



Schweizer Verhältnisse in Westfalen: Hamm

Hamm. (dv) Es gibt deutschlandweit ein Ereignis im Jahr, dem Fahrgäste entgegenfieberten wie Kinder dem Weihnachtsfest: den Fahrplanwechsel. Jedes Jahr wieder, und zunehmend zu unterschiedlichen Terminen für verschiedene Verkehrsunternehmen, stellt sich die Frage: Fährt der Bus vor meiner Haustüre zu einer anderen Zeit? Oder seltener? Oder gar nicht mehr? Klappt der Umstieg am Bahnhof wie gewohnt? Fragen, die Fahrgäste bisher beschäftigten. Die Stadt Hamm geht einen neuen Weg – und hat in der Schweiz ein großes Vorbild.

Die zukünftige Entwicklung des kommunalen ÖPNV liegt seit einigen Jahren in den Händen der Kreise und Kreisfreien Städte. Sie sind als Aufgabenträger unter anderem dafür zuständig, alle fünf Jahre im sogenannten Nahverkehrsplan (NVP) die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs zu konkretisieren. So fordert es das ÖPNV-Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen.

Beteiligung Fehlanzeige?

Eine Beteiligung der Bürger an der Aufstellung der Nahverkehrspläne fordert das Gesetz nicht – und so entstand Ende der 1990er Jahre die erste Generation der Nahverkehrspläne in etlichen Fällen fast unter Ausschluss der Öffentlichkeit. Viele Städte beteiligten „Träger öffentlicher Belange“ am Prozess, wie es seit langer Zeit in der Bauleitplanung gesetzlich vorgeschrieben ist. So konnten immerhin Verbände wie PRO BAHN Stellung zu den Planungen nehmen. Eine direkte Beteiligung betroffener Bürger fand jedoch kaum statt.

In der aktuell in Aufstellung befindlichen zweiten Generation der NVP zeichnet sich landesweit eine Etablierung der Öffentlichkeitsbeteiligung über die „Träger öffentlicher Belange“ ab. Eine

Fortsetzung auf Seite 3 >>>



Die Hammer Buslinie 2 nach Hövel vor der Abfahrt am Hbf. Der Entwurf des Hammer Nahverkehrsplans empfiehlt eine geänderte Linienführung und eine Verlängerung nach Bockum-Hövel Bf. Unter www.hamm.de/verkehr haben Bürger die Möglichkeit, direkt auch zu dieser Planung des NVP Stellung zu nehmen. Bleibt dies eine Ausnahme, oder gibt es ähnliches bald in weiteren Kommunen oder gar für die Eisenbahn? Foto: dv

In dieser Ausgabe:

- Neues von der Walsumbahn**
- Nachnetz Mülheim eingeführt**
- Verkehrstagung 2004 in Iserlohn**
- Nahverkehrsplan Mülheim beschlossen**
- Einladung zur Mitgliederversammlung**

Inhalt & Adressen

Inhaltsverzeichnis

Titel	1
Schweizer Verhältnisse in Westfalen: Hamm	
Inhalt & Adressen	2
Reaktivierung	4
Personenverkehr auf der Walsumbahn – so nicht	
Nachnetz	6
Neues Nachnetz in Mülheim an der Ruhr	
Tagung	7
Verkehrstagung – „Der Qualität auf der Spur“	
Kurznachrichten	8, 10
VER reagiert auf PRO-BAHN-Kritik; Linie 51: Ruhr statt Wupper; Schämen für den Bahnhof; RG Hellweg/Hochstift: Fahrgasthotline; Neuer Treffpunkt Ortsgruppe Dortmund; Sommertreffen RV Ruhr; Treffen am Hellweg; Baustellenführung OB-Sterkrade	
Nahverkehrsplan	8
Fortschreibung Nahverkehrsplan Mülheim	
RV Ruhr intern	11
Burkhard Dedy legt Vorsitz nieder Einladung zur Jahresmitgliederversammlung	
Termine	12

Impressum

Herausgeb.: PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr
Auflage: 550 Exemplare
Ausgaben: Anfang Januar, April, Juli und Oktober
Preis: kostenlos für PRO BAHN-Mitglieder des RV Ruhr; Abonnement 5,- € pro Jahr
Redaktion: Dominik Vinbruck (dv) (V.i.S.d.P.), Jochen Schönfisch (js)
E-Mail: info@ruhrschiene.de
Autoren: Lothar Ebbers (le), Thorsten Hensel (th), Axel Hercher (ah), Oliver Stieglitz (os), 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 **Ruhrschiene** 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, E-Mail: info@probahn-ruhr.de, Internet: http://www.probahn-ruhr.de

Komm. Vorsitzender: Dominik Vinbruck, Bissenkamp 17, 44135 Dortmund, ☎ 0231 7950359,

☎ 0721 151486394, E-Mail: vinbruck@probahn-ruhr.de

Stv. Vorsitzender: Jochen Schönfisch, Richard-Wagner-Straße 18, 68165 Mannheim, ☎ 0621 4182187,

☎ 0621 4182280, E-Mail: schoenfisch@probahn-ruhr.de

Beisitzerin: Britta Behrens, Ruhrstraße 6, 58452 Witten, ☎ 02302 279900,

E-Mail: behrens@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Toni Deenen, Königsberger Straße 27, 46047 Oberhausen, ☎ 0208 9694145,

☎ 0208 9694146, E-Mail: deenen@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Thorsten Hensel, Pollerbergstraße 24, 45145 Essen, ☎ & ☎ 0201 705302,

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, ☎ 0231 815611,

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, ☎ 089 54456213, ☎ 089 54456214

>>> Fortsetzung von Seite 1

direkte Bürgerbeteiligung jedoch, die jedem Fahrgast eine individuelle Stellungnahme ermöglicht, war selbst bei bundesweiter Recherche bei keiner Nahverkehrsplan-Fortschreibung auszumachen. Wirklich bei keiner Fortschreibung? Doch, die westfälische Stadt Hamm ist den Schritt gegangen, ihre Bürger direkt zu beteiligen.

Hamm bundesweiter Vorreiter

Wie schon 1998 beim ersten Nahverkehrsplan mit guten Erfahrungen praktiziert, wurde der Entwurf des Nahverkehrsplan einen Monat lang öffentlich ausgelegt und in Informationsveranstaltungen vorgestellt. Als weiterer Schritt zu einer bürgerfreundlichen Beteiligung steht der Entwurf nun auch im Internet zur Einsichtnahme bereit. Hier haben die Bürger die Möglichkeit, per E-Mail, Brief oder Telefon Stellung zu den Planungen zu nehmen. Die Anregungen – seit März sind fünfzig auf Grund der Offenlegung und einhundert auf Grund der Internet-Darstellung eingegangen – finden dann Eingang in die weitere Erarbeitung des Nahverkehrsplans. Bis zum Frühjahr 2005 soll so ein konkreter Fahrplan für die Umsetzung entstehen. Diese findet im Herbst 2005 statt.

Beteiligung auf schweizerisch

Auch wenn diese umfangreiche Beteiligung bundesweit ohne Beispiel ist, so gibt es dennoch ein Vorbild: die Schweiz. Dort ist der zukünftige Fahrplan von Bahn und Bus kein Geheimnis. Anstatt einen Monat vor Fahrplanwechsel nach den ersten Updates von Internetfahrplänen zu forschen oder die eventuelle Überraschung einige Tage vor Fahrplanwechsel im neuen Fahrplanbuch zu lesen, können sich die Schweizer bereits acht Monate vor Fahrplanwechsel informieren. Unter www.fahrplanentwurf.ch steht ab April der Fahrplanentwurf für Dezember einen Monat lang zur Einsichtnahme bereit. Ebenfalls besteht die Möglichkeit zur Stellungnahme, von der in diesem Jahr bei 260 000 Besuchern der Internet-Seiten 5 000 Personen Gebrauch gemacht haben. Die Stellungnahmen fließen, soweit möglich, noch in die konkrete Fahrplanumsetzung ein.

Ansonsten werden sie bei den Planungen für den folgenden Fahrplan berücksichtigt.

Warum gibt es eine derartige Bürgerbeteiligung nicht in Deutschland? Auch hier sind die Fahrpläne der Eisenbahn grundsätzlich acht Monate vor Fahrplanwechsel bekannt, da zu diesem Zeitpunkt die Trassenwünsche bei den Infrastrukturbetreibern eingehen müssen. Aus organisatorischen Gründen spricht also nichts dagegen, den Fahrplanentwurf im April im Internet bereitzustellen. Die Stellungnahmen könnten, wie auch in der Schweiz üblich, der jeweils zuständigen Institution zugeleitet werden: Für den Fernverkehr der DB Fernverkehr AG oder Connex und für den Nahverkehr dem jeweils zuständigen Aufgabenträger. Diese Institutionen können die Anregungen auswerten und in die konkrete Gestaltung des Fahrplans oder die perspektivische Planung für die nächsten Jahre einfließen lassen.

www.fahrplanentwurf.de

Unter www.fahrplanentwurf.de wirbt PRO BAHN für diesen Gedanken und bietet die Internet-Adresse zur Weitergabe an – damit in Zukunft auch in Deutschland der zukünftige Fahrplan kein Staatsgeheimnis mehr ist.

Die Stadt Hamm kann stolz auf ihren breiten Bürgerbeteiligungs-Ansatz in der Nahverkehrsplanung sein. Das Internet-Angebot könnte an der einen oder anderen Stelle übersichtlicher und die Informationen direkter zugänglich sein – dies ändert aber nichts an der Tatsache, dass Hamm Vorreiter in diesem Bereich ist und für diese Vorgehensweise Beifall verdient hat. PRO BAHN wünscht sich, dass bei den anstehenden Nahverkehrsplan-Fortschreibungen diese löbliche Ausnahme zur Regel wird. Damit Fahrgäste mitreden können, wohin ihr Bus zukünftig fährt.

Auch bei der Bahn muss sich in diesem Bereich etwas ändern. Die Fahrgäste sollen die Möglichkeit haben, direkt Stellung zu Fahrplanänderungen zu nehmen. www.fahrplanentwurf.de ist freigeschaltet – und PRO BAHN freut sich darauf, die Domainrechte weiterzugeben, damit unter dieser Adresse in Zukunft Bürgerbeteiligung auch für den deutschen Fahrplan stattfindet.

Personenverkehr auf der Walsumbahn – so nicht

Duisburg/Oberhausen. (le) Anfang des Jahres wurde das von den Städten Duisburg und Oberhausen in Auftrag gegebene Gutachten über die Reaktivierung der Walsumbahn im Personenverkehr veröffentlicht (siehe **Ruhrschiene** 2002#4, 2003#4, 2004#2). Das Ergebnis ist wenig ermutigend, wirft aber auch einige grundsätzliche Fragen auf.

Zunächst einmal die positiven Aussagen. Die Machbarkeit des Personenverkehrs auf der Walsumbahn wird eindeutig bestätigt. Ein Halbstundentakt lässt sich entsprechend den Aussagen der Gutachter zusammen mit dem Güterverkehr ohne große Ausbaumaßnahmen abwickeln. Auch die Einfahrt in Oberhausener Hbf ist ohne größere Probleme abwickelbar. Trotz der Damm-lage ist an allen vorgesehenen Standorten der Bau von behindertengerechten Bahnsteigen kostengünstig möglich. Für den eigentlichen Streckenausbau und die Bahnhofmaßnahmen, das heißt Neubau bzw. Sanierung der Bahnsteige und Zuwege sowie Bau eines Aufzuges an Gleis 13 in Oberhausen Hbf, werden knapp drei Millionen Euro kalkuliert. Für eine Streckenreaktivierung ist das eine sehr niedrige Summe.

Lärmschutz notwendig?

Die Gutachter setzen aber die Errichtung von Lärmschutzwänden zu Kosten von über sieben Millionen Euro an – obwohl sie selbst feststellen, dass die Notwendigkeit des Lärmschutzes erst durch ein schallschutztechnisches Gutachten zu klären ist. Man darf bezweifeln, ob eine Blockverdichtung auf dieser Strecke mit intensivem Güterverkehr gesetzlichen Lärmschutz erfordert.

Die Kosten für den Fahrbetrieb werden bei einem Dreißig-Minuten-Takt mit zwei Fahrzeugen mit knapp einer Millionen Euro errechnet. Hinzu kommen 200 000 € für Stationsgebühren und etwa 1,15 Mio. € für Trassennutzung gemäß dem Preissystem von DB Netz. Entscheidend für die negative Bewertung der Reaktivierung durch die Gutachter ist allerdings die Einnahmekalkulation. Es wurde eine Verkehrsumlegung durchgeführt und so die potenzielle Nachfrage ermittelt. Das für diese Umlegung zu Grunde gelegte Verkehrsangebot ist zu kritisieren, da unter anderem

- keine Anpassungen im Busnetz im Sinne einer Optimierung der Zubringer vorgesehen wurden,
- keine Einsparung von schienenparallelen Verkehrsleistungen eingerechnet wurde,
- außer den Haltepunkten Overbruch und Neumühl/Röttgersbach keine weiteren neuen Halte untersucht wurden und
- keine Durchbindung bis Duisburg Hbf untersucht wurde.

So ergibt sich eine Gesamtnachfrage bei einem Halbstundentakt von rund 1 400 Fahrten pro Tag, wovon nur gut 500 als Neuverkehre in die Wirtschaftlichkeitsberechnung der neuen Verbindung einfließen. Interessanterweise ist die Gesamtnachfrage bei einem Stundentakt nicht einmal halb so hoch. Das zeigt, dass in einem solchen Verkehrsraum nur dichte Takte das Nachfragepotenzial ausschöpfen können.

Datenplausibilität zweifelhaft

Allerdings lassen manche im Gutachten dargestellte Details Zweifel an der Plausibilität der angesetzten Daten aufkommen. So soll zum Beispiel in der Relation vom Verkehrsbereich Duisburg-Hamborn nach E-Stadtmitte ein durchschnittlicher Fahrzeitgewinn von nur 0,6 Minuten erzielbar sein. Das bedeutet, dass entweder jeder zehnte Fahrgast sechs Minuten oder jeder fünfte drei Minuten Fahrzeitgewinn erzielen würde. Ein Vergleich der möglichen Fahrzeiten aus den zu DU-Hamborn zählenden Stadtbezirken Fahrn, Marxloh, Röttgersbach und Neumühl nach Essen Hbf lässt diese Aussage nicht als plausibel erscheinen. Dieses Ergebnis ist nur so erklärbar, dass in dem Verkehrsmodell die nicht verkehrsbüblichen IC- und ICE-Verbindungen zwischen Duisburg und Essen mitberechnet und dass die notwendigen Umsteigezeiten am Duisburger Hbf zu kurz angesetzt wurden. Auch die

zu Grunde gelegte Verkehrsmatrix, die aus den von beiden Städten gelieferten Daten zusammengeführt wurde, ist nicht unbedingt plausibel. Aus dem Verkehrsbereich DU-Hamborn soll nur 2,6 % des Gesamtverkehrsaufkommens ins mittlere und östliche Ruhrgebiet gehen, im direkt angrenzenden Verkehrsbereich OB-Buschhausen hingegen 9,8 %.

Verkehrspotenzial höher?

Ein erster Hinweis auf das tatsächliche Verkehrspotenzial der Verbindung ist in dem Schlussbericht zum Forschungsvorhaben „Revitalisierung der Eisenbahnen im Ruhrgebiet“ der FH Bochum vom Dezember 2002 zu finden. Diese führte ebenfalls eine Verkehrsumlegung mit

der Nachfragematrix für den gesamten KVR durch. Da auch keine Optimierung des Bus- und Straßenbahnangebotes vorgenommen wurde und neben dem Wegfall des Haltes Hamborn Bf noch nicht einmal ein neuer Halt in Neumühl unterstellt wurde, ist die in dieser Studie errechnete Fahrgastzahl (4 770, darunter 1 107 Neuverkehr) für die Verbindung Walsum–Oberhausen–Duisburg ein unterer Eckwert für das Potenzial. Auf dem Abschnitt Walsum–Oberhausen wurden insgesamt 2 538 Fahrgäste bei einem Halbstundentakt erwartet. Dieser Wert liegt höher als der vor zwei Jahren vom VRR genannte Wert für die Fahrgastzahl auf der Strecke Oberhausen–Duisburg-Ruhrort (2 400 im Zwanzig-Minuten-Takt).

Nach Ansatz der weitaus niedrigeren Nachfrage errechnen die Gutachter für die Verbindung Kostendeckungsgrade je nach Variante um fünf Prozent. Je Zugkilometer werden ungedeckte Kosten von über acht Euro ausgewiesen. Auch wenn einzelne Kosten- und Einnahmepositionen – zum Beispiel bei den Trassenpreisen – in der Höhe fragwürdig sind, ist bei dem angesetzten Planfall und der vorgegebenen Methodik das Ergebnis in der Grundtendenz nachvollziehbar.

Hingegen stellen sich für uns einige grundsätzliche Fragen. So wirkt das Trassenpreissystem von DB Netz als Hindernis für Reaktivierungen der Walsumbahn und vergleichbarer Strecken. Denn zusätzliche Kosten fallen nur in marginaler Höhe an (längere Betriebszeit eines Stellwerks). Die Mehreinnahmen würden in den großen Topf der DB Netz AG fallen. Das jetzige Trassenpreissystem bietet so praktisch keinen Anreiz für solche Mehrverkehre. Die Stationspreise werden hingegen entsprechend den örtlich anfallenden Kosten auf alle an dieser Station haltende Züge umgelegt.

Wie schon bei der Reaktivierungsuntersuchung der Rheinischen Bahn wurde durch die Gutachter der vorgegebene Planfall im Verlauf der



Die Walsumbahn-Probefahrt im August 2003 hatte weit mehr Fahrgäste, als die Gutachter für den Regelbetrieb erwarten.

Foto: Thomas Christ

Untersuchung nicht weiter optimiert. Eine überschlägige Prüfung der Durchbindung zum Duisburger Hbf, die ohne zusätzliche Fahrzeuge möglich wäre, hätte die Unabhängigkeit der Gutachter bewiesen. Bekannt ist, dass die Stadt Duisburg eine solche Planung als Konkurrenz für ihre wesentlich teureren Stadtbahnplanungen ansieht.

Prioritätensetzung notwendig

Auch die Vorgabe im VRR, die Betriebskosten für reaktivierte Strecken den betroffenen Kommunen anzulasten, führt zu einem faktischen Reaktivierungsstopp. Bestehende Strecken mit schlechterer Wirtschaftlichkeit und geringerer verkehrlicher Bedeutung, die teilweise nur zufällig bis in die 1990er Jahre betrieben wurden – beispielsweise, weil der Personen- hier den Güterverkehr nicht behinderte –, werden hingegen aus Regionalisierungsmitteln finanziert. Notwendig ist eine regionale Planung, die den Gesamtverkehrswert aller Strecken einbezieht und entsprechend Prioritäten bei der Finanzierung setzt.

Informationen zur Walsumbahn im Internet: http://www.probahn-ruhr.de/projekte/du_walsumbahn.htm

Neues Nachtnetz in Mülheim an der Ruhr

Mülheim/Ruhr. (th) Gut 1½ Jahre nach Essen und Oberhausen hat nun auch die dritte Stadt im MEO-Verbund am 13. Juni ein Nachtnetz mit täglichen Fahrten eingeführt. Nachdem der Nahverkehrsplan von 1998 bereits ein sogenanntes „Guten-Abend-Netz“ vorsah, begann Anfang 2002 die Diskussion um ein Schwachverkehrszeitennetz (SVZ-Netz).

Einen Nachtexpress gibt es in Mülheim jedoch schon länger. 1990 ging es mit drei Ringlinien (NE 1–NE 3) jeweils in einer Richtung ab Stadtmitte los. Angeboten wurden zwei Fahrten in den Wochenendnächten (1 Uhr und 2 Uhr). Neun Jahre später folgte der NE 4 vom Rhein-Ruhr-Zentrum (RRZ) zur Stadtmitte. Zwei der drei Fahrten boten in der Innenstadt Anschluss an die anderen NE-Linien. Mitte letzten Jahres folgte dann die Straßenbahnlinie 112 als Verbindung nach Oberhausen (CentrO.) mit Fahrten um 0 Uhr, 1 Uhr und 2 Uhr. Damit waren rund die Hälfte der Haltestellen des Tagesnetzes angebunden.

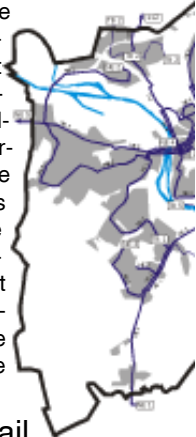
Die Diskussion um das SVZ-Netz eines Münsteraner Gutachters brachte zunächst einen Vorschlag mit vier Bahnen, fünf NE-Buslinien und zwei Taxibussen. Es sollte montags bis freitags von 21 Uhr bis 1 Uhr, samstags von 17 Uhr bis 3 Uhr und sonntags von 5 Uhr bis 3 Uhr gefahren werden. Es hätte trotz Dreißig-Minuten-Takt bis tief in die Nacht eine Einsparung von ca. 1,2 Mio. €/Jahr bedeutet. Mit diesem Vorschlag, einer bunten Mischung aus Sonntags- und Nachtnetz, konnte sich aber außer der FDP („Sparen, sparen, sparen!“) niemand so richtig anfreunden. Es gab nicht nur Protest von PRO BAHN (vgl. **Ruhrschiene** 2002#3), sondern auch aus den Reihen der Politik. Die Verwaltung wurde zur vollständigen Überarbeitung aufgefordert.

Verwaltungsvorschlag

Nach über einem Jahr folgte ein zweiter Vorschlag mit zwei Varianten: Die Variante 1 sah die Bahnlinien U 18, 102, 112 und 901, sechs NE-Buslinien und sieben Taxibusse vor und sollte täglich ab 21 Uhr, montags bis freitags bis 1 Uhr, samstags bis 3 Uhr und sonntags bis 4 Uhr gefahren werden. Ein Dreißig-Minuten-Takt hätte Mehrkosten von 125 000 € jährlich verursacht.

Die Variante 2 hingegen bestand aus der Linie 112, fünf NE-Buslinien sowie acht Taxibussen und sollte ab 23 Uhr einsetzen. Bei gleichem Angebot am Wochenende und einem Sechzig-Minuten-Takt hätte die Einsparung 123 000 € jährlich betragen. PRO BAHN schlug als dritte Variante ein ähnliches Netz wie in Variante 1 vor, aber mit einem angemessenen Sechzig-Minuten-Takt ab 23:30 Uhr. Das Gesprächsangebot an die Parteien und die Verwaltung nahmen die Planungsdezernentin, die MVG und Bündnis 90/Die Grünen an. Letztere unterstützen das Konzept, allerdings ohne Erfolg. Ende 2003 beschloss der Planungsausschuss die Variante 2 mit insgesamt elf Taxibussen und damit einer großen Flächenabdeckung. Anschlüsse an die NE-Linien der Nachbarstädte waren nicht vorgesehen.

Der PRO-BAHN Vorschlag zu Nachtnetz.



Verbesserungen im Detail

Im Frühjahr 2004 konnte PRO BAHN mit Freude zur Kenntnis nehmen, dass die Abstimmung der MVG mit den Nachbarn Verbesserungen gebracht hat: Die Oberhausener Linie NE 10 wird von OB-Sterkrade über Dümpten und die Innenstadt bis Saarn fahren, die Linie NE 4 (neu) wird von Grenze Borbeck bis Abzweig Aktienstraße verlängert und hat dort Anschluss an die Essener Linie NE 11 (Verbindung nach OB). Am RRZ wird es ferner einen Anschluss an die Essener Linie NE 10 geben. Nach Duisburg wird ein Anschluss in Zoo/Uni mit zwanzig Minuten Wartezeit geschaffen. Dort verkehrt am Wochenende die Duisburger Linie NE 3. Im Bereich Haarpf/Fulerum werden der neue Mülheimer und der vorhandene Essener Taxibus verknüpft.

Um die Wartezeiten an den Stadtgrenzen zu verkürzen, werden die Abfahrtszeiten in Mülheim Stadtmitte entsprechend der PRO-BAHN-Forderung um eine halbe Stunde auf die Minute .30 verschoben. Damit gibt es werktags zwei Fahrten, in den Nächten von Freitag auf Samstag vier und von Samstag auf Sonntag fünf Fahrten. Die letzte Sternfahrt ab Stadtmitte findet um 23 Uhr statt. Am Hbf werden die vier dort haltenden NE-Linien am Wochenende einen Anschluss an die **S 1** und den **RE 1** (Ankunft/Abfahrt nachts jeweils zu den Minuten .16/.46) haben. Die Verknüpfung der NE-Linien untereinander bleibt allerdings einstweilen in Stadtmitte. Ändern könnte sich das, wenn die Straßenbahnlinie 112 in einigen Jahren zum Hbf verlängert wird.

Angebot flächendeckend

Mit den sechs Bus- und Bahnlinien sowie den zehn Taxibussen wird das Stadtgebiet fast vollständig abgedeckt. Es bleiben vor allem Haltestellen in Gewerbegebieten unbedient. Zwei neue Haltestellen nur für den NE am Steinknappen (Wohngebiet) und an der Sandstraße (Gastronomiemeile) ergänzen das

Angebot. Die Taxibusse verkehren teilweise zweimal pro Stunde, um Anschlüsse an die NE-Linien in beide Richtungen zu gewährleisten. Die Forderung von PRO BAHN nach einer Betriebszeiten-Ausweitung samstags bis 5:30 Uhr und sonntags bis 7:30 Uhr analog Essen und Oberhausen fand keine Mehrheit. Weitere Verbesserungen sind jedoch in Zukunft möglich. Im März 2004 hat der VRR beschlossen, die NE-Netze im Ruhrgebiet zu verbinden. Über die Ergebnisse der Prüfung, die für Ende des Jahres angekündigt sind, wird die **Ruhrschiene** berichten.

Das Mülheimer Nachtnetz ist ein weiteres Beispiel, das zeigt: Der Dialog von PRO BAHN mit Aufgabenträgern und Verkehrsbetrieben ist manchmal zwar langwierig und mühsam, führt im Ergebnis aber zu Konzeptverbesserungen, die im Sinne der Fahrgäste und auch im Sinne des (wirtschaftlichen) Erfolgs des Konzepts sind. PRO BAHN wünscht dem neuen Mülheimer Nachtnetz, das in wesentlichen Punkten die geäußerten Forderungen erfüllt, eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung und viele (neue) Fahrgäste.

Die PRO-BAHN-Forderungen zum Mülheimer Nachtnetz im Internet: http://www.probahnruhr.de/projekte/mh_nachtnetz.htm

Der Qualität auf der Spur – Verkehrstagung 2004

(os) „Alle reden vom Wetter, wir nicht!“ verlautete vor Jahren die Werbung der Deutschen Bundesbahn. Sie bewarb so ihre damals sprichwörtliche Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. Die Zeiten scheinen lange vorbei zu sein. In den letzten Jahren hat sich die DB vor allem durch Verspätungen in das öffentliche Bewusstsein gebracht. Noch schwerer wiegt der Umgang mit den Kunden. Informationen sind Glückssache, Anregungen und Kritik bleiben ohne Resonanz.

Verspätungen und dadurch ausgelöste Komplikationen haben die Diskussion um eine veränderte Haftungspflicht ausgelöst. Die DB AG hat sich zwischenzeitlich zu einer freiwilligen Kulanzlösung bereit erklärt. Doch reicht das aus Fahrgastensicht aus? Pünktlichkeit und Haftung sind nur zwei Aspekte einer grundsätzlichen Qualitätsdiskussion im öffentlichen Verkehr. In Zeiten eines scharfen Wettbewerbs zum Auto wird Qualität einerseits immer wichtiger, andererseits werden erreichte Qualitätsstandards durch die stagnie-

rende bzw. rückläufige öffentliche Finanzierung in Frage gestellt. Welche Perspektiven hat der ÖV angesichts dieser Bedingungen und wie kann eine Verbesserung der Qualität erreicht werden?

Auf diese Fragen möchte die Iserlohner Verkehrstagung 2004, veranstaltet von PRO BAHN, dem VCD sowie dem Institut für Kirche und Gesellschaft, eine Antwort finden. Nähere Informationen gibt es im Internet unter www.probahn-nrw.de/termine.htm oder bei Oliver Stieglitz, Fon 0231 815611, E-Mail stieglitz@probahn-nrw.de.

Website ver-en.de(t) – neues Angebot nicht ver-kehr(.de)t

Ennepe-Ruhr-Kreis. (dv) Veranlasste in der letzten **Ruhrschiene** die Internet-Adresse der Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr (VER) „ver-en.de“ noch zu der Spekulation, dies könnte bezüglich der schlechten Fahrgastinformation an den Busbahnhöfen im Ennepe-Ruhr-Kreis ein böses Omen sein, so hat sich die Sachlage nun geändert: Das neue Website-Angebot der VER erreicht man unter www.ver-kehr.de. Gegenüber der alten Seite hat sich nicht nur das Layout – bereits bekannt unter anderem von www.bus-und-bahn.de – verbessert. Auch inhaltlich bleiben kaum noch Wünsche offen. Die Erreichbarkeit der Service- und Verkaufsstellen per ÖPNV sollte ein ÖV-Unternehmen jedoch aufführen, damit die eigenen Kunden den Weg leicht finden.

Auch an den Busbahnhöfen soll sich die Fahrgastinformation verbessern: Gegenüber PRO BAHN hat VER-Geschäftsführer Thomas Schulte angekündigt, an den fünf VER-Busbahnhöfen Ennepetal Busbahnhof, Gevelsberg Hbf, Schwelm Bf, Sprockhövel-Haßlinghausen Busbahnhof sowie Niedersprockhövel Kirche Haltestellenskizzen und Liniennetzplan-Ausschnitte nachzurüsten. Die Umsetzung soll im Sommer erfolgen. Den Busbahnhof in Hattingen betreffend hat die VER Kontakt zur zuständigen

BOGESTRA aufgenommen. Die BOGESTRA hat signalisiert, auch hier für Abhilfe zu sorgen.

PRO BAHN begrüßt die schnelle Reaktion der VER auf die in der letzten Ruhrschiene geäußerte Kritik und freut sich, dass ab Sommer die Fahrgäste an den Busbahnhöfen besser informiert werden.

Linie 51: Ruhr statt Wupper

Ruhr. (os) Nachdem die DB entgegen aller Verträge mit dem Land NRW kurzfristig beschlossen hatte, die IC(E)-Linie 51 über die Mitte-Deutschland-Verbindung ab Mitte Juni 2004 über die Wupper gehen zu lassen und nach Köln zu führen statt über Essen nach Düsseldorf (siehe **Ruhrschiene** 2004#2), wurde ebenso kurzfristig wieder zurückgerudert. Leider nicht bei der Fahrgastinformation. Die CD-ROM-Ausgaben des DB-Fahrplans weisen ebenso falsche Informationen auf wie zahlreiche Aushangfahrpläne entlang der Strecke, die handschriftlich korrigiert wurden. Waren diese Fehlinformationen angesichts der Kürze der Zeit noch zu entschuldigen, ist der Patzer mit dem im Zug ausliegenden „Ihr Reiseplan“ schwerwiegender. Auch hier erhalten Kunden seit Mitte Juni falsche Infos. Und im **RE** 4 sagen Zugbegleiter Ende Juni für Hagen die Umstiegsmöglichkeit nach Erfurt an. Ein Armutszeugnis für die betriebsinterne Kommunikation!

Fortschreibung Nahverkehrsplan Mülheim

Mülheim/Ruhr. (ah) Nach dem Beschluss über den ersten Nahverkehrsplan (NVP) in Mülheim im Mai 1998 liegt nunmehr die erste Fortschreibung für den Zeitraum 2004–2008 vor. Der Rat hat Anfang Juni über ihn entschieden.

Die Fortschreibung verfolgt einige noch nicht umgesetzte Maßnahmen (Taktverdichtung Linie 129, schnelle Verbindung nach Ratingen), beinhaltet aber auch neue Vorschläge wie eine Taktverdichtung zur Saarer Kuppe (Linien 132 und 133) und ein verändertes Liniennetz in Speldorf: Die Linie 124 soll ab Heidkamp alle zehn Minuten bis Schleuse Raffelberg fahren, die Linie 122 durch den Hafen (bisher Linie 135) und die Linie

135 statt dessen im Zwanzig-Minuten-Takt von der Innenstadt über den Speldorfer Süden bis Speldorf Mitte. Die Saarer Kuppe soll werktags fünfmal pro Stunde bedient werden, die sechste Fahrt hingegen soll nach Mintard führen (bisher werktags Dreißig-Minuten-Takt). In Saarn ist ferner die Führung der Linie 134 über Schneisberg vorgesehen, allerdings nur mit den heute angebotenen vier Fahrten pro Werktag.

Es werden auch Maßnahmen des ersten NVP wieder rückgängig gemacht. So soll es in Winkhausen keine Verknüpfung zwischen den Linien 136 und 151 geben und auch keine dritte Fahrt zwischen Heißen und Hbf über Kattowitzer Straße (Linie 132). Statt dessen soll das Winkhauser Tal im Zwanzig-Minuten-Takt von der Linie 133 bedient werden. Für den geplanten und von den Städten Ratingen und Düsseldorf abgelehnten Schnellbus nach Ratingen sollen nunmehr die beiden Linien 752 und 753 unter Wegfall von Zwischenhalten vom Hbf über Holthausen, Menden und Saarn geführt werden – montags bis freitags alle dreißig Minuten, am Wochenende stündlich.

Beschleunigte Straßenbahn

Für den Bereich Straßenbahn stehen vorrangig die Beschleunigung der Linien 901 (Kosten 22 Mio. €), 104 (6,6 Mio. €) und 110 (19,4 Mio. €) auf der Agenda. Diese sind schon länger geplant. Das Gleiche gilt natürlich für die neue zentrale Haltestelle Stadtmitte sowie die Aufhebung der „Kaufhofumfahrung“ (9,6 Mio. €). Im Busbereich sollen nach dem Umbau der Haltestellen an der Linie 124 von Busbuchten zu Buskaps in den nächsten Jahren die heutigen Linien 122 mit 23 Haltestellen (Kosten 361 000 €) und 129 mit 55 Haltestellen (852 500 €) folgen.

Auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen wurden unter anderem auch einige PROBAHN-Forderungen als Prüfauftrag mit aufgenommen. Dazu gehören die Verbesserung der Verbindung Speldorf–Saarn (Linie 134) sowie der Verkehre innerhalb von Speldorf, eine neue Verbindung von Speldorf nach Wedau Bf (Anbindung Ratinger Weststrecke), die Anbindung des Schlosses Styrum (Linien 122/129), der durchgehende Zwanzig-Minuten-Takt zwischen Rhein-Ruhr-Zentrum und Essen-Frohnhausen (Linie 138) sowie zwischen Flughafen Essen/Mülheim und E-Fängershof (Linie 145), der Tausch der Endhaltestellen der Linien 104 (Hauptfriedhof, Zehn-Minuten-Takt) und 110 (Flughafen, Zwanzig-Minuten-Takt) und eine Busanbindung des neuen Entsorgungszentrums auf dem ehemaligen Mannesmanngelände. Von diesen Vorschlä-

gen enthalten ist im Entwurf nur eine bessere Erschließung innerhalb Speldorfs und eine neue Haltestelle der Linie 129 in der Nähe von Schloss Styrum. Für alle anderen Vorschläge gibt es nach Verwaltungsmeinung (noch) keinen Bedarf.

Die Stadt hat in einer Verkehrssimulation ermittelt, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen eine Steigerung der „Beförderungsfälle“ um rund 2 700 pro Werktag (das entspricht 2,6 %) bedeuten würden. Gleichzeitig ließen sich täglich rund 1 700 Autofahrten einsparen. Die größten Veränderungen würden sich mit 700 Passagieren in Speldorf ergeben, aber auch in der Innenstadt, in Styrum und in Saarn rechnet man mit 250 bis 330 zusätzlichen Fahrgästen pro Tag.

Als langfristige Maßnahmen (nach 2009) beinhaltet der NVP die Aufwertung des Gebäudes des Hauptbahnhofes, den dort geplanten oberirdischen Busbahnhof sowie die Verlängerung der Straßenbahnlinie 112 über den Dickswall zum neuen Busbahnhof (Kosten 18,9 Mio. €). Enthalten sind ferner die Verlängerung der Straßenbahnlinie 102 nach Saarn sowie die schon lange geplante Straßenbahnverbindung zwischen Oberhausen und Dümpten über die Danziger Straße. Ergänzt wurde eine Strecke von Dümpten (Auf dem Bruch) über die Oberheidstraße nach Winkhausen (Grenze Borbeck).

Finanzierung

Die Änderungen im Busnetz würden rund 2,1 Mio. € jährlich kosten. Die Verwaltung sieht allerdings keinen finanziellen Spielraum für einen höheren Zuschuss an die MVG. Deshalb möchte sie Verbesserungen mit Streichungen an anderer Stelle finanzieren. Auch deshalb wird jede Maßnahme in den nächsten Jahren noch einmal im Detail genau geprüft und muss von der Politik einzeln beschlossen werden. Dabei sollen auch die vorliegenden Änderungsvorschläge der Fraktionen genauer betrachtet werden.

Bei den umfangreichen Investitionsvorhaben wird es wohl auch in Zukunft zu Verzögerungen kommen. Die Kassen des Landes sind bekanntlich leer und auch die Stadt Mülheim an der Ruhr hat keine Mittel zur Vorfinanzierung.

Schämen für den Bahnhof

Ennepetal/Gladbeck. (dv) Nach Bielefeld und Übach-Palenberg beziehen auch Städte im Regionalverband Ruhr Position für ihre Bahnhofe. Am Bahnhof Ennepetal (Gevelsberg) weisen bereits gut sichtbare Plakate darauf hin, dass sich die Stadt für ihren Bahnhof schämt. In Gladbeck bereitet die Grünen-Fraktion eine gleichartige Aktion derzeit vor. Ziel der Initiativen: Die Bahn dazu zu bewegen, die teils Jahrzehnte alte Versprechen zur Sanierung der jeweiligen Bahnhöfe endlich einzulösen. In Ennepetal hat die Aktion immerhin dazu geführt, dass DB und Stadt wieder über die Sanierung verhandeln.

RG Hellweg/Hochstift: Ergebnisse der Fahrgasthotline

Hellweg/Hochstift. (rw) Anfang April bot die zwischen Lippstadt und Altenbeken aktive Regionalgruppe Hellweg/Hochstift erstmals eine Hotline für Fahrgäste an. Die PRO-BAHNER Michael Hartmann, Dr. Günter Fiedler, Michael Hecker und Rainer Wester standen dafür einen Samstag Nachmittag Rede und Antwort. „Wir sehen uns in der Vermittlerrolle“, so Hecker, „die Ergebnisse werden wir an die zuständigen Verkehrsunternehmen weiterleiten.“ Fast fünfzig Mitbürger folgten dem Aufruf von PRO BAHN und suchten das Gespräch mit dem Team. „Nur wenn uns die Fahrgäste ihre Anregungen und Sorgen mitteilen“, ergänzt Wester, „können wir gemeinsame Lösungsansätze erarbeiten und Veränderungen einleiten.“ Zu hören gab es an jenem Nachmittag die ganze Bandbreite an Themen. Von „Anschlussversäumnissen“ über „Probleme mit den Fahrausweisautomaten“ bis hin zum Unmut über den geplanten Personalabbau in Reisezentren war alles vertreten. Anrufer aus Lippstadt äußerten sich positiv zum neuen Stadtbussystem in ihrer Heimatstadt. Alle Anregungen und Missstände sind katalogisiert und wurden den jeweiligen Bürgermeisterkandidaten zugesendet. Die eingehenden Stellungnahmen werden in der nächsten **Ruhrschiene** veröffentlicht.

Neuer Treffpunkt OG Dortmund

Dortmund. (dv) Nachdem die Ortsgruppe Dortmund seit dem letzten Jahr ohne „feste Heimat“ war, ist nun eine Lösung für die Raumfrage gefunden: Die Treffen finden ab sofort im VCD-Büro Dortmund in der Liebigstraße 48 statt. Das Büro liegt im Dortmunder Kreuzviertel und ist gut per S-Bahn (S 4 Dortmund Möllerbrücke), Stadtbahn (U 42 Kreuzstraße, U 46 Saarlandstraße) oder Bus (Linie 452/453 ab Hauptbahnhof bis Vinckeplatz) zu erreichen. Die Treffen finden zukünftig am ersten Montag in jedem geraden Monat jeweils um 19 Uhr statt, zum ersten Mal am 2. August 2004. PRO BAHN Dortmund freut sich zu dieser Gelegenheit auch über neue Gesichter. An dieser Stelle einen herzlichen Dank an die VCD-Kreisgruppe Dortmund, die PRO BAHN die Räumlichkeit zur Verfügung stellt.

Weitere Informationen: Oliver Stieglitz, Fon 0231 815611, E-Mail stieglitz@probahn-nrw.de.

Sommertreffen RV Ruhr

RV Ruhr. (dv) Die traditionelle Sommer-Fahrgastversammlung im Regionalverband Ruhr findet dieses Jahr am 17. August ab 19:30 Uhr statt. Das Treffen ist im Biergarten der Gaststätte „Bahnhof Süd“ direkt am S-Bahnhof Essen Süd, zu erreichen mit der S 6 oder mit der Linie 105.

Treffen am Hellweg

RV Ruhr. (rw) Am 18. September findet ab 15 Uhr die Regionale Fahrgastversammlung erstmals in Lippstadt statt. Zu Beginn steht ein Rundgang mit sehbehinderten und blinden Menschen am Bahnhof mit dem Praxistest Fahrkartenkauf. Ab 16:30 Uhr folgt der Stammtisch von PRO BAHN Hellweg/Hochstift mit einem kurzer Vortrag zum Thema „Barrierefreies Reisen behinderter Menschen“ von Klaus-Peter Wegge. Weitere Informationen bei Rainer Wester, Fon 05258 940219, E-Mail wester@probahn-ruhr.de. Für die Anreise aus dem Ruhrgebiet: Oliver Stieglitz, Fon 0231 815611, E-Mail stieglitz@probahn-nrw.de.

Baustellenführung Sterkrade

Oberhausen. (le/dv) Rund um den Sterkrader Bahnhof in Oberhausen tut sich in den letzten Monaten eine Menge. Mittlerweile haben der Brückenneubau und die Straßenbahnbaustelle konkretere Formen angenommen. Zeit, sich dort nach dem Besuch im letzten Jahr erneut umzusehen. Alle Interessierten sind herzlich am 13. Juli zu einer Führung über die Baustelle unter fachkundiger Führung durch den Projektleiter der Stadt Oberhausen, Herrn Dipl.-Ing. Bernhard Klockhaus, eingeladen. Der Treffpunkt ist am Gleis 1 des DB-Bahnhofs Sterkrade um 18:35 Uhr. Die Ankunft des **RE 5** aus Duisburg wird abgewartet. Die anschließende Abschlussbesprechung findet im Biergarten der Gaststätte „Yesterday“ direkt am Westausgang des Bahnhofs statt. Weitere Informationen: Lothar Ebbers, Fon 0208 6351916, E-Mail ebbers@probahn-ruhr.de.

Burkhard Dedy legt Vorsitz nieder

Nach sechs Jahren Vorstandsarbeit bei PRO BAHN, erst als stellvertretender Vorsitzender im Regionalverband Ruhrgebiet Mitte/West, seit Gründung im Herbst 1999 als Vorsitzender im damals neugegründeten RV Ruhr, lege ich mein Amt nieder. Aus beruflichen Gründen kann ich nicht mehr für PRO BAHN arbeiten, da es ansonsten zu Interessenskollisionen zwischen Beruf und Ehrenamt kommen kann.

Die vergangenen fünf Jahre im Vorstand und auch die Zeit ohne offizielles Amt davor haben – dank der guten Atmosphäre im RV – viel Spaß aber auch manches Mal Frustration angesichts des Sparzwangs im kommunalen ÖPNV bereitet. Für die gute Zusammenarbeit bedanke ich mich vor allem bei Parteien, Stadtverwaltungen, Verkehrsbetrieben und ganz besonders bei den aktiven Mitgliedern des RV Ruhr ganz herzlich.

Weiterhin „Gute Fahrt“ im ÖPNV an Ruhr und Sieg!

Ihr

Burkhard Dedy
B u r k h a r d D e d y

Jahresmitgliederversammlung

Liebe PRO-BAHN-Mitglieder im Regionalverband Ruhr,

nach dem Rücktritt von Burkhard Dedy als Vorsitzender übernehme ich als bisheriger Stellvertreter den Vorsitz kommissarisch bis zur Neuwahl im September. Weiterhin lade ich Sie/Euch herzlich ein zur Jahresmitgliederversammlung 2004

am Samstag, 25. September 2004 um

**13:15 Uhr im Dietrich-Keuning-Haus,
Leopoldstraße 50-58, 44147 Dortmund.**

Das Dietrich-Keuning-Haus ist fußläufig vom Hauptbahnhof in fünf Minuten zu erreichen: Den Hbf am Nordausgang verlassen, rechts Richtung Auslandsgesellschaft halten, die Steinstraße an der Fußgängerampel überqueren und in den Park rechts neben der Bundesagentur für Arbeit gehen. Das dortige rote Backsteingebäude ist das Dietrich-Keuning-Haus. Bitte rechts um das Gebäude herumgehen. Der Eingang liegt auf dem Innenhof. Den Versammlungsort erreicht man ebenfalls mit der Stadtbahn bis zur Station Leopoldstraße, die direkt unter dem Gebäude liegt.

Es ist die folgende Tagesordnung vorgesehen:

- 1) Begrüßung und Vorstellung
- 2) Wahl des Versammlungsleiters;
Wahl des Protokollführers
- 3) Abstimmung über die Tagesordnung
- 4) Bericht des Vorstandes und Aussprache
- 5) Bericht des Schatzmeisters/der Kassenprüfer und Aussprache
- 6) Entlastung des Regionalvorstandes
- 7) Wahlen zum neuen Vorstand
- 8) Wahl der Kassenprüfer
- 9) Anträge
- 10) Perspektiven/Ausblick 2005
- 11) Verschiedenes

Ich freue mich auf Ihr/Euer Erscheinen!

Dominik Vinbruck
(Dominik Vinbruck, komm. Vorsitzender)

Termine

Dienstag, 13.07.2004, 18:30 Uhr
Baustellenbegehung OB-Sterkrade, anschließend Treffen im „Yesterday“
siehe Seite 11 dieser **Ruhrschiene**

Sonntag, 18.07.2004
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Oberhausen – mehr als die Neue Mitte
10:00 Uhr E Hbf (ServicePoint)
10:25 Uhr E-Borbeck (Aufzug)

Dienstag, 20.07.2004, 19:30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Dienstag, 27.07.2004, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Montag, 02.08.2004, 19:00 Uhr
Ortsgruppe Dortmund
neuer Termin und Treffpunkt, siehe auch Seite 10 dieser **Ruhrschiene**

Dienstag, 03.08.2004, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

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

Sonntag, 15.08.2004
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
1 200 Jahre lebendige Geschichte: Münster
09:10 Uhr E-Borbeck (Aufzug)
09:30 Uhr E Hbf (ServicePoint)

Dienstag, 17.08.2004, 19:30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Sommertreffen „Bahnhof Süd“, Essen
Essen Süd
siehe Seite 10 dieser **Ruhrschiene**

Dienstag, 24.08.2004, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Samstag, 04.09.2004, 10:30 Uhr
Fachkommissionstag PRO BAHN NRW
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Dienstag, 07.09.2004, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Freitag, 10. bis Sonntag, 12.09.2004
Iserlohner Verkehrstagung 2004
„Der Qualität auf der Spur – Attraktivität und Fahrgastfreundlichkeit im öffentlichen Verkehr“
Ev. Akademie Iserlohn
siehe Seite 7 dieser **Ruhrschiene**

Samstag, 18.09.2004, 15:00 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Thema: Barrierefreies Reisen behinderter Menschen. Referent K.-P. Wegge
Lippstadt
siehe Seite 10 dieser **Ruhrschiene**

Sonntag, 19.09.2004
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Altweibersommer im Duisburger Süden
10:00 Uhr E-Borbeck (Aufzug)
10:20 Uhr E Hbf (ServicePoint)

Samstag, 25.09.2004, 13:15 Uhr
Jahresmitgliederversammlung
Dietrich-Keuning-Haus, Leopoldstraße 50-58, 44147 Dortmund
Dortmund Hbf, Leopoldstraße
siehe Einladung auf Seite 11 dieser **Ruhrschiene**

Dienstag, 28.09.2004, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Montag, 04.10.2004, 19:00 Uhr
Ortsgruppe Dortmund

Dienstag, 05.10.2004, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Arbeitsgruppe Essen, Bottrop, Mülheim: Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstr. 11, Essen, Essen Hbf
O.Tram Oberhausen: „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, Oberhausen Hbf
Ortsgruppe Dortmund: VCD-Büro, Liebigstraße 48, 452/453 Vinckeplatz, 42 Kreuzstraße, 46 Saarlandstraße
Regionalgruppe Hellweg/Hochstift: Infos unter 02942 1598 (Günter Fiedler) oder 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.

Sie erleichtern uns die Arbeit mit einer
Einzugsermächtigung.

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages
per Lastschrift von meinem Konto

Name, Vorname

Kontonummer BLZ

Straße

Kreditinstitut

PLZ, Wohnort

bin ich – bis auf Widerruf – einverstanden.

weitere Familienmitglieder

Datum, Unterschrift

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.) Beruf (freiwillig)

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

Datum, Unterschrift