



Oberhausen: Sparen und Linie 105 planen

Oberhausen. (le/dg) Zum Fahrplanwechsel im Juni dieses Jahres müssen die Stadtwerke Oberhausen AG (STOAG) erneut das Angebot reduzieren, um jährlich über eine Mio. Euro einzusparen. Gleichzeitig nimmt die Stadt aber ein Zukunftsprojekt ins Visier: den Straßenbahn-Lückenschluss zwischen der Neuen Mitte und Essen-Frintrop Unterstraße.



Essen Unterstraße: Umsteigen an der Stadtgrenze Oberhausen. Foto: Dirk Grenz

Als die Stadt Oberhausen für den Stärkungspakt des Landes ein Sparpaket von gut 40 Mio. Euro jährlich schnürte, blieb auch die STOAG nicht außen vor. Neben innerbetrieblichen Einsparungen, u. a. durch Reduzierung von Rückstellungen und neu verhandelte Betriebsvereinbarungen mit dem Fahrpersonal, stand auch ein weiterer Schnitt in das Leistungsangebot an. Dabei blieb auch die Straßenbahnlinie

In dieser Ausgabe:

- S. 2 - 5: MEO, ÜT VRR/VGM**
- S. 6 - 7: Radmitnahme, Oesetalbahn**
- S. 8 - 9: SPNV, Hohenlimburg**
- S. 10 - 11: ABS Münster - Lünen**
- S. 11 - 12: Impressum, Termine**

112 nicht außen vor, die demnächst nach der morgendlichen Hauptverkehrszeit auf Oberhausener Stadtgebiet nur noch alle 20 Minuten verkehren soll. An Samstagen bleibt es hingegen wegen des hohen Fahrgastaufkommens zum CentrO. tagsüber beim 15-Minuten-Takt. Auf der ÖPNV-Trasse zwischen Hauptbahnhof und Sterkrade soll die 112 zusammen mit den Buslinien SB 90, SB 98 und 960 tagsüber einen 5-Minuten-Takt bilden.

Die meisten weiteren Reduzierungen betreffen schwächer ausgelastete Linien, am heftigsten schmerzt dabei die Reduzierung des Angebots auf der Vestischen Straße zwischen Sterkrade und Osterfeld von 10- auf 15-Minuten-Takt, allerdings gibt es zukünftig eine weitere direkte Verbindung Sterkrade - Osterfeld über Olga-Park im 20-Minuten-Takt. Alle übrigen 10-Minuten-Takt-Korridore bleiben erhalten. Für einige Stadtteile gibt es auch spürbare Verbesserungen. So wird man von Dümpten aus den Hauptbahnhof mit der Linie 960 zukünftig schneller erreichen können, und von Osterfeld kommt man direkt zum Schloss Oberhausen. Die Flächendeckung des Netzes bleibt hoch, es entfallen insgesamt fünf einzelne Haltestellen in verschiedenen Quartieren der Stadt.

Auch das NachtExpress(NE)-Netz bleibt weitgehend erhalten, im Sterkrader Norden entfällt der NE 4, die meisten Haltestellen übernehmen dabei andere NE-Linien. Vier Haltestellen werden nicht mehr bedient, in allen Fällen wird aber die jeweils nächste Haltestelle weiterhin vom NE angefahren. Am Samstagmorgen wird der NE zukünftig länger verkehren. PRO BAHN war auch dieses Mal frühzeitig in die Planungen einbezogen und konnte einige Modifizierungen durchsetzen.

105 nach Essen

Für Diskussionen in der Stadt, aber auch darüber hinaus, sorgte die Wiederaufnahme der Planung für den Weiterbau der Straßenbahnlinie 105 von der Unterstraße in Essen bis zur Neuen Mitte. Dabei soll die Straßenbahn

zunächst in Seitenlage der Essener Straße geführt werden, um dann mit eigener Trasse die Köln-Mindener Bahn zu queren, das ehemalige Stahlwerksgelände zu erschließen und anschließend auf aufgeständerter Trasse entlang der DB-Güterbahnstrecke (Walzwerktrasse) das CentrO. auf der Nordseite (Luise-Albertz-Platz) anzufahren. Die neue Trasse fädelt dann in Nähe des Gasometers in beide Richtungen in die ÖPNV-Trasse zwischen Hauptbahnhof und Sterkrade ein. Angedacht ist, die Bahn alternierend zum Hauptbahnhof und nach Sterkrade zu führen. Prognostiziert werden täglich rund 3.000 neue Fahrgäste Richtung Essen sowie rund 1.000 innerhalb von Oberhausen, insbesondere durch eine neue Haltestelle am Luise-Albertz-Platz in Höhe der Marina, wodurch u. a. SEALIFE, Legoland und CineStar optimal angebunden werden.

Die Kosten werden mit insgesamt rund 77 Mio. Euro beziffert, wovon auf die STOAG und die Stadt Oberhausen rund 13 Mio. Euro auf EVAG und Stadt Essen rund 0,6 Mio. Euro entfielen. Dabei besteht gute Aussicht, dass der kommunale Anteil durch eine höhere Beteiligung des Landes noch deutlich geringer ausfällt. Bei optimalem Planungsverlauf ist ein Baubeginn 2015 und eine Betriebsaufnahme 2018 möglich.

Diese Planung war bereits im Jahre 2005 rechtskräftig planfestgestellt worden, seinerzeit aber durch die Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP) des damaligen Verkehrsministers Wittke ausgebremst worden. Jetzt wurde das Projekt vom Land für das GVFG-Bundesprogramm angemeldet (wir berichteten in der **Ruhrschiene 2012#3**). Die Stadt muss hierfür eine neue standardisierte Bewertung erstellen und die Planfeststellung erneut durchführen. Die Federführung für die GVFG-Förderung liegt beim Bund, der über die Aufnahme des Projekts in das Bundesprogramm entscheidet.

Rot-Grün und gelb für 105

Im Rat der Stadt fand dieses Vorgehen die Unterstützung der rot-grünen Ratsmehrheit und

der in Oberhausen traditionell sozial-liberalen F.D.P., während CDU und Linke das Projekt ablehnten. Im vorangegangenen Hauptausschuss erhielt PRO BAHN die Gelegenheit, seine Position zur 105-Verlängerung vorzustellen. Wir verwiesen insbesondere darauf, dass stadtgrenzüberschreitende Verkehre im Ruhrgebiet vielerorts große Defizite aufweisen, während die Verkehrsströme über die Stadtgrenzen ständig ansteigen. In Oberhausen pendeln inzwischen mehr Berufstätige über die Stadtgrenzen ein und aus, als innerhalb der Stadt unterwegs sind. Mit einer direkten Straßenbahnverbindung kann man von jedem Oberhausener Stadtteil aus die Essener Innenstadt mit maximal einem Umstieg erreichen, der Fahrzeitzvorteil der S 3 über Mülheim verschwindet beim Umstieg am Oberhausener und besonders am Essener Hauptbahnhof, wo zwischen S-Bahnsteig und Stadtbahn bzw. Straßenbahn vier Ebenen und über 120 Stufen liegen, auch am Bahnhof Essen-Altenessen trennen Bahn und Stadtbahn über 120 Stufen.

Kommentar

Sparen und gleichzeitig einen Ausbau planen, das ist doch ein Widerspruch? Auf den ersten Blick ja. Aber beim genauen Hinsehen wird klar, dass die STOAG das im Vergleich zu den Nachbarstädten immer noch überdurchschnittliche Angebot vor allem da beschneidet, wo das Fahrgastpotential begrenzt und weitgehend ausgereizt ist. Die 112 gilt nicht mehr als heilige Kuh, das Preis-Leistungs-Verhältnis stimmt hier einfach nicht, und wie viele Bahnen in den nächsten Jahren die erneuerungsbedürftige Thyssenbrücke queren können, steht noch in den Sternen. Doch trotz dieser bedauerlichen Einschnitte denkt die STOAG an die Zukunft und will vor allem den vernachlässigten Markt der städteübergreifenden Verbindungen ausbauen.

Die Situation an der Stadtgrenze Essen (Unterstraße, siehe Titelbild) ist symptomatisch: Hier muss in der Hauptrelation vom Bus in die Straßenbahn umgestiegen werden, teilweise

mitten auf der Straße. Der Bus fährt zwar weiter zum Stadtteilzentrum Borbeck, aber auf mehreren Umwegen, der direkte Fahrweg wäre rund acht Minuten kürzer. Und obwohl die Busse fast ausschließlich von der EVAG gestellt werden, ist Anschlusssicherung hier ein Fremdwort. Dass unter den Umständen die Anzahl der Fahrgäste über die Stadtgrenze nicht sehr hoch ist, ist kein Wunder. Auch ein dichter verkehrender Pendelbus würde das nicht grundsätzlich verbessern. Bis 1996 war die Situation an der Stadtgrenze nach Mülheim ganz ähnlich: Trotz dichten Taktes auf Oberhausener Gebiet nutzten nur wenige Fahrgäste die Umsteigemöglichkeit in die Straßenbahn an der Landwehr, nach Einführung der durchgehenden Straßenbahnverbindung haben sich die Fahrgastzahlen vervielfacht. Während die 112 aber stark parallel zur S 3 fährt, bedient die 105 einen Korridor, der weder von der S 3 noch der S 2 abgedeckt wird und in Essen wichtige Anschlussknoten wie Abzweig Aktienstraße, Fliegenbusch, Bockmühle und Helenenstraße anbindet.

Dass die Oberhausener CDU diese Planung nicht mitträgt, obwohl sie diese früher befürwortete, ist bedauerlich und eher ein Zeichen von Fundamentalopposition. Dass aber der der SPD angehörende Aufsichtsratsvorsitzende der EVAG gegenüber der Presse äußert, er habe angesichts der anstehenden Fahrplankürzungen kein Verständnis für die Oberhausener Planungen, wirft eher ein Licht auf die unterschiedlichen Verhältnisse bei EVAG und STOAG. Denn viele Konsolidierungsschritte, die bei der EVAG noch anstehen und nach denen die Presse gefragt hatte, sind bei der STOAG schon lange durchgeführt. Das ist auch der Grund, warum in Oberhausen wenig Neigung besteht, sich der VIA (Kooperation zwischen EVAG, MVG und DVG) anzuschließen.

PRO BAHN freut sich über den Mut der Stadt Oberhausen zu dieser Planung und hofft, dass die Erfolgsgeschichte „ÖPNV-Trasse Oberhausen“ um ein neues Kapitel erweitert werden kann.

EVAG gehen die Bahnen aus

Essen. (le) Nach einer beispiellosen Serie von Unfällen unter Beteiligung von Straßenbahnen ist der Bestand an einsatzfähigen Bahnen bei der Essener Verkehrs AG (EVAG) deutlich geschrumpft. Hierbei wurden neun Bahnen so stark beschädigt, dass sie wochen- oder gar monatelang nicht einsatzfähig waren. Laut Zeitungsberichten sind aktuell noch sechs Fahrzeuge in den Werkstätten.

Insbesondere an den kalten Wintertagen kam es dadurch zu häufigen Ausfällen von Kursen, wobei insbesondere für die planmäßigen Verstärker in den Hauptverkehrszeiten keine Bahnen mehr zur Verfügung standen. Nachdem die EVAG jetzt neue Niederflurbahnen bestellt hat, sollte sie anschließend eine größere Anzahl der alten Bahnen als Fahrzeugreserve behalten.

Inzwischen werden aber auch die Fahrer knapp, so dass die EVAG Neueinstellungen plant. Durch einen recht hohen Altersschnitt des Fahrpersonals kommt es insbesondere bei schlechter Wetterlage zu einem hohen Krankenstand.

Ähnlich wie bei der MVG, wenn auch mit weniger gravierenden Folgen für die Fahrgäs-

te, zeigt der Sparkurs seine Folgen: Sowohl Fahrzeuge als auch Fahrer werden knapp, für Unvorhergesehenes, in diesem Fall eine Unfallserie, ist der Betrieb nicht mehr gerüstet. Vergessen wurde wohl auch, dass ältere Fahrzeuge häufiger in die Werkstatt müssen als neue, bei den Fahrern gilt ähnliches. Im Gegensatz zur MVG kann die EVAG ausfallende Bahnen kaum durch Busse ersetzen, da alle Linien durch die Innenstadtunnel verkehren.

Bevor die VIA demnächst wieder mal ihre Sparerfolge öffentlich feiert, sollte sie lieber mal ihre Qualitätsdaten publizieren: Wie viele Fahrten sind ausgefallen, wie sieht es mit der Pünktlichkeit aus, wie haben sich diese Zahlen in den letzten Jahren entwickelt? Das interessiert den Fahrgast wirklich!

Busnetz für Mülheim mit wenigen Änderungen

Mülheim an der Ruhr. (ah) Nach der Vorstellung des Straßenbahnnetzes im November (siehe *Ruhrschiene 2012#4*) präsentierte der Gutachter im Februar seinen Vorschlag für ein neues Busnetz. Viel Neues gibt es allerdings nicht.

Im Zusammenhang mit dem Straßenbahnnetz hatte es im letzten Jahr den Vorschlag gegeben, Busse als Zubringer zu den Straßenbahnen zu nutzen. Inzwischen hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass dies praktisch kaum umsetzbar ist. Ansätze sind jedoch zu erkennen. Und mit dem Steinknappen soll auch eine von drei Straßenzügen neu bedient werden, bei denen der Gutachter Fahrgastpotential durch eine Taktverdichtung sieht. Die anderen beiden sind in Styrum der Bereich zwischen Bf. und Schützenstraße (L 129) und in Saarn im Bereich Oemberg/Lothringer Weg (L 131).

Wegfallen sollen dafür die Linienabschnitte Heißen Kirche – Kattowitzer Straße (L 132), Stadtmitte – Müller Menden (L 151) und Timmerhellstraße – Schleuse Raffelberg (L 135).

Der Gutachter sieht zwar außerhalb der HVZ Potential zur Taktverlängerung, macht aber für keine der Linien konkrete Angaben zum künftigen Fahrplanangebot.

Das neue Busnetz soll so aussehen:

- L 122: von Oberhausen kommend ab Stadtmitte über Rumbachtal nach Heißen Kirche
- L 124: Entfall Abschnitt Speldorf Friedhof - Peterstraße
- L 129, 133, 136, 138 und 976: Keine Änderungen erkennbar
- L 131: von Ratingen-Breitscheid kommend ab Stadtmitte über Dichterviertel nach Winkhausen zur Boverstraße (bisher L 151; Vorschlag aus der Liniennetzoptimierung)
- L 132: entfällt komplett (vgl. L 122 und 134)
- L 134: im Hafen über Timmerhellstraße und

Hansastraße; ab Saarn über Straßburger Allee statt Düsseldorf Straße (enge Dorfstraße) weiter nach Mintard (bisher L 132)

- L 135: Entfall Abschnitt Nordhafen – Schleuse Raffelberg; ab Stadtmitte über Hbf. Verlängerung nach Styrum als Ersatz für die L 110 (über Schloß Styrum)
- L 145: Verlängerung vom Flughafen zum Hauptfriedhof (Ersatz L 104)
- L 151: zwischen Winkhausen und Stadtmitte Ersatz durch L 131; Entfall zwischen Stadtmitte und Müller Menden; von Kettwig kommend ab Müller Menden Führung über Steinknappen zum Oppspring (dort Verknüpfung mit L 753)
- L 752: Entfall auf Mülheimer Stadtgebiet
- L 753: Entfall zwischen Heißen Kirche und

Oppspring (dort Verknüpfung mit L 151)

In ersten Reaktionen in der Presse wird Kritik am Wegfall der Direktverbindungen zwischen der Innenstadt und Flughafen, Mintard und Kettwig geübt.

Insgesamt vermag das Konzept bei den Neuerungen wenig zu überzeugen. Offen bleibt, ob es Taktverdichtungen in Styrum geben soll und wie der Bedarf bei Wegfall der Linie 132 zwischen Innenstadt und Saarn gedeckt werden könnte. Keine überzeugenden Lösungsvorschläge bietet der Gutachter für den Ersatzverkehr der Linie 104 zwischen Hauptfriedhof und Flughafen. Auch wurde die Chance vertan, den Ersatzverkehr für die Linie 110 in Styrum über die Heidestraße oder Friesenstraße nach Oberhausen zu verlängern.

ÜT VRR/VGM: Weiterhin unklare Auskünfte

Borken/Gelsenkirchen. (Ie) Zum Jahreswechsel trat der neue, erweiterte Übergangstarif zwischen VRR und Verkehrsgemeinschaft Münsterland (VGM) für den Kreis Borken in Kraft (wir berichteten in *Ruhrschiene 2012#4*).

Wer jetzt auf den Tarifaushängen nachschauen will, was eine Fahrt nach Borken oder Raesfeld kostet, wird bei vielen Unternehmen diese Ziele nicht finden, so bei der EVAG. Der STOAG-Aushang kennt die Zielorte inzwischen (PRO BAHN hatte darauf hingewiesen), allerdings wird die nicht mehr aktuelle Preisstufe B (statt C) angegeben. Die Automaten der DSW21 sind hingegen richtig programmiert.

Sehr unterschiedlich sind die Tarifauskünfte an den DB-Automaten. Teilweise wird der korrekte Tarif angegeben, in anderen Fällen wird einfach ein NRW-Ticket verkauft, welches zumeist teurer ist als das VRR-Ticket. Besonders ärgerlich stellt es sich aber dar, wenn bei der Ticketanwahl über NRW-Tarif bzw. Fahrkartenauf richtigerweise erkannt wird, dass es sich bei der Relation um einen Verbundtarif handelt, das Zielverzeichnis bei Anwahl über VRR-Tarif den Zielort aber nicht kennt. *Was soll der Fahrgast dann tun?*

Auch die Tarifbestimmungen des neuen Übergangstarifs bieten eine unangenehme Überraschung. Für Tickets des Gültigkeitsbe-

reichs D Süd gilt für die Fahrt nach Borken, Reken, Heiden und Raesfeld: "VRR-ZusatzTickets gelten nicht auf den Verkehrsmitteln des Münsterland-Tarifs, außer für die Mitnahme eines Fahrrades pro Fahrrad und Fahrt, sofern die Fahrradmitnahme nicht kostenlos im Ticket enthalten ist." Beim Gültigkeitsbereich D Nord gilt für Fahrten nach Borken, Heiden, Raesfeld und Bocholt auch die Ausnahme für Fahrräder nicht, nach Isselburg ist dies nicht relevant, da hier nur eine VRR-Linie verkehrt. Unklar bleibt, welchen Status die durchlaufende Westfalen-Bus-Linie 295/721/R 21 von Dorsten über Raesfeld nach Borken auf welchem Teilabschnitt hat, bei der ebenfalls durchlaufenden Linie 209/R 73 (Dorsten-Wulfen - Dorsten-Lembeck - Groß Reken) scheint Lembeck Busbahnhof der Grenzpunkt zwischen VRR und VGM zu sein. Bei der dritten Übergangsregelung vom VRR zur VGM nach Olfen sind hingegen keine entsprechenden Einschränkungen vorhanden, obwohl die meisten Tarifaushänge immer noch behaupten, der Übergangstarif gelte nur auf bestimmten Linien.

VRR-Stadtfahrpläne erscheinen weiter

Gelsenkirchen. (le) Nachdem die Bogestra das gedruckte Fahrplanheft durch einzelne Linienfahrpläne als Faltblätter ersetzt hatte (wir berichteten in *Ruhrschiene 2012#1*), wollten andere Betriebe nachziehen. Der Versuch, die VRR-Fahrplanrichtlinie entsprechend abzuändern, konnte auch durch den Einsatz der PRO BAHN- und VCD-Vertreter in den VRR-Gremien erst einmal abgewendet werden.

Konkret sah der Beschlussvorschlag im Herbst 2012 vor, dass Produktfahrpläne bei Auflage für alle Linien als Ersatz für das Fahrplanbuch dienen könnten. Wir begründeten unsere Ablehnung mit der Praxis bei der Bogestra. Bei Nachfrage im Kundenzentrum in Gelsenkirchen fanden wir heraus, dass für die in Gelsenkirchen fahrenden Linien der Bogestra und der EVAG (insgesamt fast 20) keine Produktfahrpläne erhältlich waren, obwohl diese zumindest von der EVAG auch herausgegeben werden. Auch in Bochum gab es keine Produktfahrpläne für Bochum anführende HCR-Linien.

Erreicht werden konnte eine Vertagung. Der neue Textvorschlag sieht vor, dass Produktfahrpläne in Ergänzung zu den Fahrplanbüchern erstellt werden. Weiter heißt es: „Angesichts der dynamischen Entwicklung und der sinkenden Nachfrage nach den Printprodukten, die der Kundeninformation dienen, wird auch die Auflagenhöhe der Fahrplanbücher regelmäßig angepasst und reduziert. Vor diesem Hintergrund und dem Vorrang der Echtzeitinformation

soll diese Thematik auch in Hinblick auf den optimalen Informationsmix der Printmedien weiter beobachtet und jährlich überprüft werden.“

Damit bleibt es weiter bei der Herausgabe von Stadtfahrplänen, üblicherweise im Jahresturnus. Allerdings ist die Richtlinie nicht absolut verbindlich, Zuschüsse vom VRR für die Herausgabe der Fahrpläne erhalten die Unternehmen aber nur bei Einhaltung der Richtlinie.

Auch die Bogestra hat inzwischen eingesehen, dass ein gedruckter Fahrplan weiterhin sinnvoll ist und hat zum Fahrplanwechsel im Januar einen Stadtfahrplan Bochum/Gelsenkirchen herausgegeben, allerdings ohne SPNV-Fahrplantabellen. Auch werden nicht wie üblich die Stadtlinipläne mit dem Fahrplanheft verkauft, sondern müssen einzeln für 50 Cent erworben werden. Die Bogestra war bislang auch für die Stadtfahrpläne von Witten, Hattingen und Sprockhövel zuständig, diese sind jetzt in einem neuen Fahrplanheft für den gesamten Ennepe-Ruhr-Kreis enthalten, herausgegeben von der VER.

Fahrradmitnahme NRW-weit neu geregelt

Köln. (le) Der Vorstoß des Kompetenzzentrum Marketing (KCM), die Regeln für die Fahrradmitnahme restriktiv neu zu regeln (wir berichteten in *Ruhrschiene 2012#3*), war aufgrund der öffentlichen Reaktionen wegen der geplanten Aussperrung von Tandems und E-Bikes im letzten Jahr verhindert worden. Daraufhin wurde ein Runder Tisch zur Fahrradmitnahme unter Beteiligung von PRO BAHN, VCD, ADFC und Behindertenverbänden nach Köln eingeladen, der Vorschläge für eine differenzierte Neuregelung ausarbeitete.

Konsens zwischen allen Beteiligten war, dass kein Rechtsanspruch auf Mitnahme eines Fahrrades formuliert werden sollte. Die Mitnahme soll nur im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten erlaubt werden. Gleichzeitig sollen Rollstühle und Kinderwagen Vorrang vor der Mitnahme von Fahrrädern haben. Zudem wurde eine grundsätzliche Trennung der Regelungen

im Hinblick auf die Fahrradmitnahme bei Unternehmen des ÖSPNV und SPNV vereinbart. In Bussen, Straßen- und Stadtbahnen sind nur normale Fahrräder zugelassen, Schwerbehinderte dürfen auch Tandems und Fahrräder mit elektrischem Hilfsmotor mitnehmen und die einzelnen Verkehrsunternehmen dürfen auch weitere Ausnahmen zulassen. Im SPNV

dürfen alle Fahrgäste Tandems und Fahrräder mit elektrischem Hilfsmotor mitnehmen, es werden keine Unterschiede zwischen Pedelecs und E-Bikes gemacht. Inzwischen wurde zwi-

schen den Beteiligten am Runden Tisch eine konkrete Ausformulierung abgestimmt, die nach Anhörung der Unternehmen den Gremien zur Beschlussfassung zugeleitet wird.

Quo vadis Bahnstrecke Hemer – Menden?

Hemer. (mg) Am 25.02.2013 startete mit einer konstituierenden Sitzung die Machbarkeitsstudie zur Bahnlinie Hemer–Menden. Damit ist der nächste wichtige Schritt in Richtung Reaktivierung der Strecke Hemer–Menden mit Durchbindung nach Dortmund gegangen, nachdem die Strecke bereits in den Nahverkehrsplan aufgenommen worden war.

Durch ein gelungenes Zusammenspiel von Initiativen, Bürgern, Politik und Verwaltungen ist aus der „vergessenen Strecke“ eine viel diskutierte und viel beachtete Strecke geworden. Und das aus gutem Grund: Durch das erhebliche Fahrgastpotenzial von 120.000 Einwohnern (Balve, Neuenrade, Menden, Hemer) ist für Menden und Hemer eine Direktverbindung zum Oberzentrum Dortmund realistisch - diese würde die Region erheblich aufwerten für den Arbeitsmarkt und den regionalen Tourismus.

Was ist geschehen? Im Rahmen der Landesgartenschau 2010 (LGS) in Hemer wurden durch die von hiesigen Eisenbahnfreunden und Grünen organisierte Sonderfahrten gezeigt, dass die Zukunft der Strecke in einer Direktanbindung an Dortmund zu sehen ist. Trotz einer sanierungsbedürftigen Schiene zwischen Hemer und Menden und der baubedingten Eingleisigkeit in Dortmund-Hörde wurden in modernen Triebwagen des Typs „Talent“ hervorragende Fahrzeiten zwischen Hemer und Dortmund erreicht. Die Direktverbindung sorgte auch in Hemer für eine enorme Akzeptanz der Bürger. Die Strecke konnte wieder ins öffentliche und politische Bewusstsein zurückgeholt werden. Auf Antrag der Grünen erfolgten Beschlüsse in den Versammlungen zur Wiederaufnahme der Strecke in den Nahverkehrsplan und zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie. „Nach all den positiven, politischen Beschlüssen der beteiligten Kommunen waren wir immer dagegen, die Strecke wegen eines kurzfristig für die LGS benötigten Parkplatzes einfach abzureißen, so wie es die Stadt Hemer plante“, so Matthias Gast vom Förderverein

der Oesetalbahn. „Wir haben gezeigt, dass es Alternativen gibt. Ein angestrebter Radweg zwischen Hemer und Menden muss nicht auf den Gleisen, sondern kann parallel geführt werden.“ Wie geht es weiter? Die Widmung der Strecke als Bahnfläche ist festgeschrieben. Damit ist sicher, dass Straßen.NRW die Bahnstrecke nicht – wie ursprünglich beabsichtigt – kaufen wird. Seit 2008 ist die Stadt Hemer Eigentümerin der Bahnstrecke und wird es wohl auch bleiben. In der nun anstehenden Machbarkeitsstudie soll nach dem Wunsch der Oesetalbahner in erster Linie die Direktverbindung Hemer–Dortmund untersucht werden. Die ursprüngliche Verbindung Iserlohn–Hemer–Menden zu reaktivieren ist Zukunftsmusik, da weite Teile der Bahnfläche auf dem Teilstück Iserlohn–Hemer überbaut wurden. Zwischen Hemer und Menden liegt das Gleis noch, eine Reaktivierung wäre schneller und kostengünstiger zu realisieren. Mit Blick auf das mögliche Nachfragepotential ist der Förderverein zuversichtlich. „Direktanbindungen sind immer attraktiv“, so Gast, „und in unserer Region soll der Tourismus gestärkt werden. Rad und Bahn gehören heutzutage einfach zusammen. Auch hierfür haben wir Vorschläge. Insgesamt freuen wir uns also darauf, die Machbarkeitsstudie konstruktiv zu begleiten.“ Fazit: Unser Erfolg ist eindeutig durch die Kombination von Bürgerengagement mit Politik zustande gekommen. Ohne die Sonderfahrten hätten wir nicht die positive Grundstimmung für eine Reaktivierungsstudie erreicht, ohne die konkreten politischen Anträge und Beschlüsse wären die Sonderfahrten nette Events geblieben ohne weitere Wirkung.

National Express kommt nach NRW

Gelsenkirchen/Unna. (le) Die erste Ausschreibung aller drei NRW-Zweckverbände, die die Linien RE 7 (Rheine - Hamm - Wuppertal - Köln - Krefeld, „Rhein-Münsterland-Express“) und RB 48 (Wuppertal - Köln - Bonn-Mehlem, „Rhein-Wupper-Bahn“) umfasst, bringt ein neues Eisenbahnverkehrsunternehmen nach NRW. Gewinner ist eine Bietergemeinschaft aus National Express Rail GmbH und IntEgro Verkehr GmbH, ein unterlegener Bewerber hat allerdings Beschwerde bei der Vergabekammer eingelegt.

Ab Dezember 2015 bis Dezember 2030 werden beide Linien mit neuen Elektrotriebwagen befahren, die aufgrund ihrer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h insbesondere den verspätungsanfälligen Abschnitt Hamm - Wuppertal - Köln besser bewältigen sollen. Hier liegt die Fahrplanlage des RE 7 genau zwischen zwei Fernzügen, was zu häufigen Verspätungen insbesondere in Richtung Krefeld führt. Während der mögliche Fahrzeitgewinn bei der RB 48 für zusätzliche Halte genutzt wird, dient dieser beim RE 7 alleine zur Fahrplanstabilisierung. Dabei würde z. B. ein Halt in Wuppertal-Vohwinkel einen optimalen Über-Eck-Anschluss zur S 9 in der Relation Köln - Essen bieten. Der RE 7 wird zukünftig in der Woche auch zwischen Münster und Rheine stündlich verkehren. Dafür muss der zur Zeit stillgelegte westliche Bahnhofsteil in Rheine für den Reisendenverkehr reaktiviert werden.

Mit den neuen Fahrzeugen werden auf dem RE 7 510 Sitzplätze angeboten, auf der RB 48 sind es 415. Nach 19 Uhr gibt es eine Begleitquote von 100 % der Züge.

Abgeschlossen wird ein modifizierter Nettovertrag, die Bietergemeinschaft nimmt dabei das VRR-Finanzierungsmodell in Anspruch.

Das bedeutet, dass die Bietergemeinschaft die Fahrzeuge beschafft und dann an den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und den Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) weiterveräußert. Diese werden dann Besitzer der Fahrzeuge, übernehmen die Finanzierung und verpachten die Fahrzeuge während der Vertragslaufzeit an den Betreiber. Der Nahverkehr Rheinland (NVR) beteiligt sich nicht direkt an dem Fahrzeugbesitzmodell, da die politischen Gremien dies bislang nicht erlauben, wird sich aber finanziell entsprechend engagieren.

National Express Rail GmbH ist die deutsche Tochtergesellschaft der britischen National Express Group, die 1988 aus der Privatisierung der gleichnamigen staatlichen Fernbus-Regiegesellschaft entstanden war. Die IntEgro Verkehr GmbH ist ein in Reichenbach im Vogtland ansässiges privates Eisenbahnverkehrsunternehmen, das bislang hauptsächlich im Güterverkehr tätig war. Ein Geschäftsführer der IntEgro war zur National Express Rail GmbH gestoßen, diese hatte - eher branchenunüblich - öffentlich gemacht, sich an SPNV-Ausschreibungen in NRW zu beteiligen, so auch beim Niederrhein-Netz (RB 33 Nord, RB 35).

Emschertalbahn fährt weiter

Gelsenkirchen. (le) Nachdem das Land NRW mit der Novelle des ÖPNV-Gesetzes die SPNV-Pauschale für den VRR an die vertraglichen Erfordernisse angepasst hat, wird der VRR die RB 43 (Dortmund - Castrop-Rauxel Süd - Wanne-Eickel - Dorsten, "Emschertalbahn") jetzt langfristig ausschreiben.

Bisher war die RB 43 nur optional in dem mit dem NWL gemeinsam ausgeschriebenen Sauerlandnetz enthalten, die den Betrieb bis Dezember 2028 vorsieht. In den letzten Jahren wurde die Strecke nur mit kurzfristigen Verträ-

gen vergeben, der derzeitige läuft seit 2011 bis Dezember 2015.

Mit den Anliegerstädten sollen jetzt Maßnahmen zur Attraktivierung der Stationen umgesetzt werden. Vor Jahren waren bereits

beschlossene Modernisierungsmaßnahmen, u. a. die Verlegung des Bahnhofs Gladbeck Ost an den Busbahnhof am Oberhof, wieder ausgesetzt worden, da durch die Reduzierung der Regionalisierungsmittel der Weiterbetrieb der RB 43 unsicher war. Ein im Auftrag der

Anrainerstädte vom Regionalverband Ruhr (RVR) erstelltes Gutachten hatte die Bedeutung und die Perspektiven dieser Strecke für das nördliche Ruhrgebiet aufgezeigt (wir berichteten in *Ruhrschiene 2010#3*).

Hohenlimburg: Wie wird der Bahnhof fertig?

Hagen. (le) Am 21.2. trafen Mitglieder des Landtags-Petitionsausschusses zu einem Ortstermin am Bahnhof Hohenlimburg ein. Der Bürgerverein Wesselbach hatte den Landtag angerufen, weil der barrierefreie Zugang zu den Zügen Richtung Siegen und Iserlohn auf sich warten lässt.

Im letzten Jahr war ein neuer Außenbahnsteig entstanden, an dem jetzt direkt in die Busse der Hagener Straßenbahnen umgestiegen werden kann. Einzelne Linien, auch der Märkischen Verkehrsgesellschaft, halten auf der gegenüberliegenden Straßenseite, auf die Abfahrzeiten weisen dynamische Abfahrtstafeln hin. Für diesen Umbau war sowohl das marode Bahnhofsgebäude als auch das gegenüberliegende Parkhaus, in dessen Erdgeschoss sich ein hässlicher Busbahnhof befand, abgerissen worden. So schön die Ostseite jetzt aussieht, so unerfreulich ist die Situation auf dem rund 25 cm über Schienenoberkante hohen Mittelbahnsteig: Trotz ausfahrbarer Schiebetritte bei den Abellio-FLIRT muss ein großer Höhenunterschied beim Aus- und Einsteigen überwunden werden, und der Zugang erfolgt weiterhin über Treppen durch den alten Bahnsteigtunnel.

Der Bürgerverein wünscht am liebsten auch einen Außenbahnsteig für die Gegenrichtung, was aufgrund hier abzweigender Anschlussgleise betrieblich schwierig ist. Auch der Vorschlag, die Regionalzüge in beiden Richtungen über den neuen Außenbahnsteig zu führen, wäre zwar im Rahmen des Integralen Taktfahrplans möglich, da die Ruhr-Sieg-Strecke aber stark mit Güterzügen belastet ist, würde dies einen enormen Eingriff in die Leistungsfähigkeit der Strecke darstellen. Bleibt nur die Möglichkeit, den Mittelbahnsteig auf 76 cm anzuheben und den Zugang barrierefrei einzurichten. Die DB plant in solchen Fällen üblicherweise die Ausstattung der Unterführung mit zwei Aufzügen.

PRO BAHN sieht solche Lösungen sehr kritisch, da an unbesetzten Stationen die Verfügbarkeit dieser Aufzüge erfahrungsgemäß aufgrund von Vandalismus recht eingeschränkt ist und Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste in solchen Fällen oft hilflos auf dem Bahnsteig stranden. Auch in Hohenlimburg konnten schon entsprechende Erfahrungen mit den Aufzügen an der wenige Meter entfernten Fußgängerunterführung unter den Bahnanlagen gemacht werden. Wir fordern, auch hier den Bau von Rampen nach den einschlägigen Vorschriften ernsthaft zu prüfen.

Hoffen auf MOF 3

Für die weitere Modernisierung steht allerdings erst einmal kein Finanztopf bereit. Der bisherige Umbau wurde vom VRR aus den Mitteln nach § 12 ÖPNVG finanziert, in die Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2) des Landes konnte Hohenlimburg nicht aufgenommen werden. Jetzt gibt der gerade erschienene Stationsbericht des VRR eine neue Kategorisierung für Hohenlimburg an: "Modernisierung erforderlich. Finanzierung kann zurzeit nicht sichergestellt werden." In diese Kategorie gehören noch zahlreiche weitere Bahnhöfe, in unserem Verbandsgebiet sind das Dortmund-Barop, Dortmund-Sölde, Kettwig Stausee, Gelsenkirchen Zoo, Herdecke, Witten-Annen Nord, Castrop-Rauxel Hbf, Dorsten, Hervest-Dorsten und Marl-Sinsen. *Auch wenn die MOF 2 noch nicht abgearbeitet ist, es ist höchste Zeit, dass Land und Bahn eine MOF 3 in Angriff nehmen.*

Ausbau Münster - Lünen in Gefahr

Düsseldorf. (le) Der seit 1985 im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) vorgesehene zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke Münster - Lünen gerät in Gefahr. Nach dem Ergebnis der Vorplanung entstehen dabei deutlich höhere Kosten, wodurch der Nutzen-Kosten-Quotient (NKQ) unter 1 zu rutschen droht.

Im Jahre 2008 hatten Bund, Bahn und Land vereinbart, dass das Land die Vorplanung für den Ausbau vorfinanziert, eine entsprechende Planungsvereinbarung für die HOAI*-Leistungsphasen 1 und 2 wurde 2009 unterzeichnet. Beim Bahngipfel am 31.03.2010 wurde eine weitere Vereinbarung getroffen, die die Vorfinanzierung der HOAI-Phasen 3 und 4, also die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen, ebenfalls das Land vorsieht. Die jetzt vorgelegte Vorplanung ergibt Kosten für das Projekt in Höhe von 401 Mio. Euro. Bei der letzten Bedarfsplanüberprüfung des Bundes im Jahre 2010 wurde für das Projekt ein Nutzen von 414,8 Mio. Euro ermittelt. Daraus würde sich ein NKQ von 1,03 errechnen.

Bei der anstehenden Neuaufstellung des BVWP wird eine erneute Bewertung erfolgen. Dabei werden die Kosten aktualisiert und dürften höher liegen als im Ergebnis der Vorplanung. Insbesondere der geplante Wegfall des Schienenbonus würde zu erhöhten Aufwendungen für Lärmschutz führen. Sinkt der NKQ unter 1, gilt das Projekt nicht mehr als volkswirtschaftlich sinnvoll und darf nicht gefördert werden. Die vom Land vorfinanzierten Planungskosten werden nur dann erstattet, wenn das Projekt auch ausgeführt wird. Das Land zögert jetzt, die Planungskosten für die HOAI-Phasen 3 und 4 in Höhe von 35 Mio. Euro vorzuschießen und fordert den Bund auf, eine vorzuzogene Bewertung durchzuführen, um die Förderwürdigkeit des Projektes festzustellen.

Bei der Bewertung im Jahre 2010 wurden allerdings nachweisbar falsche Grundannahmen getätigt, die den Nutzen des Projektes schmälerten. So wurde behauptet, dass der Dortmunder Hauptbahnhof für Güterzüge gesperrt sei und daher kaum Güterzüge über

die Strecke geführt werden könnten. Insofern ergaben sich kaum Nutzen der Strecke für den Güterverkehr. Tatsächlich ist weder der Dortmunder Hauptbahnhof für Güterverkehr gesperrt, noch ist eine Führung dieser Züge über den Hauptbahnhof notwendig, denn zwischen Lünen und Dortmund bestehen Verbindungskurven auf die Hamm-Osterfelder Bahn und die Dortmunder Nordumgehung, wodurch Güterzüge problemlos zu den nächsten Güterknoten Oberhausen und Hagen geleitet werden können. Das Land hat zwar gegen die Bewertung protestiert, der Bund war aber bislang zu keiner Korrektur bereit.

Beim neuen BVWP werden zum Teil veränderte Bewertungsmaßstäbe angelegt. Insbesondere Kapazitätssteigerungen für Güterverkehre in den Seehafen-Hinterland-Korridoren sollen besser als bisher bewertet werden. Das bisherige Bewertungsverfahren legte den Schwerpunkt auf Zeitgewinne im Personenverkehr. Beim Ausbau der Strecke auf eine Geschwindigkeit von 200 km/h (heute 160 km/h) verkürzt sich die Fahrzeit im IC um zwei Minuten, bei der RB 50 sinkt die Fahrzeit wegen entfallender Kreuzungsaufenthalte um sieben Minuten. Der RRRX, der nur nach erfolgtem Ausbau über diese Strecke nach Münster verkehren kann, würde die Strecke Münster - Dortmund mit Halt in Lünen in 30 Minuten zurücklegen. Die Strecke Münster - Essen könnte in 52 bzw. 53 Minuten, die Strecke Münster - Düsseldorf in 82 bzw. 84 Minuten zurückgelegt werden, was gegenüber dem RE 2 Fahrzeitgewinne zwischen 16 und 22 Minuten bedeutet.

Bei Verwirklichung des Ausbaus müssen das Land bzw. der NWL für Nahverkehrsmaßnahmen zusätzliche Mittel bereitstellen. So empfehlen die DB-Planer die gleichzeitige Verwirklichung von Ausbauten der Stationen

* HOAI: Honorarordnung für Architekten und Ingenieure

Werne und Amelsbüren zu Bahnhöfen mit Überleitverbindungen und die Erstellung barrierefreier Bahnsteige an allen Zwischenstationen, was insgesamt etwa 16 Mio. Euro kosten würde. Die wünschenswerten Umbauten im Bahnhof Münster wie veränderte Bahnsteigbelegungen sind großenteils unabhängig von der Ausbaustrecke durchführbar, daher nicht zwingend gleichzeitig zu planen. Einzig die Verbesserung der Belegungsmöglichkeiten durch Verlängerung eines Ausziehgleises (Gleis 49, Kosten 5 Mio. Euro) wird empfohlen.

Kommentar

Wenn der seit drei Jahrzehnten geplante Ausbau der Strecke Lünen - Münster jetzt scheitern sollte, gerät die gesamte Netzplanung der DB in Schiefelage. Heute muss ein Großteil der Fernverkehrsfahrpläne auf diesen 40 Kilometer langen eingleisigen Abschnitt ausgerichtet werden, durch die IC-/ICE-Korrespondenzen in

Dortmund, Köln und Mannheim überträgt sich diese Bindung auf zahlreiche weitere Linien. Heute müssen verspätete IC über Hamm umgeleitet werden und verspäten auf der hochbelasteten Strecke Dortmund - Hamm dann weitere Züge, insbesondere des Regionalverkehrs, oft mit Auswirkungen bis in die Rheinschiene.

Zu hinterfragen ist die BVWP-Bewertungsmethodik, die einseitig Fahrzeitgewinne, insbesondere beim Fernverkehr, begünstigt, die Verbesserung der Betriebsqualität aber kaum berücksichtigt. Für den Fahrgast ist es sehr wichtig, wenn auf bestimmten Linien die Pünktlichkeitsquote von 80 % auf 95 % angehoben werden kann, bei der BVWP-Methodik errechnet sich daraus aber praktisch kein Nutzen. Erst wenn bei der BVWP-Planung mehr in Netzen und Knoten statt in Strecken gedacht wird, werden auch die Nutzen für die Fahrgäste angemessen berücksichtigt.

Impressum / Ansprechpartner bei PRO BAHN

Herausgeber: PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr, Mülheimer Straße 91, 47058 Duisburg, ☎ 0203 398 1698, ✉ info@probahn-ruhr.de, Internet: <http://www.probahn-ruhr.de>

Bürozeiten: Dienstags 16:30 bis 18:30 Uhr

Vorsitzender: Dirk Grenz, Baumberger Weg 1, 46145 Oberhausen, ☎ 0208 6356784, ✉ grenz@probahn-ruhr.de

Stv. Vors.: H. Kohring, Alter Uentropfer Weg 77, 59071 Hamm, ☎ 02381 487317, ✉ kohring@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Lothar Ebberts, Neugahlener Str. 20, 46149 OB, ☎ 0208 6351916, ✉ ebberts@probahn-ruhr.de

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

Beisitzer: Bernhard Quack, Düsseldorf Str. 22, 45145 Essen, ☎ 0201 7265726, ✉ quack@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Oliver Mantel, Meitnerweg 3, 44225 Dortmund, ✉ mantel@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: „Ruhrschiene“!

PRO BAHN Regionalverband Münsterland, Internet: <http://www.probahn-muensterland.de>

Vorsitzender: Tobias Simon, Neuenk. Str. 420, 49497 Mettingen, ☎ 03212 1232 394, ✉ t.simon@probahn.de

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

Vorsitzender: Michael Bienick, Gendorfer Str. 11, 41836 Hückelhoven, ✉ bienick@probahn-nrw.de

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

Geschäftsstelle: Friedrichstraße 95, 10117 Berlin, ☎ 030 3982 0581, ☎ 030 2017 9967

Die **Ruhrschiene** erscheint vierteljährlich, die Auflage dieses Hefts beträgt 600 Exemplare. Der Bezug ist für Mitglieder von PRO BAHN Münsterland und Ruhr kostenlos, Abonnement 5,- Euro pro Jahr.

Redaktion: Holger Kohring (hk) (V.i.S.d.P.), Lothar Ebberts (le), ✉ info@ruhrschiene.de

Weitere Autoren dieser Ausgabe: Dirk Grenz (dg), Axel Hercher (ah), Matthias Gast, Förderverein Oesetalbahn (mg)

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 Belegexemplaren. Die Zustimmung für den Abdruck durch andere PROBAHN-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.

Termine

Landesversammlung

Die diesjährige PRO BAHN-Landesversammlung mit Vorstandswahlen ist jetzt für Samstag, den 27. April 2013 in Bielefeld vorgesehen. Die Mitglieder werden vom Landesverband schriftlich eingeladen.

Der Landesverband wird das auf der letzten Landesversammlung in Duisburg verabschiedete Grundsatzprogramm allen Mitgliedern mit der Einladung zusenden.

Abo-Hinweis

Wenn Sie zu den Abonnenten der Ruhrschiene gehören, überweisen Sie bitte den Abopreis für das Jahr 2013 in Höhe von 5 Euro auf unser Konto (Bankverbindung siehe Seite 11).

Die aktuellen Termine und weitere Informationen sind im Internet zu finden bei www.probahn-ruhr.de unter **Termine**

März

Donnerstag, 07.03.2013, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

08. bis 10.03.2013
PRO BAHN Bundesverbandstag, Bochum

Sonntag, 17.03.2013
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Überraschungstour
10:00 Uhr E Hbf (Service Point)

Dienstag, 19.03.2013, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 26.03.2013, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

April

Donnerstag, 04.04.2013, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

Donnerstag, 11.04.2013, 19:00 Uhr
Regionalversammlung Münsterland, Umwelthaus, Zumsandstr. 15, Münster, (Service Point) Münster Hbf

Dienstag, 16.04.2013, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Sonntag, 21.04.2013

Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Auf den Spuren der Isenberger
10:30 Uhr E Hbf (Service Point)

Dienstag, 23.04.2013, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Samstag, 27.04.2013, 14:00 Uhr
PRO BAHN Landesversammlung, Jugendherberge Bielefeld, Hermann-Kleinewächter-Straße 1, 33602 Bielefeld, (Service Point) August-Schroeder-Straße

Mai

Donnerstag, 02.05.2013, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

Sonntag, 19.05.2013
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Kleve
09:40 Uhr E Hbf (Service Point)

Dienstag, 21.05.2013, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 28.05.2013, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim: Büro Mülheimer Str. 91, Duisburg, (Service Point) Duisburg Hbf, (Service Point) Lutherplatz
O.Tram Oberhausen: „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, (Service Point) Oberhausen Hbf
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund: VCD-Büro, Eisenmarkt 1, Dortmund, (Service Point) Kampstraße
Regionalgruppe Hellweg: Infos bei Günter Fiedler, ☎ 02942 1598, ✉ fiedler@probahn-ruhr.de
Regionalverband Münsterland: Infos bei Tobias Simon, ✉ t.simon@probahn.de

Bitte hier abtrennen oder kopieren und einsenden. Oder einfach online Mitglied werden unter <http://www.pro-bahn.de/beitritt>
PRO BAHN e. V. • Friedrichstraße 95 • 10117 Berlin • ☎ 030 20181742 ☎ 030 20179967

Ja, ich bin an PRO BAHN interessiert.

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

Name, Vorname

Straße

PLZ, Wohnort

weitere Familienmitglieder

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.) Beruf (freiwillig)

Datum, Unterschrift

Sie erleichtern uns die Arbeit mit einer
Einzugsermächtigung.

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Kontonummer

BLZ

Kreditinstitut

bin ich – bis auf Widerruf – einverstanden.

Datum, Unterschrift

- Einzelmitglied 42,- Euro/Jahr
- Juniormitglied (≤ 26 Jahre) 26,- Euro/Jahr
- Familienmitgliedschaft 49,- Euro/Jahr
- Fördermitgliedschaft ab 80,- Euro/Jahr (Firmen, Institutionen, Kommunen)