



Straßenbahn Mülheim: Rückblick und Ausblick

Mülheim an der Ruhr. (jg) Seit mehreren Jahren wird in Mülheim über den ÖPNV diskutiert, ausgelöst durch einen verstärkten Einsparungsdruck der finanzklammen Kommune. Mit einem „Liniennetzoptimierungskonzept“ sollten Endäste von Straßenbahnlinien (Oberdümpfen, Uhlenhorst, Flughafen) sowie die komplette Linie 110 eingestellt werden.



Mülheim Meißelstraße: Linie 110 auf dem Styruemer Abschnitt. Foto: Johannes Gith

Nach Bürgerversammlungen, Protesten in den betroffenen Stadtteilen – im Uhlenhorst vor allem durch den bekannten Hockeyclub –, weiteren Gutachten und der Erkenntnis, dass Stilllegungen mit der Rückforderung von Fördergeldern in Millionenhöhe verbunden wären, konnte bislang das Schlimmste vermieden werden. Der Gutachter schlägt nun

In dieser Ausgabe:

- S. 2 - 5: Mülheim an der Ruhr**
- S. 6 - 7: Essen, Bochum**
- S. 8: Niederrhein-Netz**
- S. 9 - 11: Kurzmeldungen**
- S. 11 - 12: Impressum, Termine**

ein Meterspurnetz vor, das die 110 entbehrllich macht, die 104 über die Kahlenbergstrecke führt und die 112 über den Kaiserplatz hinaus bis zum Hauptfriedhof verlängert. Somit bleibt es bei dem Vorhaben, die Abschnitte zwischen Hauptfriedhof und Flughafen sowie zwischen Thyssenbrücke und Friesenstraße stillzulegen. In die Infrastruktur der Flughafenstrecke wurde in den letzten dreißig Jahren nur das Nötigste investiert, so dass sie am 01.04.2012 aus Sicherheitsgründen gesperrt werden musste. Die Bezirksregierung Düsseldorf hat die beantragte Stilllegung verweigert, weil sie das Argument einer geringen Auslastung – typisch für Endäste von Straßenbahn- und Buslinien – nicht gelten lässt und den Hinweis auf angeblich hohe Sanierungskosten nicht akzeptiert, da Mülheim in den letzten dreißig Jahren durch fehlende Investitionen viel eingespart hätte. Im Übrigen sei die Strecke auch in der Regionalplanung als wichtige Verbindung für eine geplante Stadtbahnstrecke in den Essener Süden, Anbindung an die U 11 bzw. U 17, enthalten. Der Ausgang eines eventuellen Rechtsstreits zwischen der Mülheimer Verkehrsgesellschaft (MVG) und der Bezirksregierung Düsseldorf bleibt nun abzuwarten.

Geschichte

Wie kann es sinnvoll weitergehen? Die Beantwortung dieser Frage setzt einen Blick in die Geschichte voraus. Das Mülheimer Straßenbahnnetz war für eine Stadt mittlerer Größe im Ruhrgebiet immer attraktiv und gut ausgebaut. Stilllegungen basierten oft auf Entscheidungen der Nachbarstädte insbesondere von Oberhausen, das sich 1968 ganz von der Straßenbahn verabschiedet hatte. Die Einstellungen der Strecken Raffelberg – Styrum Stadion – Friesenstraße sowie Bahnhof Styrum – Heidestraße – Stadtgrenze Steinmetzstraße waren 1966 eine Folge des Autobahnbaus in Styrum sowie der Einstellung der Linie 1 auf Oberhausener Gebiet zwischen Broermann Realschule und der Stadtgrenze in Styrum. Als der Ausbau der Bundesstraße 223 in Oberhausen

die Mülheimer Straße erreichte und Mülheim verständlicherweise für die Gleisumlegung in der Nachbarstadt nicht aufkommen wollte, wurde 1971 die Linie 15 vom Oberhausener Hbf. bis zur Landwehr zurückgezogen. Bereits 1963 hatte Mülheim den nur ca. 1,5 km langen Pendelverkehr auf der Mellinghofer Straße zwischen Dümpten-Bürgermeisteramt und Oberhausen-Wehrstraße, die sog. „kleine Linie 15“, eingestellt. Dümpten profitierte aber von einer Neubaustrecke (1951) zur Talstraße, die 1984 sogar bis Oberdümpen verlängert wurde. Die Straßenbahn auf der Dohne zum Kahlenberg wurde bereits 1942 stillgelegt. Sie war nie recht rentabel. Unglücklich war die Einstellung der Straßenbahn 1968 nach Saarn. Diese Linie war auf der Düsseldorfer Straße größtenteils auf eigenem Bahnkörper trassiert und hätte anstatt über die Düsseldorfer Straße über die Straßburger Allee zum Klostermarkt fahren können. Damals träumte man noch von der autogerechten Stadt und sah schienengebundenen Nahverkehr nur noch unter der Erde in Form der Stadtbahn Rhein-Ruhr. Die einzige Mülheimer Stadtbahnlinie U 18 ist ein Überbleibsel dieser Zeit. Die U 18 hat in den Jahren 1977 und 1979 die Straßenbahn nach Heißen und Essen ersetzt.

Sparen auf Mölmsch

Der Einsparungsdruck der Stadt Mülheim hat in den letzten Jahrzehnten dazu geführt, dass die MVG im Gegensatz zu Essen, Bochum und Krefeld nicht mehr investiert hat und der heutige Wagenpark – modernstes Fahrzeug aus dem Jahr 1996 – überaltert ist. Vor allem die M-Wagen stammen zum Teil noch aus den Siebziger Jahren. Die Fahrzeugnot wurde in den letzten Jahren durch Ankäufe aus Bochum (M-Sechsscher) nur zum Teil kompensiert. Im werktäglichen Alltagsbetrieb ist es derzeit leider zur Routine geworden, dass auf der 110 ein Kurs durch einen Solobus ersetzt wird und auf den Linien 102 und 104 beim Zehn-Minuten-Takt regelmäßig ein Kurs ausfällt. Die 104 wird im Übrigen mit mehr EVAG-Bahnen bedient, als

es das kurze Essener Stück zwischen Grenze Borbeck und Abzweig Aktienstraße erfordert.

Nachdem auf politischer Ebene auch die Gesamteinstellung des Meterspurnetzes kurzfristig diskutiert wurde, scheint es jetzt eine Entscheidung pro Straßenbahn zu geben. Sichtbar wird dies auch durch die Neuanschaffung von fünf Niederflurstraßenbahnen. Leider hält die Politik aber weiter an der Stilllegung der Flughafenstrecke und des Styrumer Astes der 110 fest. Der Erhalt der Kahlenbergstrecke ist nicht besserer Einsicht zu verdanken, sondern schlicht der Tatsache, dass sich die Einstellung durch die hohen Rückforderungen (Stadtmittekreuzung, Ruhrbania) jetzt noch nicht rechnet. Es ist zu befürchten, dass nach ca. zehn bis zwanzig Jahren – wenn nicht sogar schon früher – die Stilllegung der Kahlenbergstrecke wieder auf der Agenda stehen wird.

Netz ausbauen

Aus heutiger Sicht muss man konstatieren, dass sich ein Netz weiterentwickeln und verändern muss, um attraktiv zu bleiben. So muss die Verlängerung der 102 vom Heuweg über die Saarner Straße zum Dorf Saarn und von dort weiter zur Saarner Kuppe höchste Priorität haben, würde hierdurch doch ein bevölkerungsreiches, sich weiter entwickelndes Wohngebiet an das Netz angeschlossen. Darüber hinaus würden Einsparungen durch den Verzicht auf Buslinien erzielt. Die Flughafenstrecke könnte eingleisig, gesichert durch moderne Signaltechnik, kostenkünstig wieder in Betrieb genommen werden und für die Raadter Bürgerinnen und Bürger endlich wieder die umsteigefreie, direkte Fahrt über Zeppelinstraße, Werdener Weg und Kaiserstraße in die Stadtmitte sicherstellen. Die positive Entscheidung der Bezirksregierung Düsseldorf zum Erhalt der Strecke liefert dafür eine gute Grundlage. Die Situation in Styrum ist schwieriger. Der Styrumer Ast der 110 wurde in den letzten Jahren vor allem im Bereich Bahnhof Styrum und in der Steinkampstraße sowie im Bereich Siegfriedbrücke vollständig saniert, so dass hier noch mehrere Jahre mit

Straßenbahnen gefahren werden kann. Bei vorzeitiger Stilllegung wäre mit hohen Rückforderungen von Fördermitteln zu rechnen. Woran es fehlt, ist eine sinnvolle Verknüpfung mit den Buslinien 122 und 129. Die Fahrpläne sind nicht aufeinander abgestimmt und es fehlt an einer gemeinsamen Umsteigehaltestelle. Die vom Gutachter vorgeschlagene Buslinie bis zur Friesenstraße mit einer Schleifenfahrt über das Schloß Styrum ist keine Alternative, weil die Straßenbahn auch heute schon über einen kurzen Fußweg vom Schloß Styrum aus an der Haltestelle Meißelstraße erreichbar und die geplante Buslinie auch weiterhin mit einem Umsteigezwang verbunden ist, wenn man nach Alstaden oder in den Oberhausener Teil von Styrum fahren will. Ohne großen Aufwand wäre es möglich, die jetzige Haltestelle „Bahnhof Styrum/Hauskampstraße“ nicht nur von den Buslinien 122 und 129 sondern auch von der 110 anfahren zu lassen. Die Fahrpläne müssten so aufeinander abgestimmt sein, dass ein direkter Anschluss mit den Linien 122 und 129 von und nach Oberhausen-Alstaden und Oberhausen-Styrum an die Straßenbahnlinie 110 gegeben ist. Erreicht werden muss, dass die Fahrzeit von Oberhausen-Styrum nach Mülheim-Stadtmitte mit Umstieg am Bahnhof Styrum kürzer ist, als die große Stadtrundfahrt mit dem 122 über Raffelberg, Speldorf und Broich zur Stadtmitte. Überlegenswert als Alternative zur 129 wäre eine Verlängerung des SB90 der STOAG vom Ruhrpark über Styrum Stadion zum Bf. Styrum. Alstaden und Styrum nördlich der A 40 hätten attraktive Verbindungen zur S-Bahn und zur Straßenbahn.

Verknüpfungen schaffen

Insgesamt muss darüber nachgedacht werden, wie der Straßenbahn in Mülheim mehr Fahrgäste zugeführt werden können. Auch in Dümpten wäre es sinnvoll, Umsteigepunkte zwischen Bus und Bahn zu schaffen. So fährt die STOAG-Linie 976 bislang ohne jede Einbindung in das Mülheimer Netz zum Heifeskamp. Hier wäre eine Verknüpfung mit der 102

sinnvoll. Das Meterspurnetz in Mülheim kann im Übrigen auf Dauer nur überleben, wenn die Meterspurbetriebe in Essen und Mülheim enger kooperieren, sich vielleicht sogar als ein Betrieb verstehen. Bis heute ist nicht verständlich, dass sich die EVAG und die MVG insgesamt drei Betriebshöfe bzw. Werkstätten leisten, Schweriner Straße (Essen), Stadtmitte (Essen) und Broich (Mülheim), wo eine Konzentration auf zwei Betriebsstellen durchaus machbar wäre, Betriebsstrecken überflüssig machen und vor allem zu erheblichen Kosteneinsparungen führen würde.

Kommentar

Die rot-grüne Landesregierung setzt eindeutig auf das Verkehrsmittel Straßenbahn und will das bestehende Netz erhalten und steht Streckenerweiterungen positiv gegenüber. Ein Blick in die Nachbarstädte Oberhausen (Linie 105), Essen (Linie 109 im Krupp Gürtel) und Bochum (Linie 310 über Langendreer nach Witten) sind dafür eindrucksvolle Beispiele. Mülheim muss auf Basis dieser politischen Grundstimmung

den Mut haben, endlich den überfälligen Bau der Straßenbahn zur Saarer Kuppe anzugehen, der mit erheblichen Einsparungen im Busbetrieb verbunden wäre. Notwendig ist aber auch eine Abkehr vom Kirchturmdenken hin zu einer sinnvollen Vernetzung mit den Nachbarstädten. Für die sich auf die zwei Städte Mülheim und Oberhausen erstreckenden Stadtteile Styrum und Dümpten wären hier zum Beispiel erhebliche Verbesserungen möglich. Bei der ganzen Straßenbahndiskussion wurde aber auch bislang außer Acht gelassen, welche Kosten in den nächsten Jahren auf Mülheim durch die erforderliche Sanierung der veralteten U-Bahn-Technik und der Stadtbahnstrecken zukommen. Letztendlich darf es auch hier kein Denkverbot geben, Tunnelstrecken zugunsten oberirdischer Straßenbahnen stillzulegen. In Mülheim wäre das ohne großen Aufwand möglich (Lückenschluss 102 Prinzess-Luise-Straße – Rosendahl, Lückenschluss 102 Mellingerstraße – Aktienstraße; Lückenschluss 901 Prinzess-Luise-Straße – Rosendahl – Stadtmitte).

NVP-Entwurf Mülheim: Änderungen beim Bus

Mülheim an der Ruhr. (ah) Zu einer Sondersitzung des Fachausschusses am 23. Mai hat die Verwaltung den Entwurf des Nahverkehrsplans (NVP) vorgelegt. Gegenüber dem Zwischenbericht von Februar (vgl. Ruhrschiene 2013#1) gibt es noch Änderungen im Busnetz. Eine Vereinheitlichung der Betriebszeiten bringt für einige Buslinien Verbesserungen.

Mit der Vorlage des NVP werden einheitliche Betriebszeiten für alle Linien definiert: Hauptverkehrszeit (HVZ) montags bis freitags von 6.00 bis 9.00 Uhr, Normalverkehrszeit (NVZ) von 9.00 bis 20.00 Uhr, samstags von 7.00 bis 18.00 Uhr und sonntags von 11.00 bis 18.00 Uhr. Davor und danach gilt jeweils die Schwachverkehrszeit (SVZ). Das Nachtnetz mit seinen Betriebszeiten erfährt keine Änderungen. Bei einigen wenigen Linien gibt es jedoch Abweichungen von den definierten Betriebszeiten.

Die Änderungen in der Linienführung und den Betriebszeiten betreffen folgende Linien:

- L 102 und 104 fahren montags bis freitags nur noch in der HVZ alle 10 Min., sonst in der

NVZ alle 15 Min. (104 zwischen Innenstadt und Hauptfriedhof ab Juli 2015 halber Takt)

- L 122 bleibt auf Mülheimer Stadtgebiet nun doch wie heute, soll aber montags bis freitags abends (SVZ) alle 30 statt alle 60 Min. verkehren

- L 124 verkehrt sonntags morgens (SVZ) auch in Speldorf alle 30 statt alle 60 Min.

- L 129 soll nur in der HVZ alle 30 Min. verkehren, dafür aber auf dem gesamten Linienweg (offen bleibt dabei die Frage der Vertaktung mit der L 136), sonntags verkehrt die Linie weiterhin nicht)

- neue L 130 von Friesenstr. über Bf. Styrum und Schloß Styrum zum Rathausmarkt und

weiter über Hauptbahnhof und Rumbachtal zur Tilsiter Str. und weiter zum Flughafen Essen/Mülheim (HVZ/NVZ alle 20, SVZ alle 30 Min.)

- L 131 fährt montags bis freitags in der HVZ und NVZ alle 60 Min. zur Gustav-Heinemann-Schule und in der SVZ teilweise weiterhin nur bis Freiherr-v.-Stein-Str. (eine Haltestelle vor dem Verknüpfungspunkt Nordstr. der L 104)

- L 133 fährt montags bis freitags tagsüber zwischen Hauptbahnhof und Saarner Kuppe alle 10 Min. und sonntags ab 11.00 Uhr alle 30 Min. Trotz Entfall der L 132 und 752 soll es samstags in der NVZ auch nur einen 30er-Takt geben.

- L 134 verkehrt in der HVZ zwischen Hafen und Mintard alle 30 Min., ansonsten täglich ganztags alle 60 Min.

- L 135 verkehrt werktags zwischen Hauptbahnhof und Nordhafen (HVZ alle 10 Min., NVZ alle 20 Min., SVZ alle 30 Min.), sonntags verkehrt die Linie weiterhin nicht

- L 138 verkehrt werktags in der HVZ und NVZ alle 30 Min., sonntags und in der SVZ alle 60 Min.

- L 145 ändert sich nicht, L 151 entfällt

- L 752 entfällt auf Mülheimer Gebiet

- L 753 verkehrt täglich ganztags alle 60 Min.

- L 901 verkehrt samstags nachmittags länger alle 15 Min.

- Taxibus Heißen Kirche – Kattowitzer Str. verkehrt täglich ganztags alle 60 Min. mit telefonischer Anmeldung

Die Umsetzung dieser Maßnahmen soll größtenteils im Juli 2014 erfolgen.

Einheitliche Betriebszeiten

Die Vereinheitlichung der Betriebszeiten bringt für die Linien 129, 134, 135, 753 und 901 teilweise deutliche Verbesserungen in der SVZ. Dem gegenüber steht die Verschlechterung auf den Linien 102 und 104 mit einem 15er-Takt werktags tagsüber. Dies ist insbesondere bei der L 102 als Zubringer zur U 18 und mit diversen Schulen (Hauptschulen Dümpten und Eppinghofen, Karl-Ziegler-Gymnasium Innenstadt, Realschule Mellinshofer Str., Realschule

und Gymnasium Broich) im Einzugsbereich problematisch.

Die Erschließungsqualität wird räumlich etwas verbessert: Die Lücke an der Westminsterstr. (ehemaliges Kasernengelände, heute nur NE 4) wird zukünftig zumindest stündlich durch die L 753 bedient. Bleiben wird die Lücke im Bereich Schneisberg.

Kritik gibt es in der Öffentlichkeit vor allem aufgrund der Änderungen bei der L 151 im Südast: Der Wegfall der Direktverbindung zur Innenstadt und der Entfall der Haltestellen zwischen Innenstadt und Menden sorgt für Ärger bei den betroffenen Anliegern. Ähnlichen Protest gibt es aus Mintard (Entfall der Direktverbindung in die Innenstadt, Taktausdünnung). In Broich fordert der dortige Bürgerverein eine bessere Erschließung des Wohngebietes Brandenberg/Broicher Waldweg mit dem Wohnstift Uhlenhorst. Nachdem hunderte Unterschriften für den Erhalt der L 151 gesammelt und mehrere Bürgeranträge gestellt wurden, wird nun auf Antrag der CDU der Erhalt der Direktverbindung geprüft. Im Gegenzug fordert diese allerdings die Linie 104 grundsätzlich an der Wertgasse enden zu lassen und die Bismarckstraße nur noch mit Bussen zu bedienen.

Bezüglich des Flughafenastes der L 104 wird eine Stilllegung immer wahrscheinlicher. In einem Schreiben der NRW-Staatskanzlei an den RVR wird klargestellt, dass die im Regionalen Flächennutzungsplan dargestellte Straßenbahntrasse als solche zwar gesichert – also z.B. von Bebauung frei gehalten werden –, aber nicht im Betrieb bleiben muss.

Die Leistung der Straßenbahnen wird mit der Umsetzung des NVP um ca. 393.000 km (18,3 %) reduziert, die Busleistung im Gegenzug um rund 188.200 km (6,5 %) ausgeweitet. Vor allem wegen der Taktreduzierungen soll die Fahrgastnachfrage bei den Straßenbahnen um zwei bis vier Prozent sinken. Bei den Bussen wird eine Veränderung zwischen – 1 und + 1 % erwartet.

Perspektiven für die Zukunft gibt es im Entwurf des Nahverkehrsplans kaum. Eine Verlängerung der L 102 nach Saarn wird ledig-

lich als langfristige Option erwähnt. An einem oberirdischen Busbahnhof am Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof wird festgehalten. Dies soll bis 2017 erfolgen. Positiv zu vermerken ist die geplante Weiterführung des barrierefreien Umbaus von Haltestellen. Dies stand jedoch auch schon im letzten NVP.

Kommentar

(le) „Schon wieder so viel über Mülheim!“ wird manch ein Leser der Ruhrschiene stöhnen. Auch ich würde mich lieber erfreulicheren Themen in anderen Städten zuwenden. Aber die Ereignisse in Mülheim zeigen doch mit aller Deutlichkeit auf, was passiert, wenn der ÖPNV ein ungeliebtes Thema bei Politik und Verwaltung ist. Jahrzehntelang wurden in Mülheim alle Fördermöglichkeiten genutzt und Tunnelstrecken erbaut, auch für oberirdische Anlagen flossen erhebliche Landesmittel. Als aufgrund der prekären Finanzsituation im traditionell reichen Mülheim auch die MVG sparen musste, wurde vor allem bei der Unterhaltung der Stre-

cken und Fahrzeuge geknauert. Die Folgen zeigten sich nach ein paar Jahren: Vernachlässigte Streckenabschnitte waren kaum mehr betriebssicher, die Straßenbahnen fallen immer häufiger aus, der intakte Fahrzeugbestand reicht nicht mehr aus, um den Regelfahrplan abzudecken. Inzwischen verfügt die MVG über den bundesweit ältesten Fahrzeugpark. Dank reduzierter Personalreserve gibt es weitere Fahrtenausfälle, auch im Busbereich.

Verwaltung und Politik haben jahrelang immer wieder grundsätzliche Entscheidungen vertagt, immer neue Gutachter beauftragt, um ja nicht selbst Verantwortung für Entscheidungen zu übernehmen. Und am Ende wurde ein Kleinkrieg mit der Aufsichtsbehörde begonnen. Diese hatte darauf verwiesen, dass mit der umfangreichen Förderung der Infrastruktur auch Verpflichtungen zum Erhalt verbunden sind. Zumindest die CDU will den Kleinkrieg mit Düsseldorf weiterführen. Wir werden noch häufiger berichten müssen. Mein Fazit: Die Lage ist hoffnungslos, aber nicht ernst.

Förderbescheid für Umlegung der Linie 109

Essen. (le) Mit der Übergabe des Förderbescheids in Höhe von 7,2423 Mio. Euro durch VRR-Vorstand Martin Husmann an die EVAG am 14.06. ist der Startschuss für die Baumaßnahmen zur Umlegung der Straßenbahnlinie 109 (Steele - Frohnhausen) gefallen. Die Kosten der gesamten Baumaßnahme werden auf rund 9,8 Mio. Euro beziffert.

Zukünftig wird die Linie zwischen den Haltestellen „Thyssen-Krupp“ (früher Hauptverwaltung) und „Alfred-Krupp-Schule“ nicht mehr den Umweg über den hochbelasteten Knoten Altendorfer Straße/Helenenstraße nehmen, sondern auf deutlich kürzerem Weg durch den Berthold-Beitz-Boulevard und die Frohnhauser Straße geführt. Im Bertold-Beitz-Boulevard und im östlichen Teil der Frohnhauser Straße erhält die Bahn einen eigenen Gleiskörper in der Mitte der vierspurigen Straße, westlich der Haedekampstraße muss die Straßenbahn den vierspurig ausgebauten Straßenraum mitbenutzen. Bereits beim Bau des Berthold-Beitz-Boulevards waren die Weichenverbindungen von der Altendorfer Straße in den Boulevard eingebaut worden. In der Frohnhauser Straße können die

alten Gleisanlagen, insbesondere die Weichen an der Haltestelle „Alfred-Krupp-Schule“ der bis zum Tunnelbau genutzten Trasse der Linie 109 über den Limbecker Platz reaktiviert werden, so dass die Baumaßnahmen den laufenden Straßenbahnverkehr nicht stören.

Neue Haltestellen sind „Frohnhauser Straße“ im Bertold-Beitz-Boulevard kurz vor der Einmündung und „Schederhofstraße“, zukünftig südwestlich der Kreuzung als Mittelbahnsteig. Die Linie bedient damit die Haltestellen „Kronenberg“, „Helenenstraße“, „Sälzerstraße“ und „Essen West S“ nicht mehr, hier verkehren aber weiterhin die Linien 101, 103, 105 und 106, die auch von der Entlastung des Knotens Altendorfer Straße/Helenenstraße profitieren dürften.

Verlängerung der U 35 in der Diskussion

Bochum. (js) Während die ursprünglichen Pläne aus den 1960er-Jahren zur Verlängerung nach Witten wohl endgültig vom Tisch sind, hat die Bochumer Stadtverwaltung nun Überlegungen zu zwei kurzen Streckenerweiterungen der U 35 vorgestellt.

Die schon zur Jahrtausendwende mit der Option zum Weiterbau Richtung Witten geplante Verlängerung von der heutigen Endhaltestelle Hustadt soll über die vor gut 40 Jahren gebaute und unbenutzte Brücke die Universitätsstraße verlassen, das Technologiequartier mit einer neuen Haltestelle erschließen und auf der Südseite der Fachhochschule enden.

Als zweiten Ast hat die Stadt nun eine Strecke im Verlauf der Universitätsstraße bis zur Unterstraße in Langendreer ins Gespräch gebracht. Hier soll mit der Straßenbahn verknüpft werden, um die Nachfolgenutzung des Opel-Werks 1 mit der Universität zu verbinden. Diese Verlängerung müsste an der bereits auf der Brückenrampe liegenden Haltestelle Hustadt außen vorbei geführt werden. Für die Trasse müssten wohl beide Richtungsfahrbahnen der Universitätsstraße je von drei auf zwei Fahrspuren reduziert werden. Weitere Haltestellen werden auf diesem gut 2,5 km langen Abschnitt kaum entstehen.

Nach dem ursprünglichen Konzept aus den 1960ern sollte die Stadtbahn großzügig trassiert nach Witten-Heven verlängert werden, um dann auf der jetzigen Straßenbahn-Trasse zur Wittener Innenstadt zu gelangen und dort im Tunnel zu enden.

Obwohl bereits bei der Eröffnung der Straßenbahn 5 im Jahr 1972 die Strecke auf der Universitätsstraße nach Stadtbahnrichtlinien errichtet worden war, wurde sie bei der Umrüstung auf Stadtbahnbetrieb 1993 bis auf die ungenutzte Brücke aufgrund schlechter Betonqualität wieder abgerissen.

Gute Idee, wenig durchdacht

Es ist begrüßenswert, dass in Bochum über Schienennetzerweiterungen nachgedacht wird. Die Verlängerung zur Fachhochschule hätte schon vor zehn Jahren Sinn gemacht und macht

es noch heute. Sie wird zwar kaum neue Fahrgäste gewinnen, aber den langen Fußmarsch von der Haltestelle Lennershof ersparen.

Wenig durchdacht erscheinen aber die Pläne für den Netzschluss Richtung Langendreer. An der Unterstraße entstünde ein Umsteigezwang zwischen der normalspurigen Hochflur-Stadtbahn und der niederflurigen Meterspurstraßenbahn. Außer Frage steht hier der Fortbestand der U 35 als einzige Normalspurlinie der Bogestra. Die hohe Nachfrage sowohl nach Herne, als auch insbesondere bei der Unianbindung, die mit den schmaleren Straßenbahnfahrzeugen nicht bewältigt werden könnte, rechtfertigt den Inselbetrieb.

Verkehrlich sinnvoller läge ein solcher Systembrechpunkt aber an der Unihaltestelle, an der ohnehin die meisten Fahrgäste aussteigen. Eine meterspurige Straßenbahn von Nordosten in Richtung Uni könnte durch überlagerte Linien umsteigefreie Direktverbindungen sowohl nach Laer zum Opelgelände als auch nach Langendreer zur S-Bahn als Ersatz für die Buslinie 377 schaffen. Dabei sollten weitere Trassenvarianten geprüft werden. Vielleicht ist es möglich, auch den östlichen Unicampus oder die Hustadt besser zu erschließen. Die von vier auf zwei Fahrspuren zurückgebaute Schattbachstraße böte genug Platz für einen besonderen Bahnkörper. Auch die heutige Haltestelle Hustadt darf in Frage gestellt werden, das Zentrum der Hustadt liegt rund 700 m entfernt, im 300 m Fußwegumkreis um die Haltestelle stehen gerade einmal zwei Wohnhäuser.

Für eine Normalspurvariante müsste die Bogestra noch weitere Fahrzeuge beschaffen, ohne Option im Liefervertrag der Tango-Fahrzeuge gar nicht so einfach. Der jetzige Fahrzeugbestand reicht aus für die Verlängerung zur Fachhochschule im 10-Minuten-Takt, während der 5-Minuten-Takt dann an der Uni enden soll.

Mit dem Abellio-FLIRT nach Arnhem

Emmerich am Rhein. (le) Nachdem der VRR im April den Zuschlag für das Niederrhein-Netz an Abellio, die Auslandstochter der Nederlandse Spoorwegen, erteilt hatte, wurde am 13.06. in Emmerich ein bis 2028 laufender Verkehrsvertrag zwischen VRR und Abellio unterzeichnet. Auch zwischen dem Land NRW und den Niederlanden sowie der Provinz Gelderland wurden Vereinbarungen über den grenzüberschreitenden SPNV getroffen. Der VRR übernimmt hierdurch die alleinige Aufgabenträgerschaft auch für den niederländischen Abschnitt, die Provinz Gelderland sichert die Finanzierung der Betriebskostendefizite in ihrem Gebiet ab.

Der im Dezember 2016 startende Verkehrsvertrag für das Niederrhein-Netz umfasst die Linien RB 33 Nord (Mönchengladbach - Wesel) und RB 35 (Düsseldorf - Arnhem). Während die RB 33 unverändert nur montags bis freitags tagsüber verkehrt, wird die RB 35 zukünftig ganztägig jede Stunde zwischen Düsseldorf und Emmerich und ab Juni 2017 auch bis Arnhem verkehren. Heute fährt sie zwischen Duisburg und Wesel und nur in den Hauptverkehrszeiten und am Tagesrand bis/ab Düsseldorf bzw. Emmerich. Aufgrund des neuen Betriebskonzepts werden alle Halte zwischen Wesel und Emmerich zukünftig wieder stündlich bedient, zwischen Emmerich und Arnhem wird an dem wieder zu errichtenden Halt Emmerich-Elten sowie in Zevenaar gehalten. Neben 18 täglichen Zugpaaren Arnhem - Düsseldorf wird es weitere Fahrten zwischen Düsseldorf und Emmerich am Tagesrand sowie in den Hauptverkehrszeiten geben, einzelne der heute als RB 35 gefahrenen Zusatzzüge zwischen Duisburg und Düsseldorf können ab 2016 entfallen, da in dieser Zeitlage der RE 11 nach Düsseldorf verkehren wird. Die Fahrzeit von Düsseldorf nach Arnhem soll 105 Minuten betragen. Da die RB 35 zukünftig den Regelverkehr zwischen Emmerich und Wesel übernimmt, wird der RE 5 dann weitgehend nur noch bis Wesel verkehren.

Elektrisch nach Bocholt?

In den nächsten Jahren wird geklärt, ob auch die Strecke Wesel - Bocholt in das Niederrhein-Netz einbezogen werden kann. Zur Zeit läuft die vertiefte Untersuchung, ob und bis wann die

Strecke elektrifiziert werden kann. Dann kann der heutige Diesel-Pendelzug Wesel - Bocholt entweder durch eine Verlängerung der RB 33 nach Bocholt oder durch eine Flügelung der RB 35 in Wesel ersetzt werden. Die Verlängerung der RB 33 ist die kostengünstigste Variante, da hierfür kein zusätzliches Fahrzeug im Niederrhein-Netz erforderlich ist, hat aber den Nachteil, dass hierdurch Bocholt nur montags bis freitags tagsüber eine Direktverbindung nach Duisburg bekommt und ansonsten weiterhin ein Pendelzug Bocholt - Wesel in anderer Zeitlage verkehren müsste. Das Flügelungskonzept mit der RB 35 erfordert ein zusätzliches Fahrzeug und eine Zugkreuzung in Hamminkeln. Zusätzlich muss bei dieser Variante auf dem Abschnitt Düsseldorf - Wesel immer mit Doppeltraktionen gefahren und im Bahnhof Wesel eine Beifahreranlage installiert werden. Verkehrlich vorteilhaft ist dabei jedoch die durchgängig angebotene Direktverbindung Bocholt - Düsseldorf.

Da am Wochenende bis zu neun für die RB 33 und die Zusatzzüge benötigten Triebwageneinheiten frei werden, können diese zukünftig für Zusatzleistungen bei Großveranstaltungen genutzt werden. Die heute hierfür bei DB Regio vorhandenen Wagenzug-Garnituren sind aufgrund ihres Alters nicht mehr lange einsetzbar.

Neue Fahrzeuge

Abellio bestellt für das Niederrhein-Netz 20 fünfteilige Züge des Typs FLIRT. Davon werden sieben Züge für die Fahrt auf dem niederländischen Netz für drei Stromsysteme (zusätzlich AC 1500 V und DC 15 2/3 Hz) und die zusätzlichen Zugsicherungssysteme ETCS

Level 2 und ATB ausgestattet. Im Gegensatz zu den heute bei eurobahn, Abellio und Westfalenbahn verkehrenden FLIRTs werden diese Triebwagen mehr Türen bekommen, auf jeder Seite sieben mit 1300 mm Einstiegsbreite. Neben jedem Türbereich ist ein Mehrzweckbereich angeordnet, der nur mit Klappsitzen ausgestattet ist. In jedem Triebwagen ist für 15 Fahrräder Platz vorgesehen. Die Motorbereiche liegen zwischen den Fahrerkabinen und den 1. Klasse-Abteilen, bei den Mehrsystem-Triebwagen entfällt dabei auf jeder Seite eine Sitzreihe in der 1. Klasse. Insgesamt gibt es pro Triebwagen 227 Sitzplätze 2. Klasse, darunter 43 Klappsitze, und 32 bzw. 24 Sitzplätze 1. Klasse. Gegenüber den heute auf beiden Linien verkehrenden Triebwagen der Baureihe ET 425 steigt die Kapazität deutlich, bei den RB 35-Zügen in den Hauptverkehrszeiten bleibt die Kapazität gegenüber den heute eingesetzten Sechs-Wagen-Zügen mit modernisierten Silberlingen in etwa gleich.

Zur vorgesehenen Ausstattung gehören auch Klapptische und Steckdosen. Bei einer Bodenhöhe von 780 mm ist an den wichtigsten Stationen ein stufenloser Einstieg möglich, die

restlichen werden erst im Rahmen des Ausbaus der Strecke Oberhausen - Emmerich auf 76 cm Bahnsteighöhe angepasst, bis dahin wird der Einstieg über Schiebetritte ermöglicht.

Abellio nimmt wie schon beim Münstener das Fahrzeugfinanzierungsmodell des VRR in Anspruch. Weiterhin wird das Unternehmen die neu vom VRR angebotene Förderung für den Bau bzw. die Erweiterung von Betriebswerkstätten nutzen, ein Standort in Duisburg ist im Gespräch.

VRR-Tarif bis Arnhem

Wichtig für die Fahrgäste ist die Ankündigung, dass sie zukünftig analog zu Venlo und Enschede auch Arnhem und Zevenaar mit dem VRR- und dem NRW-Tarif erreicht werden können. Unter diesen Umständen erscheint die prognostizierte Fahrgastzahl von 2.600 täglich im grenzüberschreitenden Verkehr keine Utopie, zumal der bislang angebotene Fernverkehr mit dem ICE International aufgrund des Fahrplanangebots und der Fahrpreise nicht unbedingt zu vermehrten Tagesausflügen nach Arnhem einlädt.

Sonderverkehr zum Sattelfest

Soest. (gf) Bereits zum achten Mal findet am Sonntag, den 21. Juli 2013 das Sattelfest zwischen Soest und Hamm statt. Die ca. 40 km lange Strecke können Radfahrer an diesem Tag in beide Richtungen autofrei befahren und an zahlreichen attraktiven Punkten rasten. Neben Sonderbussen mit Anhängern werden auch Sonderzüge eingesetzt, die zwischen Hamm und Soest mit Halt in Welver und Borgeln pendeln und Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme bieten. Zusammen mit den planmäßigen Zügen bestehen in beide Richtungen je Stunde bis zu vier Fahrtmöglichkeiten.

Weitere Informationen zur Strecke, dem Programm sowie dem Bus- und Bahnverkehr unter: www.sattel-fest.com.

Fahrgastbeirat bei der VGWS

Siegen. (le) Am 25. April hat der Fahrgastbeirat bei der Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd (VGWS) seine Arbeit aufgenommen. Neben Vertretern der VGWS-Partnerunternehmen und des Zweckverbandes Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS) finden sich jeweils ein Vertreter von PRO BAHN, VCD, ADFC, ADAC, IHK, DGB, der Behindertenverbände, der Seniorenvertretung, des AStA, der kommunalen Gleichstellungsstellen, weiterführender Schulen, des Einzelhandelsverbandes und der Arbeiterwohlfahrt (JobTicket- Nutzer) in einem gemeinsamen Gremium zusammen, um ÖPNV-Themen zu besprechen. Vertreter von PRO BAHN ist Peter Ladda aus Kreuztal. Eines der ersten Themen im Beirat ist das Beschwerdemanagement der Verkehrsunternehmen.

Weitere Bahnhöfe im Kreis Soest bis 2017 barrierefrei

Soest. (gf) Für drei Bahnhöfe im Kreis Soest entlang der Hellwegstrecke zeichnet sich ein barrierefreier Ausbau bis spätestens 2017 ab. Bei einer Kundgebung am Bahnhof in Bad Sassendorf überreichten der örtliche Seniorenarbeitskreis und Vertreter von Behindertenverbänden eine Unterschriftenliste mit 1.400 Einträgen an Vertreter der Bahn und des Zweckverbandes Ruhr-Lippe (ZRL). Mit Nachdruck machten damit die Bad Sassendorfer deutlich, wie wichtig ihnen der barrierefreie Zugang zu den Bahnsteigen und Zügen ist.

Jörg Seelmeyer als Leiter des Bahnstationsmanagements Dortmund der Deutschen Bahn und der ZRL-Geschäftsführer Michael Dubbi nahmen die Unterschriftenliste persönlich entgegen. Sie lobten das Engagement der Bürger und sicherten zu, dass ihr Bahnhof in der Prioritätenliste des nächsten Umbauprogrammes ganz vorne dabei sei. Sollten aus der laufenden Modernisierungsoffensive nicht alle Mittel abgerufen werden, könne mit dem barrierefreien Ausbau auch schon eher begonnen werden.

Seelmeyer gab zu Bedenken, dass bei der Reihenfolge der Umbaumaßnahmen auch die Fahrgastzahlen berücksichtigt werden müssten. In Bad Sassendorf gebe es täglich 740 Einsteiger, im ebenfalls noch nicht ganz barrierefrei ausgebauten Dortmunder Hauptbahnhof dagegen 130 000. ZRL-Geschäftsführer Dubbi verwies auf 80 Bahnhöfe aus seinem Zuständigkeitsbereich, von denen derzeit erst 24 barrierefrei sind und bis 2017 weitere 17 Stationen hinzukommen werden.

Dazu gehört auch der Bahnhof in Welver zwischen Soest und Hamm, der ebenfalls in die aktuelle Liste der zu modernisierenden Stationen aufgenommen wurde. Hoffnungen im Kreis Soest auf barrierefreies Reisen können sich auch die Fahrgäste in Geseke machen. Nachdem bereits die Kosten für den Einbau zweier Aufzüge eingeplant sind, wollen DB und

ZRL der Hellwegstadt die Beteiligung bei den Betriebskosten anbieten.

DB und NS rücken zusammen

Enschede. (le) Am 06.07. beginnen umfangreiche Umbauarbeiten im Bahnhof der niederländischen Grenzstadt Enschede. Die 60 Jahre alten Gleis- und Bahnsteiganlagen werden komplett erneuert. Von Hengelo aus ist Enschede sechs Wochen lang nur mit Bussen erreichbar. Ab dem 03.08. ist der Bahnhof dann auch von Gronau aus gesperrt, wird aber bereits ab dem 06.08. wieder angefahren. Ab diesem Tag halten die RB-Linien 51 (Dortmund - Enschede) und 64 (Münster - Enschede) nicht mehr an Gleis 5, sondern an Gleis 4b direkt am Bahnhofsgebäude. Dadurch wird der Umstieg auf die Züge der Nederlandse Spoorwegen (NS) deutlich erleichtert, die IC der NS nach Schiphol und Den Haag/Rotterdam verkehren in der Regel ab Gleis 4, also am selben Gleis weiter vorne. Weiterhin verkehren ab Enschede halbstündliche Sprinter (das niederländische Pendant zur deutschen RB) nach Apeldoorn und Zwolle. Bislang müssen Fahrgäste von den DB-Zügen einen Bahnübergang queren und einen langen Fußweg zurücklegen, um zu den NS-Zügen zu kommen.

Zahlen Sie, was Sie wollen!

Medebach. (le) Mit einer ungewöhnlichen Aktion hat der Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH (RLG) auf seine NachtBus-Linien N7 und N9 zwischen Medebach und Willingen bzw. Winterberg aufmerksam gemacht. In den Monaten Mai und Juni galt die Aktion „Zahlen Sie, was Sie wollen“, bei der die Fahrgäste selbst den Fahrpreis bestimmen konnten, allerdings nicht gratis mitfahren durften. In dieser dünn besiedelten ländlichen Region kann der Nachtbusverkehr nur durch finanzielle Unterstützung der drei bedienten Städte und das Sponsoring der Provinzial-Versicherung aufrecht erhalten werden. Zum Hintergrund der Aktion sagt Gregor Speer, bei der RLG verantwortlich für die

Angebotsplanung: „Wir möchten bei unseren Fahrgästen das Bewusstsein dafür stärken, welchen Wert der öffentliche Nahverkehr für sie hat. Gleichzeitig geht es auch darum, Menschen anzusprechen, die den NachtBus nicht kennen oder für zu teuer halten.“ Nur bei guter Nutzung des Angebots und ausreichenden Einnahmen aus dem Ticketverkauf kann dieses zusätzliche Angebot dauerhaft aufrecht erhalten werden. Die RLG ist gespannt auf das Ergebnis der Aktion.

Offene Tür bei der Vestischen

Bottrop. (dg) Die Vestische öffnet am Sonntag, dem 07. Juli in der Zeit von 10:00 Uhr bis 18:00 Uhr den neu aufgebauten Betriebshof Bottrop an der Hiberniastraße in BOT-Eigen. Der SB 91 verkehrt hierzu im 15 Minutentakt direkt bis zum Betriebshof. Für das Verkehrsgebot Bottrop/Gladbeck gibt es zu dem kostenlo-

se Anreisetickets unter www.vestische.de oder im Kundencenter.

Grundsatzprogramm NRW

Der PRO BAHN-Landesverband NRW hat seine verkehrspolitischen Ziele für den Bus- und Bahnverkehr aus Sicht der Fahrgäste zusammengestellt. In verschiedenen Kapiteln werden Aussagen zu Infrastruktur, Angebot, Tarifen, Finanzierung und vielen anderen Themen getroffen. Das Programm wurde auf der Landesversammlung in Bielefeld beschlossen und wird bei Bedarf fortgeschrieben und weiterentwickelt werden.

Das Grundsatzprogramm wurde in den Formaten A4 und A5 aufgelegt und kann bei David van der Grinten angefordert werden:

David van der Grinten, Herderstraße 46, 47533 Kleve.

✉ bg1@probahn-niederrhein.de

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 Uentropener 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, Düsseldorfer 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: Frank Michalzik, Bahnhofstr. 85a, 46499 Hamminkeln-Mehrhoog,

☎ 02857 915992 ✉ vorsitzender@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: Günter Fiedler (gf), Johannes Gith (jg), Dirk Grenz (dg), Axel Hercher (ah), Jochen Schönfish (js)

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 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.

Termine

Grenz-Treff 2013

Der beliebte Grenz-Treff von PRO BAHN Ruhr und Niederrhein erkundet in diesem Jahr am 26. Juli einzelne Standorte der Emscherkunst 2013. Anschließend fahren wir zum Grenz-Imbiss bei Dirk Grenz.

Treffpunkt Service Point Oberhausen Hbf, 18:30 Uhr (RE 5 aus beiden Richtungen wird abgewartet). Wir bitten um kurze Anmeldung bei Lothar Ebbers (Kontakt s. S. 11).

Verkehrsforum EFM 3

Für den Herbst planen die Landesverbände von PRO BAHN und VCD ein Verkehrsforum zu Chancen und Risiken des elektronischen Fahrgeldmanagements mit Check In, Check Out (EFM 3).

Vorgesehener Termin ist Samstag, 19. Oktober 2013 tagsüber in Düsseldorf. Nähere Informationen in der nächsten Ruhrschiene oder im Netz unter www.probahn-nrw.de.

Juli

Donnerstag, 04.07.2013, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

Sonntag, 14.07.2013
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Der Himmel über Bochum
09:45 Uhr E Hbf (Service Point)

Dienstag, 16.07.2013, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 23.07.2013, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Freitag, 26.07.2013, 18:30 Uhr
Grenz-Treff, siehe linke Spalte,
(Service Point) Oberhausen Hbf (Service Point)

August

Donnerstag, 01.08.2013, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

Donnerstag, 08.08.2013, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandstr. 15, Münster,
(Service Point) Münster Hbf

Sonntag, 18.08.2013

Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Schlösser im Fest
10:10 Uhr E Hbf (Service Point)

Dienstag, 20.08.2013, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 27.08.2013, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

September

Donnerstag, 05.09.2013, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

Dienstag, 17.09.2013, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Sonntag, 22.09.2013
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Halde Rheinpreußen
10:20 Uhr E Hbf (Service Point)

Dienstag, 24.09.2013, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

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

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)