zwei Kurse aus. Kurios ist, dass der zweite Ausfall von Kursen zeitlich so liegt, dass innerhalb kurzer Zeit die Zuggarnituren dennoch aus Umlaufgründen als Leerfahrt durch den Baustellenbereich geführt werden müssen.

In den Sommerferien gab es noch weitere Bauarbeiten auf der Strecke. Zunächst eine Wochenendaustattung zwischen Dinslaken und Voerde. Hierbei endeten die ansonsten bis Wesel fahrenden Kurse des RE 5 bereits in Dinslaken, blockierten so jedoch ein Gleis jeweils rund neunzig Minuten. So musste der gesamte Verkehr über ein Bahnhofsgleis abgewickelt werden, was den baustellenbedingten eingleisigen Bereich weiter verlängerte. Durch die unvermeidbaren Verspätungen ergab sich, dass Züge in Richtung Wesel bis zu einer Viertelstunde vor dem Bahnhof Dinslaken auf Einfahrt warten mussten. Den Weitblick, die Fahrten des RE 5 am Samstagabend und Sonntagmorgen stattdessen in Oberhausen oder Sterkrade enden zu lassen, hatte offenbar niemand: Stattdessen gab es also Folgeverspätungen bis zu einer halben Stunde.

## Frühverbindung gestrichen

In den letzten drei Ferienwochen gab es wie in den Vorjahren Gleiswechselungsarbeiten nördlich von Wesel. In der Früh- und Abendspitze entfielen daraufhin einige Verbindungen. Unter anderem wurden zwei Fahrtenpaare des RE 5 nicht zwischen Wesel und Emmerich eingesetzt. Dadurch entfiel auch die erste morgendliche Fahrt von Wesel nach Emmerich ersatzlos. Auch wenn diese Verbindung nur von wenigen Fahrgästen genutzt wird, so kann man diese meist berufsbedingt so früh fahrenden Fahrgäste nicht einfach auf einen Zug mit dreißig Minuten späterer Ankunft in Emmerich verweisen. Morgens wurde auch eine Zugleistung nicht nur zwischen Wesel und Emmerich, sondern auf dem gesamten Weg nach Düsseldorf gestrichen. Der unzureichende Ersatz (Verlängerung einer RB nach Duisburg bis Düsseldorf) war auf den Aushängen nicht angekündigt. Im abendlichen Berufsverkehr entfielen zwei Zusatzzüge zwischen Wesel und Emmerich. Die Fahrgäste zu den kleinen Stationen wurden zum Teil auf vierzig Minuten spätere Verbindungen verwiesen. Der Vorschlag von PRO BAHN, den dazwischen fahrenden RE 5 auch an den kleineren Stationen halten zu lassen, wurde abgelehnt, da dadurch die Fahrplantrasse des

ICE betroffen würde – nach PRO-BAHN-Berechnung um höchstens zwei Minuten. Umso irritierender war es zu sehen, dass der RE 5 dennoch an mehreren Tagen außerplanmäßig in Wesel-Feldmark hielt. Zu allem Überfluss waren die Zugstreichungen bei den Zusatzzügen nicht paarig, so dass ganze Zuggarnituren in beiden Richtungen als Leerzüge durch die Baustellenbereiche verschoben werden mussten. Weiterhin wurden zahlreiche Leerfahrten von Loks der BR 146 beobachtet, möglicherweise Folge der Umlaufänderungen in der Morgenspitze.

Die Fahrgäste werden durch die immer wieder geänderten Fahrpläne stark verunsichert, zumal eine Merkbarekeit kaum gegeben ist. Die mit vier bis fünf Minuten recht knappen Anschlüsse in Oberhausen Richtung Essen und Duisburg Richtung Köln werden regelmäßig verpasst. Ein deutlicher Rückgang der in den letzten Jahren gestiegenen Fahrgastzahlen ist zu befürchten.

*Da auch in den Folgejahren mit weiteren Bauarbeiten an der Strecke zu rechnen ist, muss ein fahrgastorientiertes Konzept für die Baufahrpläne gefunden werden. Es geht nicht an, dass möglicherweise viele Züge gefahren werden, um DB Regio die vollen Regionalisierungsmittel zu sichern, wenn weder der Verkehrswert dieser Züge gegeben ist, noch die Betriebslage dabei einigermaßen stabil bleibt. Durch die Durchbindung des RE 5 nach Koblenz werden Verspätungen auch auf die Hauptstrecke Duisburg–Köln übertragen. Ein zeitweise abgespecktes, mit sicheren Übergängen auf die Anschlusszüge ausgestattetes Fahrplankonzept, in dem auch noch Reserven für Verspätungen eingeplant sind, ist allemal besser als ein „Mondfahrplan“. Und eine absolute Tabuisierung der ICE-Fahrplanlagen ist eine unangemessene einseitige Bevorzugung des Fernverkehrs. Den Löwenanteil der Trasseneinnahmen der Strecke trägt der Nahverkehr bei.*

## Erfolgreiche PRO-BAHN-Arbeit in Salzkotten

**Hellweg/Hochstift. (rw) Salzkotten, ein beschaulicher Ort am Rande des Regionalverbandes Ruhr, hat einen Bahnhof: zwei Gleise, zwei Automaten, keine Fahrkartenausgabe und keinen Service. Ein Bahnhof wie in vielen anderen Städten auch. Eigentlich nichts besonderes, wenn man einmal von für diesen Ort spezifischen Problemen absieht. Doch statt sich in Form von Plakaten für den Bahnhof zu „schämen“ ließ die dortige PRO BAHN Regionalgruppe nicht locker – ein Jahr lang. Erste Erfolge stellen sich ein, zum Wohle der Fahrgäste.**

Ein Dorn im Auge waren der Regionalgruppe Hellweg/Hochstift, die in den Kreisen Soest und Paderborn aktiv ist, die Zustände am Salzkotter Bahnhof schon länger. Ein fehlender Zaun sorgte für regelrechte Völkerwanderungen über die Fernverkehrsstrecke Hamm-Paderborn. Nach dem Motto „kam ja gestern auch nichts“ nahmen vor allen Schülergruppen gern den gefährlichen Weg über die Gleise. PRO BAHN protestierte und die Bahn reagierte mit einem vier Meter langen Metallzaun.

### Kombinierte Bahn/Schiff-Reisen?

Ein weiterer Grund, den Weg über die Gleise zu nehmen, war die ständig überflutete Unterführung. Bis zu zehn Zentimeter tief stand hier an

manchen Regentagen das Wasser und lud ankommende Fahrgäste quasi zur Bootsfahrt ein. Erst ein Ortstermin mit den örtlichen Pressevertretern beseitigte auch dieses Problem. Weit schneller reagierte die Stadt Salzkotten beim Ruf nach Durchforstung der städtischen Grünanlagen am Bahnhofsvorplatz. Gestutzte Büsche sorgen seitdem für mehr Sicherheit und Transparenz. Auch für die Altglascontainer, häufig von Unrat umgeben, wurde in der Zwischenzeit ein neuer Standort außerhalb des Bahnhofsbereiches gefunden. Anwohner beschwerten sich hier über Gestank und Ungeziefer, vor allem in den Sommermonaten. Zudem blockierten die Sammelbehälter etliche Parkplätze auf dem Vorplatz. Nach etlichen Briefwechseln und Telefonaten

sorgte die Bahn AG endlich dafür, dass die sich über den Fahrradständen befindliche Laterne das tat, wofür sie aufgestellt worden war, nämlich leuchten. Fast zwei Jahre lang hatte diese, war-um auch immer, unnützlich herumgestanden.

## Ein Licht aufgegangen

Zu mehr Licht brachte es schließlich auch die Stadt Salzkotten. Die Buswartehäuschen auf dem Bahnhofsvorplatz sind seit einigen Monaten beleuchtet. Ausschlaggebend hierfür waren abendliche Alkoholgelage derer, die in diesen Unterständen nichts zu suchen haben. Leider ließen sich die Personen durch diese Maßnahme vorerst nicht vertreiben. Die Sache wurde zunächst auch nicht weiter verfolgt, vielleicht befürchtete man eine Verlagerung der Probleme vom Bahnhof in die Innenstadt.

PRO BAHN Hellweg/Hochstift ließ nicht locker und bat im Vorfeld der Kommunalwahl die Bürgermeisterkandidaten um Beantwortung eines Fragenkataloges. Zeitgleich führte die Regionalgruppe eine 24-Stunden-Fahrgastzählung am Bahnhof Salzkotten durch, um die Aktion mit genauen Zahlen zu untermauern. Schließlich gehen auch Fahrgäste wählen. Wenige Tage später zerstörten dann Unbekannte gleich sechs Scheiben an der oberen Einhausung der Unterführung, so dass PRO BAHN Hellweg/Hochstift die Stadt Salzkotten aufforderte, Anzeige zu erstatten. Erst zwei Wochen vorher hatte es einen Übergriff alkoholisierten Jugendlicher auf einen Obdachlosen gegeben. Ein zur Hilfe eilender Mann wurde dabei mit einer Bierflasche verletzt.

## Den Fahrgästen reicht es!

Zahllose Anrufe von Bürgern veranlassten die Regionalgruppe dann, einen weiteren Brief mit Verbesserungsvorschlägen an den Bürgermeister sowie die Fraktionen im Stadtrat zu schicken. Einige Wochen später bedankte sich der Bürgermeister in einem Schreiben ausdrücklich für das Engagement von PRO BAHN. Alle Verbesserungsvorschläge werden ausgeführt. Eine Hinweistafel mit Stadtplan wird den Bahnhofsvorplatz in Zukunft aufwerten. Um der abendlichen

Gelage Herr zu werden, wird die Stadt die Sitzgelegenheiten in der nahen Grünanlage für eine Testphase demontieren.

Auch die Anfragen an die Bürgermeisterkandidaten verfehlten ihre Wirkung nicht. Alle nahmen ein Bahnhofskonzept mit in ihre Wahlprogramme auf. Zudem sorgte der Kandidat Manfred Schnieders (Einzelbewerber) dafür, dass in Zusammenarbeit mit einer örtlichen Schule die Grünanlagen gepflegt werden. Im Rahmen eines Projekttagess alle vier Wochen werden abwechselnd alle Schüler der neunten und zehnten Klasse innerhalb eines Jahres am Bahnhof zum Einsatz kommen.



*Der Bahnhof Salzkotten – so beschaulich, wie die Bahnsteige und das als Polizeimuseum genutzte ehemalige Empfangsgebäude vermuten lassen, ist es hier nicht immer. Foto: Rainer Wester*

PRO BAHN würdigte das ehrenamtliche Engagement mit einer „Dankeschön“-Tafel am Bahnhof, auf der alle Aktiven unterschrieben haben. Auch die Kommune legte noch einmal nach. Im Rahmen eines Verbundprojektes mit einer professionellen Veranstaltungsagentur stand eine Besichtigung des Bahnhofs auf dem Programm, bei der die Machbarkeit von „Events“ oder Festen am Bahnhof ausgelotet werden sollte. Ziel ist es, den Bürgern ihren Bahnhof wieder näher zu bringen – vor allem denen, die ihn bisher nicht genutzt haben. Viele Einzelaktionen also, die von PRO BAHN angestoßen, den Fahrgästen zu Gute kommen. Die Regionalgruppe Hellweg/Hochstift wird auch weiterhin „am Drücker“ bleiben – nicht nur in Salzkotten.

**Die Bürgermeister-Antworten im Internet:**  
<http://www.probahn-ruhr.de/projekte/>

# Mülheim baut und plant – (auch) für den ÖPNV

**Mülheim/Ruhr. (ah) In Mülheim an der Ruhr wird gebaut und geplant. Das ist nichts Ungewöhnliches. Neu daran ist nur, dass auch der ÖPNV stärker betroffen ist und nicht immer davon profitiert. Meist ist der Individualverkehr Anlass für die Bauarbeiten.**

Schon 1998 wurde mit dem ersten Nahverkehrsplan (NVP) der flächendeckende Bau von Buskaps beschlossen. Buskaps – das sind direkt am Fahrbahnrand gebaute, meist erhöhte Bushaltestellen, die im Gegensatz zu Busbuchten die Fahrzeit der Busse beschleunigen und es den Fahrern erleichtern, Niederflrbusse behindertengerecht nah am Bordstein zum Halten zu bringen.

Bis heute wurden jedoch lediglich die Haltestellen der Linie 124 (wovon teilweise auch andere Linien profitieren) fast komplett umgebaut sowie einzelne Haltestellen auf anderen Linien. Während in Oberhausen in kürzerer Zeit sämtliche Haltestellen Buskaps bekamen, wird dies in Mülheim bei gleichem Tempo wohl noch zehn bis fünfzehn Jahre dauern. Anstatt ein kontinuierliches Programm abzuarbeiten, werden Buskaps meist nur im Zuge von Straßenumbauten angelegt: So in Saarn auf der Straßburger Allee (Linien 132/133/752), in Winkhausen auf der Freiherrvom-Stein-Straße (Linien 129/136) und im Hafen auf der Weseler Straße (Linie 135).

## Umbauprogramm

Der neue NVP schreibt das bisherige Umbauprogramm konsequent fort. Begonnen ist eine Maßnahme auf der Saarner Straße in Speldorf (Linie 122). Dort erfolgt der Umbau im Zusammenhang mit einer neuen Fahrbahndecke und Ummarkierungen. Vor der Kreuzung Duisburger Straße wird es sogar ähnlich wie auf der anschließenden Akazienallee auf rund 250 Metern für beide Richtungen Busspuren geben. Die Planung dafür ist schon einige Jahre alt und sollte bereits 2003 umgesetzt sein. Damals sprach noch niemand davon, dass dort gemäß dem neuen NVP zukünftig die Linie 124 im Zehn-Minuten-Takt verkehren soll. So entpuppt sich diese Planung im Nachhinein als äußerst vorausschauend.

Weiter gehen soll es mit der Linie 129. Dort verkehren schon seit Jahren regelmäßig Niederflrbusse – leider ohne diese dafür geeigneten Haltestellen. Die weiteren Linien, beginnend mit der 131, folgen in weiterer Zukunft.

## Baustellen in Dümpten

Gebaut wird an der Mellinghofer Straße. Dort entsteht im Bereich der A 40 ein neuer Anschluss für die Umgehungsstraße Dümpten. Die Gleise der Linie 102 werden dafür im Kreuzungsbereich mit der Denkhäuser Höfe in Randlage verlegt. Dies bringt nicht nur für den Autoverkehr Vorteile, sondern die Straßenbahn wird auch davon profitieren. Der Anschluss nach Oberhausen wird jedoch noch nicht gebaut, so dass dort im Verlauf der nächsten fünf Jahre die nächste Baustelle kommen wird. Eigentlich hätte dieser Anschluss längst da sein können. Die Verbindung zwischen Oberhausen und Dümpten sollte ja ursprünglich sogar vor der Verlängerung der Linie 112 von Styrum nach Sterkrade gebaut werden. Jetzt werden nicht einmal die Weichen für das zukünftige Gleisdreieck eingebaut.

Gebaut wird auch am südlichen Ende der Umgehungsstraße, im Bereich der Haltestelle Bessemer Straße. Dort entsteht eine direkte Verbindung zwischen Mellinghofer Straße und Umgehungsstraße. Wenn diese fertig ist, wird auch die Linie 102 davon profitieren: Mit den Rückstaus auf der Linksabbiegespur an der Kreuzung von Mellinghofer Straße und Fritz-Thyssen-Straße ist dann nach vielen Jahren endlich Schluss.

## Fahrzeitverlängerungen

Zunächst einmal werden diese Bauarbeiten aber mit Langsamfahrstellen für rund ein Jahr mit Verspätungen von zwei bis drei Minuten sorgen. Für einige Wochen wird dies noch durch eine Gleisbaustelle zwischen Bessemer Straße und

Mühlenstraße verstärkt. Dort werden die Gleise erneuert und deshalb gibt es dort dann nur einseitigen Verkehr.

Schon lange geplant war ein Umbau in der Stadtmitte. Nein, gemeint ist nicht die Aufhebung der Kaufhof-Umfahrung, sondern die Linksabbiegespur für den Individualverkehr von der Friedrich-Ebert-Straße über die Schlossbrücke Richtung Broich. Die erwarteten rund 4 000 Autos pro Tag befahren seit 15. September die bisherige Bushaltestelle auf der Nordseite der Leineweberstraße. Die zwanzig Busse pro Stunde in Richtung Westen müssen dafür zweimal die Straßenbahngleise (fünfzehn Fahrten pro Stunde und Richtung) kreuzen und halten nunmehr an der ehemaligen Endhaltestelle der Linie 901. Deren Gleise wurden entfernt und der provisorische Bahnsteig auf fünf Meter verbreitert.

## Umbauten in der Innenstadt

Wie lange dieses Provisorium halten muss, vermag niemand zu sagen. In Mülheim ist man aber Provisorien gewohnt. Das Planfeststellungsverfahren für die Aufhebung der Kaufhof-Umfahrung, der neuen zentralen Haltestelle davor sowie der geänderten Haltestelle Rathausmarkt ist weit fortgeschritten, muss aber unter Inkaufnahme weiterer Verzögerungen wieder verändert werden. Schuld daran ist das Ruhrbania-Projekt „Ruhrpromenade“, das die bisherigen Planungen für die Innenstadt in Frage stellt. Betroffen davon ist nicht nur die geplante ÖPNV-Trasse zwischen Stadtmitte und Hauptbahnhof, sondern auch die Haltestelle Rathausmarkt. Um die Ruhrstraße zur Promenade umzugestalten, muss der Individualverkehr über die Friedrich-Ebert-Straße geführt werden. Obwohl dort nach Verwaltungs-Planungen der Durchgangsverkehr weitgehend herausgehalten werden soll und so die Fahrzeuganzahl sinken müsste, reiche der vorhandene Platz nicht, um wie heute Gleise und Fahrbahn zu trennen. So müssen sich zukünftig 15 Bahnen und 25 Busse pro Spitzenstunde jeweils eine Spur pro Richtung mit dem Individualverkehr teilen. Gleichzeitig muss die Straßenbahnhaltstelle Rathausmarkt verlegt werden. Als neuer Standort wird

der unattraktive Bereich nördlich der Brückenbögen der Rheinischen Bahn kurz vor der Tunnel-einfahrt zur Unterquerung des Cityrings vorgeschlagen. Die Busse sollen hingegen wie geplant in beiden Richtungen in der Bahnstraße halten können. Ob diese Planungen zur Beschleunigung des ÖPNV beitragen, ist zweifelhaft.

## Planungen

Was aber geschieht in Mülheim zugunsten des ÖPNV? Es wird geplant, geplant und geplant. Und das schon lange. So liegen Pläne für Beschleunigungsprogramme der Linien 104, 110 und 901 seit Jahren in den Schubladen. Überfällig und nötig sind die Maßnahmen allemal. Gerade bei der verspätungsanfälligen Linie 901 aus Duisburg wird dies deutlich: Im Innenstadttunnel kommt es regelmäßig zu Konflikten mit der Linie 102, die so auch Verspätungen erleidet. Die Voraussetzungen für den Umbau der Duisburger Straße sind spätestens mit der kürzlich fertiggestellten Wesseler Straße als Umfahrung erfüllt. Weitere Verzögerungen sind nicht nachvollziehbar.

Geplant und beschlossen ist auch die Verlängerung der Linie 112 vom Kaiserplatz über den Dickswall zum Hauptbahnhof und dem damit verbundenen Bau des oberirdischen Busbahnhofs. Diese Maßnahme würde nicht nur Umsteigewege am Hauptbahnhof verkürzen, sondern auch problemlos die seit langem geforderte Verlegung der Sternfahrten ermöglichen. Diese können nach dem Bau der zentralen Haltestelle Stadtmitte dort aus Platzgründen nicht mehr durchgeführt werden. Und der Vorschlag der Verwaltung, diese zum Rathausmarkt zu verlegen, entbehrt nach den Ruhrbania-Plänen jeglicher Grundlage.

## Straßenbau ja, ÖPNV-Ausbau nein?

*Wie in vielen Fällen scheitert es am Geld. Die Kassen von Kommunen, Land und Bund sind bekanntlich leer. Fragt sich nur, wo denn das viele Geld für den Straßenbau herkommt? Es ist zwar erfreulich, dass Umbauten an Straßen genutzt werden, um auch kleinere Verbesserungen für den ÖPNV zu schaffen, aber das kann doch nicht alles sein!*

### WM-Konzept erfüllt Erwartung

**Gelsenkirchen.** (js) Das inzwischen bekannt gewordene Bogestra-Konzept zur Anbindung der Arena AufSchalke während der Fußball-WM im Sommer 2006 bestätigt die schlimmen Erwartungen von PRO BAHN (siehe **Ruhrschiene 2002#4**). So sollen unter Einsatz aller vorhandenen 42 Niederflurbahnen im Zwei-Minuten-Takt in neunzig Minuten 13 500 Zuschauer zur Arena transportiert werden. Die Linien 107, 301 und der Südast der 302 werden dafür aus dem Innenstadt-tunnel verbannt. Alle Straßenbahnlinien in Bochum und Gelsenkirchen werden dann von den kleinen alten M6-Wagen bedient. Eine Anmietung von Bahnen beispielsweise aus Essen oder Mülheim hält die Bogestra nicht für nötig, obwohl die vorhandenen Fahrzeuge nach PRO-BAHN-Berechnungen für das geplante Betriebsprogramm nicht ausreichen – von einer Reserve völlig abgesehen! Um den angestrebten ÖPNV-Anteil von 35% zu erreichen, werden die Zuschauer mitgerechnet, die mit Pendelbussen überwiegend von P+R-Parkplätzen anreisen.

### Umbau der Straßenbahn 306

**Bochum.** (js) Der Umbau der Straßenbahnlinie 306, die die Hauptbahnhöfe Bochum und Wanne-Eickel verbindet, ist nun vollständig gesichert. Anfang 2006 zur Inbetriebnahme des Bochumer Innentunnels wird die oberirdische Strecke bis zum Hannibal-Einkaufszentrum fertig sein. Nun sind auch die Förderzusagen der Bezirksregierung für die übrige Strecke eingegangen. 2007 soll die bisher eingleisig im Gegenverkehr befahrene Riemker Straße verbreitert und zweigleisig ausgebaut werden. Auf Herner Boden soll der Umbau in den Jahren 2005 bis 2009 stattfinden. Die Linie wird dann komplett für Niederflurfahrzeuge geeignet sein, überwiegend mit Mittelbahnsteigen und in den Kfz-Fahrspuren verlegten Gleisen. Neben mehr Pünktlichkeit wird mit einer Verkürzung der Fahrzeit um acht Minuten je Richtung gerechnet. Der Fahrzeugbedarf sinkt so von neun auf sieben Straßenbahnen.

### Barrierefreier Nahverkehr

**Lippstadt.** (rw) „Barrierefreies Reisen für blinde und sehbehinderte Menschen“ – unter diesem Motto stand ein Aktionstag der RG Hellweg/Hochstift am 18. September in Lippstadt. Die Akteure hatten den erblindeten Klaus-Peter Wegge als Referenten eingeladen. Viele weitere Betroffene ließen es sich nicht nehmen, mit ihm und PRO BAHN über ihre alltäglichen Probleme im Nahverkehr zu sprechen. Dabei ging es bewusst nicht um teure Totalumbauten, sondern vielmehr darum, wie mit geringem Aufwand Verbesserungen herbeigeführt werden könnten.

Beim Rundgang über den Bahnhof zeigte sich den Anwesenden dann auch gleich, wo Handlungsbedarf besteht. Das größte Problem sind die neuen Leitstreifen auf dem frisch umgebauten Bahnhof. Zwar gibt es nach Aussage von Klaus-Peter Wegge keine verbindliche Norm für das Verlegen dieser Riffelplatten, aber diese müssten mit der Rille in Laufrichtung liegen, um den gewünschten Effekt beim Blindenstock herbeizuführen. In Lippstadt liegen etliche Meter frisch verlegte Platten aber genau anders herum. Auch die Müllbehälter an den Enden der Treppengeländer verschmutzen blinden Menschen regelmäßig die Kleidung. Außerdem sorgen die vor der letzten Stufe endenden Treppengeländer für eine Stolperfalle. Diese Probleme ließen sich ohne großen Aufwand beseitigen.

Es gab auch Positives zu vermelden. Seit kurzer Zeit wird in vielen Zügen zusätzlich zur Haltestelle die Ausstiegseite genannt. Zur besseren Orientierung wäre zusätzlich die Gleisangabe bei den Durchsagen auf dem Bahnsteig wünschenswert. Eindeutig durchgefallen beim Einklemmschutz sind die Triebwagen der Baureihe 425/426 im Bezug auf den Blindenstock. Dieser erregt keinen Widerstand an den Türen. Sie schließen sich und der Blinde hat Mühe, rechtzeitig vor der Zugabfahrt den Türöffner zu finden. PRO BAHN Hellweg/Hochstift wird die gesammelten Eindrücke in Kürze den beteiligten Verkehrsunternehmen zur Verfügung stellen und an dieser Stelle über Reaktionen berichten.



## Ab 1.11.: 112 zum Neumarkt

**Oberhausen.** (le) Voraussichtlich am 1. November wird der planmäßige Betrieb auf dem Straßenbahnneubauabschnitt in Sterkrade vom Bahnhof zum Neumarkt aufgenommen. Hingegen ist ein Baubeginn auf den weiteren geplanten Strecken nach Essen und Mülheim-Dümpten nicht vor 2006 möglich. Einerseits werden die Neubewertungen dieser Vorhaben im Rahmen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) des Landes entgegen der ursprünglicher Zeitplanung erst in 2005 erfolgen, andererseits stehen für neue Vorhaben mit Baubeginn 2005 im Regierungsbezirk Düsseldorf keine Mittel bereit.

## Kritik am „ExtraSchicht“-ÖPNV

**Ruhrgebiet.** (dv) In einem Brief an den federführenden VRR hat PRO BAHN Ruhr klargestellt, dass der Fahrgastverband dessen öffentlich geäußerte positive Bilanz des „vorbildlichen“ ÖPNV-Konzepts zur Veranstaltungsnacht „ExtraSchicht“ im Juli 2004 so nicht teilt: Insgesamt hat nach PRO-BAHN-Einschätzung das Konzept dieses Jahr gut bis befriedigend funktioniert, aber es gibt weiterhin viel Verbesserungspotenzial. Die konkreten Anregungen von PRO BAHN will der VRR teilweise für die folgenden Jahre aufgreifen.

## Zweiter Bürgerbus in Essen

**Essen.** (gb) Die Finanzierung des Bürgerbus Haarzopf-Rüttenscheid ist gesichert. Der Stadtrat hat die erforderliche Bürgschaft abgegeben. Bei der Linienführung erfolgt zur Zeit die Feinabstimmung: Die Lage der Haltestellen wird festgelegt. Der Linienweg soll von Haarzopf-Erbach über die Margarethenhöhe zum Krupp-Krankenhaus in Rüttenscheid führen. Umstritten war lange Zeit, die Fahrtroute durch das für jeglichen motorisierten Verkehr gesperrte Nachtigallental zwischen Haarzopf und Margarethenhöhe. Der Linienweg umfährt nun das Nachtigallental, um keinen Präzedenzfall zu schaffen. Zeitpunkt der Betriebsaufnahme und Fahrpreise sind noch unbekannt.

## Touristen für die Walsumbahn?

**Oberhausen/Duisburg.** (le) Wie bereits im Vorjahr führte die Oberhausener CDU im August eine Sonderfahrt auf der Walsumbahn durch, gemeinsam mit ihren Duisburger Parteifreunden. Dabei wurde eine Nutzung der Strecke für touristischen Verkehr vorgeschlagen, um die Option einer späteren ÖPNV-Reaktivierung zu erhalten.

## MVG versteigert Straßenbahn

**Mülheim/Ruhr.** (ah) Die Mülheimer Verkehrsgesellschaft (MVG) hat im August ihren 46 Jahre alten Straßenbahnwagen 258 über Ebay versteigert. Nach einer Woche mit 29 Geboten lag der Endpreis bei 5 728 €. Für die MVG war diese Internetauktion eine gelungene Sache. Anstatt eine vierstellige Summe für die Verschrottung zu bezahlen, hat sie jetzt Einnahmen und eine Liste mit Interessenten für Teile von alten Bahnen.

*Schade nur, dass der Verkehrsbetrieb bei der Fahrplangestaltung am Wochenende nicht genauso viel Innovation zeigt...*

## RB 36 mit „Geheim-Fahrplan“

**Oberhausen/Duisburg.** (le) Bereits seit dem 13. Juni 2004 fährt die PEG auf der RB 36 (Ruhrort-Bahn) am Wochenende nach einem neuen Fahrplan. Der Halbstundentakt wird mit nur einem Fahrzeug gefahren. Der Umlauf ist mit jeweils drei Minuten Wendezeit an den Endstellen knapp, ebenso die Umsteigezeiten in Oberhausen. Das ist aber mit dem Triebwagen als einzigem Zug auf der Strecke meist problemlos. Zu bemängeln ist die schlechte Kommunikation der Änderung: Außer Aushängen in den Fahrzeugen gab es veränderte Fahrpläne an den Bahnhöfen, die aber in Oberhausen durch die Baustellenfahrpläne kaum auffielen. In den DB-Kursbuchnachträgen im Internet ist der neue Fahrplan ebensowenig zu finden wie in den VRR-Verbund- bzw. Änderungsfahrplänen Schnellverkehr, Oberhausen und Duisburg oder den entsprechenden Tabellen im Internet.

### Abschied von der DME

**Dortmund.** (dv) Die vor gut fünf Jahren als erster DB-Wettbewerber in VRR und ZRL gestartete Dortmund-Märkische Eisenbahn, eine Tochter der Dortmunder Stadtwerke und der Märkischen Verkehrsgesellschaft, stellt zum 11. Dezember 2004 den Betrieb ein. Die von ihr bediente „Volmetalbahn“ (Dortmund–Lüdenscheid) wird dann wieder von DB Regio als Gewinnerin der entsprechenden Ausschreibung befahren. Da die DME keine neuen Verkehrsaufgaben akquirieren konnte, wird sie „abgewickelt“. Den Mitarbeitern ist eine Übernahme durch die Mutterkonzerne in Aussicht gestellt. Viele der Lokführer werden dann wieder tun, was sie auch vorher getan haben: Stadtbahnen in Dortmund fahren. PRO BAHN bedauert, dass mit der DME ein aus Fahrgast-sicht überwiegend positiv aufgefallenes Bahnunternehmen seinen Betrieb einstellt und hofft, dass DB Regio die Erfolge der DME zwischen Dortmund und Lüdenscheid fortsetzen und ausbauen kann.

### U 17 bis Horst verlängert

**Essen.** (gb) Seit dem 13. Juni 2004 ist die Stadtbahnlinie U 17 in Gelsenkirchen von der Fischerstraße bis zur Buerer Straße verlängert worden. Damit besteht wieder Anschluss an die Straßenbahnlinie 301 der Bogestra in Richtung Buer–Erle–Bismarck. Aufgrund von Problemen mit Ampelschaltungen verlief die Phase der Inbetriebnahme nicht reibungslos.

Der NE 1 der EVAG fährt nach wie vor nur in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag bis Gelsenkirchen „Schloss Horst“. Unter der Woche ist an der Stadtgrenze Essen/Gelsenkirchen, Haltestelle „Alte Landstraße“, Schluss. Während die Straßenbahnlinie 107 der EVAG bis zum Gelsenkirchener Hbf verkehrt, wird sie in den späten Abendstunden und nachts durch den NE 2 nur auf Essener Stadtgebiet ersetzt. Eine Verbindung von Essen-Katernberg über die Stadtgrenze nach Gelsenkirchen hinweg besteht dann nur per S 2 am Wochenende.

### Fahrzeugeinsatz kurios

**Ruhr.** (dv) Die Zustände im Ruhrgebiets-SPNV aus dem Herbst 2003 werden die Fahrgäste an Rhein und Ruhr sicherlich nicht so schnell vergessen. Ausfälle und Unpünktlichkeit erreichten über Wochen einen in NRW noch nicht erlebten Tiefpunkt in Sachen Pünktlichkeit.

Um eine Wiederholung zu vermeiden, arbeitet die Deutsche Bahn zusammen mit den Zweckverbänden seit Monaten an Strategien, dies zu verhindern. Dazu gehören Grünschnittarbeiten entlang der Strecken, mehr Ersatzfahrzeuge, der Einsatz von Schienenreinigungszügen und mehr Werkstattkapazitäten, um insbesondere die im Herbst so häufig vorkommenden „Flachstellen“ an den Rädern schneller zu beseitigen.

Vom Oktober bis zum Fahrplanwechsel im Dezember gilt auch ein veränderter Fahrzeugeinsatz, um die besonders problematischen Fahrzeuge der Baureihen 423, 425 und 426 auf Strecken einzusetzen, in denen sie im letzten Jahr nur wenig Probleme bereiteten. Inwieweit die Strategie aufgeht, ist allerdings fraglich – auf zahlreichen der geplanten Strecken waren diese Neubaufahrzeuge noch nie unterwegs, also gab es in der Vergangenheit auch keine Probleme. So ist teilweise nur mit einer Verlagerung der Probleme zu rechnen. Außerdem ist abzuwarten, wie die Fahrgäste auf manchen Strecken im Dezember reagieren, wenn die „neuen“ Fahrzeuge wieder durch „alte“ ersetzt werden. Im Einzelnen ist vom 3. Oktober bis 11. Dezember geplant:

- S 2: Einsatz der BR 423 (moderne S-Bahn-Triebwagen) zwischen Essen und Dortmund
- S 3, S 4: Einsatz der BR 423
- RE 3, RB 41, RB 91: Einsatz der BR 425 (Regionaltriebwagen) statt Wagenzüge
- RE 16, RE 42: Einsatz von Wagenzügen mit (modernisierten) Silberlingen statt der BR 425

Darüber hinaus kommt es im RV Ruhr zu einer Änderung im Linienverlauf. Die Züge der Linie RB 89, die zurzeit zwischen Hamm und Paderborn pendeln, werden nach Münster verlängert und ersetzen dort die Linie RB 65. Auch hier werden (modernisierte) Silberlinge eingesetzt.

## Versammlung „unter Dampf“

**Altenbeken.** (rw) Zu einer öffentlichen Fahrgastversammlung der besonderen Art hatte jüngst die Regionalgruppe Hellweg/Hochstift geladen. PRO-BAHN-Mitglied Willi Dreier aus Altenbeken „entführte“ die Anwesenden zunächst einmal in die Vergangenheit. Er sorgte mit einer Führung am Dampflokdenkmal der 044-389 5 dafür, dass sich die Teilnehmer im wahrsten Sinne ein Bild von seinem ehemaligen Arbeitsplatz machen konnten. Dreier war lange Jahre Lokführer auf dieser Lok gewesen. Gern erzählte er von den schwierigen Bedingungen jener Tage und beantwortete geduldig jede Frage. Später kehrten die Mitglieder mit Interessierten und Gästen in die Bahnhofsgaststätte ein, um die Verkehrsfragen der Gegenwart zu erörtern.

Die Fahrgastversammlung findet im Bereich der RG Hellweg/Hochstift regelmäßig in verschiedenen Städten statt – siehe Seite 12 (nicht nur) dieser **Ruhrschiene** sowie im Internet unter <http://www.probahn-ruhr.de/termine>.

## Weihnachtstreffen im RV Ruhr

**Ruhr.** (dv) Der Regionalverband Ruhr lädt alle Interessierten zu den traditionellen Weihnachtstreffen ein:

Die Ortsgruppe Dortmund trifft sich am Montag, 6. Dezember um 19 Uhr am Glühweinstand am Europabrunnen (Kleppingstraße/Nähe Reindikirche) auf dem Weihnachtsmarkt. Wegbeschreibung und „Lokalisierungshilfe“ gibt es bei Oliver Stieglitz im Vorfeld unter [stieglitz@probahn-ruhr.de](mailto:stieglitz@probahn-ruhr.de), der Telefonnummer 0231 815611 oder kurzfristig am Nikolaustag unter der Mobilfunknummer 0160 3845011.

Die Regionale Fahrgastversammlung am Dienstag, 21. Dezember, startet um 19:30 Uhr am Kundencenter auf dem Hattinger Busbahnhof zu einem gemütlichen Abend in der Hattinger Altstadt. Weitere Informationen zum Abend sind bei Dominik Vinbruck unter [vinbruck@probahn-ruhr.de](mailto:vinbruck@probahn-ruhr.de), Telefon 0231 7950359 oder mobil unter 0172 5802497 erhältlich.

## Neuer RV-Vorstand gewählt

**RV Ruhr.** (dv) Die diesjährige Jahresmitgliederversammlung im Regionalverband Ruhr hat größere Veränderungen mit sich gebracht. Nach dem berufsbedingten Rücktritt von Burkhard Dedy als Vorsitzender im Mai 2004 stellten auch Jochen Schönfisch als stellvertretender Vorsitzender und Toni Deenen als Beisitzer ihre Ämter zur Verfügung. Ihnen ist durch einen berufsbedingten Umzug bzw. aus Zeitgründen eine Weiterarbeit nicht mehr möglich.

In den neuen Vorstand wurden als Vorsitzender Dominik Vinbruck (Raumplaner aus Dortmund) und als stellvertretende Vorsitzende Lothar Ebbers (Geograf und Verkehrsplaner aus Oberhausen) sowie Holger Kohring (Lehrer aus Hamm) gewählt. Unterstützt werden sie von den Beisitzern Britta Behrens (Witten), Thorsten Hensel (Essen) und Kurt Meisen (Schwelm). Die Finanzen werden weiterhin vom bewährten Team aus Schatzmeister und drei Kassenprüfern verwaltet und geprüft.

Der neue Vorstand dankt den zurückgetretenen Mitstreitern Burkhard Dedy, Toni Deenen und Jochen Schönfisch für ihre hervorragende Arbeit. Ohne sie hätte es in den letzten Jahren keine erfolgreiche Arbeit vor Ort gegeben, keine Weiterentwicklung der **Ruhrschiene** zur heute gewohnten Qualität und keine Etablierung von PRO BAHN Ruhr als Ansprechpartner der lokalen und regionalen Medien in Sachen ÖPNV.

Als Ziel hat sich der Vorstand eine Fortführung dieser erfolgreichen Arbeit gesetzt. Ausgebaut werden soll das Engagement vor Ort auch außerhalb der Ballungsräume im Verbandsgebiet. Daher weist der neue Vorstand eine größere Vielfalt in den Wohn- und Arbeitsorten der Mitglieder auf. Darüber hinaus geht es aber nicht ohne eine Mitarbeit der Mitglieder vor Ort – der Vorstand freut sich über Hinweise auf Handlungsbedarf und das Engagement bisher eher passiver Mitglieder. Die Regionalgruppe Hellweg-Hochstift, mit der die Zusammenarbeit intensiviert werden soll, hat in den letzten Monaten gezeigt, wie schnell ein Einsatz vor Ort Früchte trägt.

# Termine & Update

## Sonntag, 17.10.2004

Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Industriekultur in Dortmund**  
09:30 Uhr E-Borbeck (Aufzug)  
09:50 Uhr E Hbf (ServicePoint)

**Dienstag, 19.10.2004, 19:30 Uhr**  
Regionale Fahrgastversammlung  
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

**Dienstag, 26.10.2004, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Dienstag, 02.11.2004, 19:30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Dienstag, 16.11.2004, 19:30 Uhr**  
Regionale Fahrgastversammlung  
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

## Samstag, 20.11.2004

*Achtung, Samstags-Termin!*  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Limburgische Städte: gestern und heute**  
08:30 Uhr E-Borbeck (Aufzug)  
09:00 Uhr E Hbf (ServicePoint)

**Dienstag, 23.11.2004, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Samstag, 27.11.2004, 17:30 Uhr**  
Regionalgruppe Hellweg/Hochstift  
Fahrgastversammlung  
Gaststätte „Taubenschlag“, Riemke-  
straße 54, Paderborn  
(Paderborn Hbf)

**Montag, 06.12.2004, 19:00 Uhr**  
Ortsgruppe Dortmund  
Nikolaustreffen auf dem Dortmunder  
Weihnachtsmarkt (Glühweinstand am  
Europabrünnen/Kleppingstraße – sie-  
he Seite 11 dieser **Ruhrschiene**)  
U 42/46 (403/404 Reinoldikirche)

**Dienstag, 07.12.2004, 19:30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Sonntag, 12.12.2004**  
*Achtung, 2. Sonntag!*  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Weihnachtsmarkt und Krippen-  
spiel im Vest**  
12:30 Uhr E Hbf (ServicePoint)  
12:40 Uhr E-Borbeck (Aufzug)

**Dienstag, 21.12.2004, 19:30 Uhr**  
Regionale Fahrgastversammlung  
Weihnachtstreffen in der Hattinger  
Altstadt, Treffpunkt Busbahnhof (sie-  
he Seite 11 dieser **Ruhrschiene**)  
S 3 (308, SB 37 Hattingen Mitte)

**Dienstag, 04.01.2005, 19:30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

## Update: probahn-ruhr.de

- Die Regionalgruppe Hellweg/Hochstift gibt monatlich einen E-Mail-Newsletter heraus, der interessante Neuigkeiten zu Bus und Bahn nicht nur im Bereich Hellweg/Hochstift enthält. Eine ideale und aktuelle Ergänzung zur **Ruhrschiene!** Eintragungswünsche für den Verteiler nimmt Michael Hecker entgegen: [hochstift-news@probahn-ruhr.de](mailto:hochstift-news@probahn-ruhr.de) Online sind aktuelle und bisherige Ausgaben des Newsletters auf den Internetseiten des Regionalverbands zu finden: <http://www.probahn-ruhr.de/presse/hhnews.htm>

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

**Arbeitsgruppe Essen, Bottrop, Mülheim:** Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstr. 11, Essen, (Paderborn Hbf)  
**O.Tram Oberhausen:** „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, (Paderborn Hbf)  
**Ortsgruppe Dortmund:** VCD-Büro, Liebigstraße 48, (452/453 Vinckeplatz, U 42 Kreuzstraße, U 46 Saarlandstraße)  
**Regionalgruppe Hellweg/Hochstift:** Die Regionalgruppe trifft sich an wechselnden Orten. Infos bei Günter Fiedler, ☎ 02942 1598, oder Rainer Wester, ☎ 05258 940219, ✉ [wester@probahn-ruhr.de](mailto:wester@probahn-ruhr.de).

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

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

## Ja, ich bin an PRO BAHN interessiert.

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

Name, Vorname

Straße

PLZ, Wohnort

weitere Familienmitglieder

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.) Beruf (freiwillig)

Datum, Unterschrift

(**Ruhrschiene 2004#4** • Regionalverband Ruhr)

Sie erleichtern uns die Arbeit mit einer  
**Einzugsermächtigung.**

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages  
per Lastschrift von meinem Konto

Kontonummer

BLZ

Kreditinstitut

bin ich – bis auf Widerruf – einverstanden.

Datum, Unterschrift

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