



## Zweite Fortschreibung Nahverkehrsplan Herne

Herne. (js) In Herne wurde Anfang des Jahres endlich ein Entwurf zur weiteren Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) vorgelegt, der deutliche Verbesserungen im Busnetz vorsieht, allerdings auch ein paar zweifelhafte Vorschläge, gegen die sich in Herne-Süd Bürgerprotest formiert hat.



Problempunkt in Herne-Süd ist die Jahnstraße: Hier wird es eng, wenn statt drei Bussen in einer Richtung stündlich je fünf Busse in beiden Richtungen fahren sollen. Foto: Jochen Schönfisch

Nachdem 2006 die erste Fortschreibung des Herner Nahverkehrsplans (NVP) mit den Teilen A bis C für die Stadtbezirke Wanne und Eickel beschlossen und kurz darauf umgesetzt wurde, legte die Stadtverwaltung zusammen mit dem Planungsbüro Südstadt 2011 die Teile D und E für die Stadtbezirke Mitte und Sodingen als zweite Fortschreibung vor, zu denen auch PRO BAHN eine Stellungnahme abgab. Danach verschwand der NVP wieder in den Schubladen der Verwaltung, offenbar weil er zu viele

### In dieser Ausgabe:

- S. 1 - 4: Herne, Essen**
- S. 5 - 7: Dortmund, Rad, Bahnsteige**
- S. 8 - 9: RRX, Westfalentarif**
- S. 10 - 11: Kurzmeldungen**
- S. 11 - 12: Impressum, Termine**

Mehrleistungen für den klammen Haushalt der Stadt Herne enthielt. Anfang 2014 wurde er überarbeitet als Teil F wieder vorgelegt und in die vorgeschriebene Beteiligung und die bürgerschaftlichen Gremien geschickt. Für den 6. Mai war die abschließende Beschlussfassung im Rat der Stadt vorgesehen, so dass die Umsetzung zum Fahrplanwechsel im Januar 2015 möglich gewesen wäre.

Der NVP-Entwurf kann unter [www.hcr-herne.de/31144.cbin](http://www.hcr-herne.de/31144.cbin) abgerufen werden.

### Verbesserte Linienführungen

Der neue Entwurf sieht folgende Linienführungen vor: Der Ostteil der Linie 323 soll ab LAGO direkt zur Akademie Mont-Cenis und dann statt der Linie 321 bis Castrop weiterfahren. So entsteht für Holthausen-Süd die von PRO BAHN bereits 2001 geforderte Direktverbindung im Halbstundentakt in die Herner Innenstadt. Des weiteren ist es vorgesehen, die Linie 303 bis Holthausen zu verlängern und zu verdichten. Als schnelle Verbindung zum Bahnhof kann sie so die stark nachgefragte Linie 311 entlasten, deren Fahrten bis Castrop sich im Gegenzug den Umweg durch die Siedlung Teutoburgia sparen. Der westliche Teil der Linie 323 wird mit der südlichen 333 zu einer starken Verbindung im 20-Minuten-Takt von Bickern über beide Bahnhöfe und nach BO-Hiltrop durchgebunden. Der nördliche Teil der Linie 333 nach Horsthausen-Süd/Elpeshof wird durch zwei überlagerte Linien zum Viertelstundentakt verdichtet, von denen eine im Halbstundentakt statt bisher stündlich über Börnig und Sodingen nach Constantin verkehrt und den Rest der bisherigen Linie 321 nach BO-Gerthe übernimmt.

Eine Verbindung von Horsthausen-Süd und -Nord ist nicht vorgesehen. PRO BAHN hatte hier vorgeschlagen, die Linie 362 nach Pantinghof über Roonstraße und Horsthauser Straße zu führen und so zu beschleunigen, im Gegenzug die heutige Linie 333 über die Nordstraße nach Elpeshof und weiter. Dann wären beide Bereiche verbunden, wobei zwar Mehrkilometer, aber kaum Mehrkosten entstehen.

### Fragwürdige Vorschläge für Süd

Für die bisherige Linie 303 zwischen Wanne-Eickel und Herne sieht der NVP-Entwurf eine andere Führung vor, um den Bahnübergang an der Südstraße mit langen Schrankenschließzeiten zu vermeiden. Desweiteren wird vorgeschlagen die Linie über den Hölkeskampring und die Herrmann-Löns-Straße zu führen, um dort weitere Wohngebiete zu erschließen.

Bei der Linie 312 im Herner Süden soll die große Schleifenfahrt aufgelöst werden und die Fahrzeit durch Führung über die Flottmannstraße verkürzt werden. Im Gegensatz zum Vorschlag aus 2011 ist nun aber vorgesehen, die Linie über Jahnstraße und Bergstraße weiterzuführen und am Schultenhof im Kreisverkehr hinter der Bochumer Stadtgrenze enden zu lassen, einmal pro Stunde jedoch weiterzuführen nach BO-Hiltrop. Die heutige Linie 367 soll auf einen Halbstundentakt verdichtet werden und die von der Linie 312 nun ausgelassene südliche Flottmannstraße und die Vödestraße bedienen.

*Die Auflösung der großen Schleifenfahrt wird von PRO BAHN begrüßt, der neue Vorschlag bringt aber zwei Nachteile mit sich: Die Jahnstraße ist für die Führung beider Linien einfach zu eng (siehe Titelfoto) und der dicht besiedelte Bereich um die südliche Flottmannstraße würde deutlich weniger als heute und im Spätverkehr gar nicht mehr bedient. Der Vorschlag aus Teil D erscheint da sinnvoller, hier sind die südlichen Enden beider Linien mehr oder weniger vertauscht. Kritisch sehen wir die Endhaltestelle direkt an der Stadtgrenze. Nach diesem Vorschlag enden stündlich vier Busse aus Richtung Herne und einer aus Richtung Bochum ohne Umsteigemöglichkeit im gleichen Kreisverkehr, während weiterhin nur eine stündliche Fahrt Fahrgäste über die Stadtgrenze befördert.*

### Von der Tagesordnung gekippt

In Herne-Süd hat sich kurz nach Bekanntwerden der NVP-Pläne ein Bürgerprotest formiert,

der die Beibehaltung des Status-quo fordert. Neben obigen, von uns geteilten Kritikpunkten fürchten die Bürger auch den Wegfall vieler Parkplätze und das Abhängen des Stadtteils vom ÖPNV im Spätverkehr.

Obwohl etwa 130 Bürger aus Herne-Süd zur Diskussion anwesend waren, wurde in der Sitzung der Bezirksvertretung Mitte am 10. April der Tagesordnungspunkt NVP überraschend von der SPD-Fraktion, die aufgrund der Abwesenheit zweier Bezirksvertreter anderer Parteien zu diesem Zeitpunkt die absolute Mehrheit hatte, von der Tagesordnung gestrichen. Aufgrund der Kommunalwahl im Mai ist somit eine Beschlussfassung in den politischen Gremien wohl erst nach der Sommerpause möglich.

## Wie geht's weiter?

*Der Verwaltung und dem Planungsbüro Süd-stadt sei dringend geraten, bis dahin einen im Bereich Herne-Süd veränderten Entwurf vorzulegen. Dabei soll auch dringend das Gespräch mit der Stadt Bochum unter Einbeziehung beider Verkehrsunternehmen gesucht werden, um die stadtgrenzüberschreitenden Verbindungen zu stärken. Weder die Hiltroper Kirche noch das Zillertal oder der Schultenhof sind sinnvolle Endhaltestellen. Die Linien müssen unbedingt auf der einen Seite zur Herner Innenstadt und auf der anderen Seite mindestens zu einem Schienenverknüpfungspunkt wie Nordbad oder Riemke Markt durchgebunden werden.*

## Neues Liniennetz für Essen

**Essen. (mb) Für Frühjahr / Sommer 2015 ist nach einigen Jahren wieder ein größerer Fahrplanwechsel in Essen geplant. Dieser ist geprägt von der ersten Essener Tram-Neubaustrecke sowie der Lieferung neuer Straßenbahn-Fahrzeuge, was sich in einem aufgeräumten Tram-Netz bemerkbar macht. In dem Zuge werden auch Buslinien in der Innenstadt und im Westen der Stadt neu organisiert.**

Die markanteste Änderung ist die Trennung der Straßenbahnlinien in ein Niederflur- und ein Hochflur-Netz. Im Jahr 2010 wurde der geplante barrierefreie Umbau der U-Bahn-„Südstrecke“ durch Rüttenscheid, wo Stadtbahn und Straßenbahn gemeinsam an hohen Bahnsteigen halten, bis ca. 2025 ausgesetzt. Für diese Zeit sollen die Klapptrittstufen-Bahnen, die an allen Bahnsteighöhen halten können, modernisiert und ihr Einsatz auf die notwendigen Strecken beschränkt werden. Daher verkehrt künftig eine neue Linie 108 zwischen Bredeney und Altenessen Bahnhof. Sie ist die einzige in „Vollzeit“ verkehrende Linie, auf der nicht barrierefreie Bahnen zum Einsatz kommen. Die Strecke nach Altenessen ist dabei die kürzest mögliche im Essener Tram-Netz.

Besonders positiv ist, dass dann die bis zum Hauptbahnhof verkürzte Linie 107 auf der stark beanspruchten Strecke nach Katernberg und Gelsenkirchen nur noch mit Niederflurbahnen fährt. In den Hauptverkehrszeiten und nachmittags bis ca. 19 Uhr gibt es Verstärker-Fahrten

zwischen Abzweig Katernberg und Bredeney, die mit Klapptrittstufen-Fahrzeugen fahren. Bislang fahren die Verstärker-Züge auf dem Katernberger Ast nicht einmal bis 17 Uhr, nur an Schultagen und nur bis zum Rathaus, was eine ungleichmäßige Auslastung der Züge zur Folge hat. Künftig ist ein 5-Minuten-Takt zum Hauptbahnhof zu den relevanten Zeiten gegeben.

Diese Änderungen bedingen, dass die Äste der bisherigen 101 (Hauptbahnhof – Bergeborbeck – Germaniaplatz) sowie die „Ringlinie“ 106 (Hauptbahnhof – Rüttenscheid – Holsterhausen – Helenenstraße) verknüpft werden. Dies ist eine Herausforderung in Bezug auf die Linienbezeichnung, da sich die beiden Enden der neuen Ringlinie in Altendorf überlappen. Der favorisierte Ansatz, den nördlichen Abschnitt weiter als 101 und den Ring-Abschnitt als 106 mit einem Übergang am Hauptbahnhof zu kennzeichnen, ist mit dem Leitsystem der Essener Tunnel nicht machbar. Daher werden die beiden Richtungen der Linie als 101 und 106 gekennzeichnet.

Der Neubau der Linie 109 über die Frohnhauser Straße und den Bertold-Beitz-Boulevard führt zur lange geplanten Beschleunigung, da zwischen Frohnhausen und der Innenstadt der Umweg über die überlastete Kreuzung Heleenstraße entfällt. Diese Änderung wird bereits vor dem Fahrplanwechsel nach Fertigstellung der Strecke im Herbst 2014 durchgeführt.

### Änderungen im Busnetz

Ab 2015 werden die parallel verkehrenden Buslinien aufgeräumt: Die Linie 147 entfällt hier, 145 und NE10 fahren durch die Weststadt. Die Linie 196 fährt nicht mehr zum Westbahnhof, sondern wird mit neuen Haltestellen durch die Harkortstraße, zur Alfred-Krupp-Schule, weiter zur Wickenburgstraße und dann zu einer neuen Endhaltestelle an der Hauptwerkstatt Schweriner Straße geführt. Sehr positiv ist, dass damit vom Frohnhauser Zentrum aus nicht mehr alle Tram- und Buslinien Richtung Berliner Platz fahren, sondern eine attraktive Direktverbindung zum Hauptbahnhof geschaffen wird.

Kray und das Südostviertel werden vom Wasserturm aus im 10-Minuten-Takt mit dem Hauptbahnhof verbunden, da die Linie 147 dort enden wird. Bislang fahren in der Hauptverkehrszeit 15 Busse und Bahnen pro Stunde zum Rathaus, aber nur 3 zum Hauptbahnhof. Die Überlastung der Busse zum Hauptbahnhof wird nun hoffentlich der Vergangenheit angehören. Eine von der EVAG genannte Motivation für diese Maßnahme ist auch die Verringerung der Abhängigkeit von Spurbus-Fahrzeugen. Hier sind künftig weitere Änderungen zu erwarten, da die Spurbus-Strecke in Haarzopf schon nicht mehr existiert und die auf der Wittenbergstraße vermutlich nicht dauerhaft in Betrieb sein wird. Daher werden die jetzt gemachten Änderungen auch als „Spurbus-Netz Stufe 1“ bezeichnet.

Weitere Änderungen stehen in diesem Rahmen im Südwesten an: Die Linie 145 nimmt in Richtung Haarzopf künftig gantztägig den direkten Weg am Südwestfriedhof vorbei und endet am Erbach. Damit ist der kürzeste Weg von Haarzopf nach Frohnhausen und weiter zur In-

nenstadt künftig die gantztägige Verbindung, die Bedienungslücke am Südwestfriedhof in den Abendstunden gibt es nicht mehr. Die bereits im Mülheimer Nahverkehrsplan genannte Linie 130 ersetzt dort vom Hauptfriedhof aus die stillzulegende Straßenbahn 110 und verkehrt über Flughafen, Fängershof, Erbach und Fulerum bis zur U18-Haltestelle Rhein-Ruhr-Zentrum. Die wenig attraktive Umsteigemöglichkeit an der Rosendeller Straße wird dafür aufgegeben, ebenso wie die zeitraubende Schleifenfahrt zwischen RRZ und Wickenburgstraße. Dafür müssen Fahrgäste nach Haarzopf künftig wissen, an welcher Haltestelle sie von der U-Bahn in den Bus umsteigen, da der gemeinsame Umsteigepunkt Wickenburgstraße nicht mehr gegeben ist.

Kleinere Anpassungen gibt es im weiteren Netz: Die Doppel-Linien 154/155 und 160/161 fahren in dieser Kombination auch am Wochenende, jeweils im 30-Minuten-Takt und auf gemeinsamen Strecken ergänzt zum 15-Minuten-Takt. Allerdings sind die Betriebszeiten der Linien 154 und 161 nach wie vor beschränkt auf Hauptverkehrszeiten an Werktagen sowie einige Stunden Betriebszeit an Samstagen und Sonntagen. Die im letzten Nahverkehrsplan genannten Überlegungen zu „Metrobus“-Linien, die gantztägig auf der gleichen Strecke in dichten Takten fahren, werden damit zu den Akten gelegt. Die U18 erhält auf Essener Stadtgebiet zusätzliche Fahrten zum Betriebsschluss zwischen 23 Uhr und Mitternacht, indem heute schon für Fahrgäste geöffnete Fahrten zum Betriebshof auch im Fahrplan veröffentlicht werden. Dies ist besonders zu begrüßen, da die tagsüber gut genutzten Haltestellen Hobeisenbrücke und Savignystraße keine Nachtexpress-Verbindung zum Hauptbahnhof haben. Zudem stehen diverse Umbenennungen von Haltestellen an, die in der Vorlage für die politischen Gremien im Detail aufgeführt sind.

### Kommentar

*Die vorgestellten Maßnahmen sind größtenteils positiv zu bewerten und auch dringend*

*notwendig – ein auf Barrierefreiheit abgestimmtes Netz, dichte Takte auf der stark belasteten Tram-Linie nach Katernberg, stark verbesserte Anbindung des Südostviertels und Frohnhausens an den Hauptbahnhof, Neubau der 109, direktere Linienwege wie in Haarzopf und Vermeidung von Parallelverkehr durch Buslinien. Abzuwarten ist noch, ob die Veränderung in Haarzopf von den Fahrgästen akzeptiert wird.*

*Bedauerlich und unverständlich ist dabei, dass die Änderungen erst im nächsten Jahr geschehen sollen und nicht schon mit Ende der Baumaßnahme für die 109 umgesetzt werden. In jedem Fall wünscht man sich solche Fahrplanwechsel mit deutlichen Verbesserungen und klaren Entscheidungen häufiger von der EVAG.*

In Betrieb genommen werden soll das gesamte neue Netz im Frühjahr bis Sommer 2015.

## **DSW21: Fahrplanänderungen zum 20.10.2014**

**Dortmund. (red) Die Dortmunder Stadtwerke haben zum Fahrplanwechsel im Herbst aus wirtschaftlichen Gründen einige Anpassungen vor allem im Busverkehr angekündigt.**

An Sonn- und Feiertagen wird die letzte Abfahrt der NE-Busse ab Reinoldikirche um 7:15 Uhr statt bisher 6:45 Uhr erfolgen. Die Stadtbahnen werden dann ab ca. 7:30 bis 9:30 Uhr im 30-Minuten-Takt verkehren, bevor auf den bisherigen 15-Minuten-Takt verdichtet wird. Auch im Busverkehr an Sonn- und Feiertagen ist vor 10 Uhr und nach 20 Uhr ein reduziertes Fahrtenangebot geplant.

Auf der U 43 wird künftig jede zweite Fahrt montags bis freitags von 9 bis 12 Uhr und samstags ab 9 Uhr in Wambel enden, sodass Brackel – wie heute schon Asseln und Wickede – nur alle 10 Minuten bedient wird. Bisher besteht vor 20 Uhr ein 5-Minuten-Takt bis Brackel, in den Sommerferien wurde vormittags nur alle zehn Minuten gefahren. Im Bereich Scharnhorst und Westholz wird das Angebot der Buslinien 424, 425 und 427 reduziert und stärker an den Schülerverkehr angepasst. Östlich von Aplerbeck werden die Buslinien 437 und 440 auf einen 30-Minuten-Takt umgestellt und der Airport nur noch zwei statt bisher drei Mal stündlich bedient. Da nach Sölde weiterhin die Linie 431 auf einem anderen Linienweg verkehrt, werden zwischen Sölde und Aplerbeck insgesamt vier Fahrten pro Stunde angeboten statt bisher fünf. Der Fahrplan der Linie 450 wird zwischen Spissenagelstraße und Herdecke Schanze wieder auf einen 30-Minuten-Takt reduziert und der 10-Minuten-Takt von den Westfalenhallen bis Kirchhörde zwischen 9 und 12 Uhr auf einen 20-Minuten-Takt ausgedünnt. In dieser

Zeit wird Herdecke Schanze dann nur einmal stündlich angefahren. Die erst 2012 eingeführte Bedienung der westlichen Hannöverschen Straße wird auf je eine Leistung der Linien 422 und 452 pro Stunde reduziert, wobei die 422 betrieblich mit der Linie 452 über Funkenburg zur Saarlandstraße durchgebunden wird. Die „Schnellbuslinie“ 460 soll nachmittags stadteinwärts nicht mehr über die Hafnbrücke fahren, sondern durch die Westfaliastraße, wo sie das bestehende Angebot der Linie 455 ersetzt. Im Rahmen von Umstrukturierungen in Eving entsteht eine neue halbstündige Direktverbindung von Eving über die Burgholzstraße in die Nordstadt, diese Linie 412 fährt dann weiter über die Schützenstraße zum Hauptbahnhof und ersetzt die Linie 453. Zwischen Mengede und Oestrich werden stündlich drei statt bisher vier Fahrten angeboten. Der zuschlagpflichtige SpielbankExpress 444 wird vollständig eingestellt, dafür werden heute an der Reichsmark endende Fahrten der Linie 442 von Hörde und Wellinghofen stündlich bis Syburg verlängert.

### **Kommentar**

*Insgesamt erscheinen die Einsparungen aus Fahrgastsicht vertretbar. Ob der 10-Minuten-Takt auf der U 43 bis Brackel samstags ausreichend ist, werden die Wochen zwischen Fahrplanwechsel und Weihnachtsmarkt zeigen, an den Adventssamstagen sollte auf jeden Fall alle fünf Minuten gefahren werden. Auf dieser Linie wäre auch eine Verlängerung des 10-Minuten-*

## Radmitnahme, Bahnsteighöhen

*Takts abends bis 21 Uhr wünschenswert, dann müssten aber auch die jeweiligen Busanschlüsse abgestimmt werden. Eine Reduzierung der Fahrten zur Schanze zwischen 9 und 12 Uhr auf eine Fahrt in der Stunde ist kritisch zu sehen, schließlich bestehen dort Anschlüsse nach Herdecke. Die Stadt Herdecke sollte prüfen, ob es nicht sinnvoller wäre, die Linie 450 bis Herdecke zu verlängern und stattdessen die*

*von Hagen kommende Linie 518 in Herdecke enden zu lassen. Mit der Einstellung des SpielbankExpress wäre eine Verlängerung der in Syburg endenden Linien bis zur Haltestelle Spielbank sinnvoll, sofern keine zusätzlichen Fahrzeugumläufe benötigt werden. Dagegen spricht möglicherweise, dass die Linien 432 und 442 in Syburg betrieblich durchgebunden sind.*

## Fahrradmitnahme neu geregelt

**Köln. (le) Seit dem 1.4.2014 gelten neue Mitnahmeregeln für Fahrräder im NRW-Nahverkehr. Diese berücksichtigen jetzt auch die zunehmend verbreiteten Pedelecs und E-Bikes.**

Fahrräder normaler Bauart, auch mit elektrischem Hilfsmotor, sind jetzt in allen Fahrzeugen zugelassen. Das geht über die Beschlüsse des Runden Tisches Fahrradmitnahme (wir berichteten in **Ruhrschiene 2013#1**) hinaus, wonach die Mitnahme von Pedelecs und E-Bikes zunächst nur im Eisenbahnverkehr (SPNV) vorgesehen war, da die kommunalen Verkehrsbetriebe Haftungsprobleme sahen. Inzwischen sind ihre Bedenken ausgeräumt und es konnte eine kundenfreundliche Lösung gefunden werden. Fahrräder mit Verbrennungsmotor sind generell ausgeschlossen. Sonderkonstruktionen wie Tandems, Liegeräder oder Dreiräder werden weiterhin nur im SPNV befördert. Schwerbehinderte mit solchen Rädern dürfen im Kulanzwege diese auch in Bus und Straßenbahn mitnehmen.

Die Mitnahmemöglichkeiten stehen generell unter dem Vorbehalt des verfügbaren Platzes im Fahrzeug. Die Beförderung von Rollstühlen

und Kinderwagen hat generell Vorrang, im Zweifelsfall entscheidet das Fahrpersonal. Ebenso ist die Fahrradmitnahme nicht möglich, wenn die eingesetzten Fahrzeuge, z. B. Kleinbusse, dies nicht erlauben. Im SPNV können in fast allen Zügen die Fahrräder in den vorhandenen Mehrzweckräumen ohne zeitliche Einschränkung mitgenommen werden, ansonsten sind die Türräume für die Fahrradmitnahme vorgesehen.

Bei Bussen und Straßenbahnen legen die Verkehrsunternehmen die Mitnahmezeiten fest. Im VRR erlauben die meisten Unternehmen diese montags bis freitags ab 9 Uhr und am Wochenende ganztägig. Die DSW 21 lässt in den Schulferien die Mitnahme auch in der Morgenspitze zu. Im ländlichen Raum ist die Mitnahme montags bis freitags meist erst ab 19 Uhr, samstags ab 15 Uhr sowie sonn- und feiertags ganztägig erlaubt. Auskunft über die Mitnahmezeiten erteilen die Unternehmen.

## Bahnsteige in Bewegung

**Gelsenkirchen. (le) An einigen Bahnhöfen in unserem Verbreitungsgebiet geraten die Bahnsteige in den nächsten Jahren in Bewegung. Das betrifft insbesondere die Bahnsteighöhen, aber auch die Bahnsteiglängen. Grund dafür ist der zukünftige Fahrzeugeinsatz.**

Wenn zwischen 2018 und 2020 die RRR-Fahrzeuge den Betrieb auf den bisherigen RE-Linien aufnehmen, müssen die Bahnsteige an allen Haltepunkten bestimmte Bedingungen erfüllen: die Bahnsteige müssen 215 Meter lang sein (Ausnahme RE 4, da hier die kürzeren RRR-Fahrzeuge eingesetzt werden), und es ist eine Mindesthöhe von 55 cm erforderlich, da die

RRR-Fahrzeuge keine Klappstufen haben werden. Diese Bedingung ist an allen Bahnhöfen der RRR-Stammstrecke Dortmund - Duisburg erfüllt, hier sind alle Bahnsteige 76 cm hoch und ausreichend lang. An den Außenästen muss aber einiges nachgearbeitet werden. Dies betrifft in unserem Verbreitungsgebiet sowohl die Strecke Dortmund - Hamm - Minden als auch

die Strecke Oberhausen - Emmerich. Zwischen Dortmund und Minden werden die betroffenen Stationen in den nächsten Jahren bereits endgültig für den RRX mit 76 cm Bahnsteighöhe fitgemacht.

Schwieriger sieht es auf der Strecke Oberhausen - Emmerich aus. Hier sollten bereits zum Dezember 2016 alle Haltepunkte eine Mindestbahnsteiglänge von 190 m haben, da dann die Doppeltraktionen fünfteiliger Abellio-FLIRTs halten werden. Bislang haben nur die Bahnsteige in Oberhausen Hbf, Dinslaken, Wesel und Emmerich die erforderliche Länge, alle anderen müssen, vielfach provisorisch, angepasst werden, da auf dieser Strecke zur Zeit die Planung für den dreigleisigen Ausbau läuft, dieser aber sicherlich nicht rechtzeitig umgesetzt werden kann. Somit müssen die bisherigen Bahnsteige auch dann verändert werden, wenn sie mittelfristig abgerissen und am neuen Außengleis neugebaut werden. Ab etwa 2019 kommen dann auch die RRX-Fahrzeuge zum Einsatz, wodurch 55 cm Mindesthöhe und 215 m Länge erforderlich werden. Dies betrifft alle Stationen bis Wesel sowie Mehrhoog, Empel-Rees und Emmerich.

## Langfristig 76 cm-S-Bahnsteige

Weitere Veränderungen sind mit den zukünftigen S-Bahnen zu erwarten. Für die Ausschreibung der S-Bahn-Linien im VRR mit Betriebsaufnahme im Dezember 2019 wird der VRR Neufahrzeuge mit einer Bodenhöhe von 80 cm (statt bisher 100 cm) fordern. In diesen Fahrzeugen können dann auch standardmäßig Toiletten eingebaut werden. Es ist zu erwarten, dass diese Fahrzeuge deutlich günstiger beschafft werden können, da auf Standard-Bauserien zurückgegriffen werden kann.

Jetzt hat der VRR ein mittelfristiges Bahnsteighöhenkonzept vorgelegt, das langfristig für alle S-Bahn-Strecken eine Bahnsteighöhe von 76 cm vorsieht. Zwar gibt es im VRR 108 Stationen mit 96 cm-Bahnsteigen, weitere 30 ließen sich noch von 76 cm auf 96 cm anheben, bei 33 lässt sich dies aber aufgrund von Misch-

verkehren mit anderem Personenverkehr bzw. Güterverkehr auch langfristig nicht realisieren, in ganz NRW sind es sogar 50 Stationen. Darunter sind u. a. alle Bahnhöfe der S 2 von Castrop-Rauxel Hbf bis Duisburg Hbf. Damit ist eine vollständige Barrierefreiheit nur mit 76 cm-Bahnsteigen möglich. Hinzu kommt, dass es bei zukünftigen Bedienungskonzepten vermehrte Mischverkehre geben wird, u. a. muss der RE 42 ab Dezember 2016 zwischen Essen und Duisburg über die S-Bahn-Gleise fahren.

Zwar wäre die Anhebung der 30 noch ausbaubaren Stationen von 76 cm auf 96 cm für nur 75 Mio. Euro möglich, während die Absenkung von 108 Stationen nach bisherigen Erfahrungswerten etwa 140 Mio. Euro kosten dürfte. Die Differenz sollte aber bereits bei der anstehenden Fahrzeugbeschaffung eingespart werden können. Der VRR sieht nach den bisherigen Untersuchungen die Möglichkeit, mit seinen Finanzmitteln etwa drei bis vier Stationen jährlich von 96 auf 76 cm umzubauen, wobei je nach örtlicher Situation unterschiedliche Bauverfahren (Rückbau der Bahnsteige, Aufschottern, Anhebung des Gleisplanums) in Betracht kommen. Die Priorität des Umbaus kann dann unter Berücksichtigung anderer Planungen (z. B. Bahnhofsmodernierung, Nachrüstung mit Rampen oder Aufzügen) nach Bedeutung der Stationen (v. a. Ein-/Aussteigerzahlen) erfolgen. Als erstes sind die Bahnhöfe der S 5/S 8 an der Reihe, auf denen keine anderen S-Bahn-Linien halten, da hier bereits im Dezember die neuen S-Bahn-Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

Auf einem Teil der Strecken (S 2, S 3, S 9) soll bereits mit der Betriebsaufnahme 2019 die Einstiegshöhe der Fahrzeuge 80 cm betragen, auf der S 1 und der S 4 wird sie durch Einbauten (Podeste), die später wieder entfernt werden können, 100 cm betragen. Ebenso kann auf der S 28 (Neuvergabe mit Elektrifizierung zum Dezember 2021) mit niedrigerer Einstiegshöhe gerechnet werden, während bei der S 6 und der S 11 der Einsatz von Fahrzeugen mit niedrigerer Bodenhöhe erst in der übernächsten Ausschreibung (ca. 2034) zu erwarten ist.

## Wettbewerb um RRX gestartet

**NRW. (Ie) Mit zwei EU-weiten Ausschreibungen für die Herstellung und Wartung der RRX-Fahrzeuge und die Betriebsleistungen mit diesen Fahrzeugen haben die zuständigen Aufgabenträger Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), Nahverkehr Rheinland (NVR), SPNV Rheinland-Pfalz Nord sowie Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV) den Wettbewerb um den Rhein-Ruhr-Express (RRX) eröffnet. Bereits entschieden wurde die sog. Interimsvergabe für die Betriebsleistungen bis zur Inbetriebnahme der RRX-Fahrzeuge.**

Für die RRX-Fahrzeuge hat das Land einen umfangreichen Anforderungskatalog aufgestellt, worin vor allem Höchstgeschwindigkeit, Beschleunigung, stufenlose Einstiege an 76 cm-Bahnsteigen und andere Ausstattungsmerkmale festgelegt werden. Die Fahrzeuge, die von den NRW-Aufgabenträgern erworben werden, sollen nicht nur geliefert, sondern auch während der gesamten Nutzungsdauer von 30 Jahren von den Herstellern gewartet werden. Diese dürfen die Wartung zwar auch von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen durchführen lassen, müssen aber für die Verfügbarkeit für den Fahrbetrieb gerade stehen. Eine solche Fahrzeugausschreibung ist zwar in Deutschland neu, hat sich aber in anderen Ländern, u. a. in Großbritannien, bereits bewährt.

Beschafft werden rund 80 überwiegend vierteilige Doppelstocktriebwagen mit jeweils rund 400 Sitzplätzen, die überwiegend in Doppeltraktion verkehren sollen. Ein kleiner Teil der Triebwagen wird nur dreiteilig mit entsprechend geringerer Sitzplatzanzahl sein. Nach den bisherigen Rückmeldungen haben sich bei dieser Ausschreibung die großen der Fahrzeugbranche, nämlich Siemens, Bombardier, Alstom (zusammen mit Skoda) und Stadler für den Wettbewerb angemeldet. Wie viele unterschiedliche Fahrzeugkonzepte dann tatsächlich angeboten werden, bleibt offen. Geplant ist ein Verhandlungsverfahren mit etwa fünf Bewerbern, wobei dann sukzessive die Zahl der Bewerber verringert wird, bis der Gewinner feststeht.

Die Fahrzeuge sollen sukzessive ab 2018 bis 2020 ausgeliefert werden und dann linieneise auf den später in den RRX zu über-

führenden Linien RE 1, RE 5, RE 6 und RE 11 zum Einsatz kommen. Die Fahrzeuge für die im RRX-Zielnetz vorgesehene vierte Linie zwischen Köln und Dortmund sollen zunächst auf dem RE 4 eingesetzt werden.

### RRX-Vorlauf in drei Losen

Ebenfalls bereits gestartet wurde die Ausschreibung der Betriebsleistungen mit den RRX-Fahrzeugen mit gestaffelter Betriebsaufnahme ab Dezember 2018 bis Dezember 2020. Hierbei wurden drei Lose gebildet:

Los 1: RE 1 und RE 11 (5,8 Mio. Zug-km/a)

Los 2: RE 5 und RE 6 (6,0 Mio. Zug-km/a)

Los 3: RE 4 (2,4 Mio. Zug-km/a)

Die Vertragslaufzeit ist bis Dezember 2033 vorgesehen, es wird ein Bruttovertrag mit Anreizementen abgeschlossen, das bedeutet, dass die Fahrgeldeinnahmen bei den SPNV-Zweckverbänden verbleiben. Auch hier ist ein Verhandlungsverfahren vorgesehen. Es wird damit gerechnet, dass im vierten Quartal dieses Jahres der Zuschlag für das wirtschaftlichste Angebot erfolgen kann.

### Interimsvergabe an DB Regio

Da die bisherigen Verkehrsverträge für die Leistungen auf den Linien des RRX-Vorlaufbetriebs größtenteils im Dezember 2016 auslaufen, wurde eine Vergabe dieser Leistungen für die Zwischenzeit bis zur Betriebsaufnahme mit den RRX-Fahrzeugen erforderlich. Ebenso wurde ein Anschlussvertrag für die Linie RB 33 Süd (Aachen - Duisburg/Heinsberg) notwendig. Diese Linie sollte ursprünglich mit dem RE 4 zusammen ausgeschrieben werden, jetzt wird geprüft, in welchem Ausschreibungspaket sie

angeboten werden kann. Erwartungsgemäß setzte sich bei diesen Ausschreibungen der bisherige Betreiber DB Regio NRW durch. Die Übergangsvergabe läuft bis maximal Dezember 2022, die einzelnen Linien können bei Verfügbarkeit der RRX-Fahrzeuge gekündigt und dann mit den neuen Fahrzeugen bedient werden.

Auch für die schon lange geplante dritte RE-Linie zwischen Köln und Düsseldorf über Neuss gibt es endlich eine Lösung: Ab Dezember 2015 gibt es einen Vorlaufbetrieb mit dem RE 6a (Köln/Bonn Flughafen - Köln Hbf - Neuss - Düsseldorf). Ab Dezember 2016 werden dann die RE-Linien wie folgt fahren:

RE 1: Aachen - Köln - Duisburg - Hamm

RE 5: Koblenz - Köln - Duisburg - Wesel

RE 6: Köln/Bonn Flughafen - Neuss - Duisburg - Dortmund - Hamm - Minden

RE 11: Düsseldorf - Duisburg - Dortmund - Hamm (- Paderborn - Kassel-Wilhelmshöhe alle zwei Stunden)

Der RE 4 bleibt unverändert, der zusätzliche Halt in Wetter (Ruhr) ist wohl erst nach dem Einsatz der RRX-Fahrzeuge möglich. Die entfallenden RE-Leistungen zwischen Duisburg und Mönchengladbach werden durch die RB/

RE 42 (Münster - Essen - Krefeld - Mönchengladbach) übernommen, zwischen Wesel und Emmerich fährt zukünftig die RB 35 (Düsseldorf - Duisburg - Emmerich - Arnheim). Beides ist in den entsprechenden Verkehrsverträgen bereits festgelegt. Die Vertreter der Aufgabenträger zeigten sich mit dem erzielten Verhandlungsergebnis zufrieden. Aus Fahrgastsicht ist nicht ganz optimal, dass der RE 11 weiterhin mit ET 425 gefahren werden muss, ebenso der für ein Jahr geplante RE 6a (bei beiden Linien müssen Fahrzeuge mit Notbremsüberbrückung eingesetzt werden), allerdings könnte der RE 11 als erster von den neuen RRX-Fahrzeugen profitieren, und ab Dezember 2016 fahren dann die gewohnten Doppelstockzüge des RE 6 über Neuss bis Köln/Bonn Flughafen.

Wenig Neues gibt es über die RRX-Infrastruktur zu berichten. Bislang wurde nur der Planfeststellungsbereich 1 (Köln - Langenfeld) in drei Abschnitten offengelegt. In einem Planfeststellungsabschnitt (Leverkusen) fand inzwischen der Erörterungstermin statt. Für die Bauleistungen in diesem Bereich hat der Bund auch schon eine Finanzierungszusage gegeben.

## NWL beschließt Einführung des Westfalentarifs

**Unna. (red) In Westfalen-Lippe wird es künftig einen einheitlichen Nahverkehrstarif geben. Darauf verständigte sich die Verbandsversammlung des NWL am 9. April in Unna.**

Unter der Marke Westfalentarif werden fünf regionale Tarife und der NRW-Tarif zusammengefügt, letzterer wird im Binnenverkehr in Westfalen-Lippe als Relationstarif (z. B. SchöneReiseTicket) verschwinden, Pauschalpreistickets (z. B. SchönerTagTicket) werden aber weiterhin angeboten und anerkannt. Mit der Ablösung des kilometerbasierten NRW-Tarifs soll die aus den Regionaltarifen bekannte Preisstufensystematik um neue Preisstufen für die langen Reiseweiten ergänzt werden. Für die Mehrzahl der Fahrgäste, welche Bus- und Bahn über kurze und mittlere Entfernungen nutzt, werden die gewohnten Tickets und Preisstufen nach der Einführung des Westfalentarifs erhalten bleiben. Vorteilhaft wird sich auswir-

ken, dass Kunden mit Abo oder MonatsTicket, die über ihren Geltungsbereich hinaus fahren wollen, zukünftig zu allen Zielen in Westfalen-Lippe ermäßigte AnschlussTickets erwerben können. Diese Möglichkeit besteht momentan nur innerhalb der Grenzen der regionalen Tarifräume. Mit der Tarifeinführung wird der nach Einwohnern drittgrößte und flächenmäßig zweitgrößte deutsche Verbundtarif entstehen. Das Tarifgebiet umfasst 16 Kreise und drei kreisfreie Städte mit 5,7 Millionen Einwohnern und einer Fläche von 19.416 km<sup>2</sup>. Benachbarte Oberzentren wie Dortmund, Hagen und Osnabrück sollen zusätzlich in den Westfalentarif integriert werden, ebenso die Bahnstrecke ins niederländische Enschede.

### Mobilitätsrat Bochum

**Bochum.** (dg) Auf Wunsch der Bochumer Politik und verschiedener Ausschüsse u.a. für Umwelt, Verkehr sowie für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Infrastruktur hat Bochum einen Mobilitätsrat eingerichtet. Er soll nach Möglichkeit einen klimafreundlichen Verkehr, das veränderte Mobilitätsverhalten sowie die Anforderungen der Wirtschaft frühzeitig bei Planungsentscheidungen berücksichtigen helfen und für der Politik als Entscheidungshilfe dienen. Ziel des Beirats ist es, bereits zu Beginn von Planungsprozessen die betroffenen Akteure in grundsätzliche Überlegungen einzu beziehen und einen möglichst breiten Konsens zu erreichen. Vertreten sind u. a. ADFC, AG Behinderte in Bochum, Agenda 21, Arbeitskreis Verkehr, Bogestra, Einzelhandelsverband, IHK, Polizei, RuhrUni, VCD, Wirtschaftsförderung und PRO BAHN (mit Dirk Grenz). Aktuell befassen sich die Akteure mit der Bewerbung für die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS), beraten das Strategiepapier Mobilität, ein Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundlicher Verkehr Bochum“, Radfahrstreifen an der Königsallee, den Umbau des Zentralen Omnibusbahnhofs und das Integrierte Mobilitätskonzept Campus Bochum.

### Sicherheit im Bahnverkehr

**Dortmund.** (om) Am 18.03.14 fand eine regionale Werkstatt „Subjektive Sicherheit im Bahnverkehr“ statt. Hierbei stellten Reiner Bieck von der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft und Karl-Peter Naumann von PRO BAHN das Projekt „Security für Mitarbeiter und Fahrgäste von Verkehrsbetrieben bei der DB AG“ vor. Zentraler Aspekt ist die subjektive Sicherheit im öffentlichen Schienenverkehr sowohl aus Fahrgast- als auch aus Eisenbahnersicht. Viele vorgestellte Maßnahmen zu Erhöhung der subjektiven Sicherheit würden bei konsequenter Umsetzung nebenbei auch zu einer einfacheren Nutzung des öffentlichen Bahnverkehrs führen:

ausreichendes Service- und Sicherheitspersonal im Zug und am Bahnhof, Fahrscheinerwerb auch im Zug, saubere Züge und Bahnhöfe, zeitnahe und hilfreiche Informationen.

Übereinstimmend wurde von Teilnehmern berichtet, dass sich die Meldeschwelle von sicherheitsrelevanten Vorkommnissen erhöht hat. Einfache Beleidigungen oder Pöbeleien werden häufig gar nicht gemeldet. Kritisiert wurde zudem eine mangelnde Präsenz von Polizisten an den Bahnhöfen. Der Vertreter der Gewerkschaft der Polizei schilderte dazu, dass die Bundespolizei durch eine Reduzierung der Dienststellenzahl und deren Besetzung in der Fläche weniger präsent sei. Außerdem seien durch eine stärkere Verfolgung des Straftatbestands der Leistungerschleichung die Kollegen mit mehr Schreibtischarbeit beschäftigt. In letzter Konsequenz sei die tatsächliche Personalausstattung eine politische Entscheidung, aber das Problem mangelnder (subjektiver) Sicherheit im Bahnverkehr in der politischen Öffentlichkeit leider zu wenig präsent.

### Neue Linie in die Niederlande

**Düsseldorf.** (le) Wie das NRW-Verkehrsministerium jetzt bekanntgab, wird bei der Neuausschreibung zur Betriebsaufnahme im Dezember 2017 die RB 61 (Bielefeld - Osnabrück - Rheine - Bad Bentheim) bis Hengelo in den Niederlanden verlängert. Hierfür werden Zweisystem-Fahrzeuge benötigt. Erst im Dezember 2013 war der Grenzland-Express Bad Bentheim - Hengelo, der mit EU-Förderung drei Jahre lang betrieben wurde, wegen geringer Fahrgastzahlen (ca. 250 pro Tag) wieder eingestellt worden. Mit der Durchbindung werden wesentlich höhere Fahrgastzahlen (ca. 750 täglich) prognostiziert. Auch der Fahrzeugeinsatz wird optimiert, da die heutige Standzeit der Linie in Bad Bentheim (54 Minuten) für die Fahrt bis Hengelo genutzt werden kann. Die jährlichen Kosten für diese Angebotsausweitung teilen sich die Länder NRW (250.000 Euro), Niedersachsen (750.000 Euro) sowie die niederländischen Aufgabenträger (1.550.000 Euro).

## MOF 2 ausgeweitet

**Düsseldorf.** (gf) DB Station&Service AG hat dank von Einsparungen bei der bisherigen Umsetzung ein Budget von 20 Millionen Euro zur Verfügung festgelegt, um weitere Projekte zur Modernisierung von Bahnhöfen (MOF 2) zu ermöglichen. Da die Nachmeldungen das Budget weit überschritten haben, sind durch Bewertungskriterien wie Ein-/Aussteigerzahlen, Barrierefreiheit, Anlagenzustand usw. Stationen priorisiert worden. Neu aufgenommen wurden u. a. die Stationen Herne, Wattenscheid und Billerbeck als Maßnahmen im besonderen Landesinteresse, erster Nachrücker ist Hohenlimburg. Bahnhöfe wie Kamen-Methler, Nordböge, Heessen, Ahlen, Oelde und Lünen sollen aus einem Landesprogramm für die RRX-Außenäste in drei Stufen finanziert werden, die erste Stufe ist Ende 2018 zu erwarten.

## Neuer Münsterland-Vorstand

**Münster.** (red) Bei der Regionalversammlung des RV Münsterland am 08. März im Umwelthaus Münster wurde der Vorstand neu besetzt. Als Nachfolger des langjährigen Vorsitzenden Tobias Simon (Mettingen) wurde Franz Maxwill (Everswinkel) zum kommissarischen Vorsitzenden gewählt. Kassierer ist weiterhin Maximilian Heilmann (Drensteinfurt-Rinkerode). Neu im Vorstand ist Thomas Lins (Warendorf) als Beisitzer. Als einen Schwerpunkt der Arbeit im nächsten Jahr hat sich der Vorstand die Unterstützung der Reaktivierungspläne der WLE-Strecke Münster - Sendenhorst (- Neu-beckum) sowie der TN-Strecke Osnabrück - Recke vorgenommen. Weiterhin trifft sich PRO BAHN Münsterland jeweils am 2. Donnerstag in geraden Monaten um 19 Uhr im Umwelthaus Münster.

## 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 Uentroper 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: Oliver Mantel, Dortmund, ☎ 0231 13048788 und 0176 41573872, ✉ mantel@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  
Bankverbindung: PRO BAHN Ruhr, Sparkasse Gelsenkirchen, IBAN: DE18 4205 0001 0260 2899 22, BIC: WELADED1GKX

Spendenkonto: PRO BAHN NRW, Sparda-Bank West, IBAN: DE11 3706 0590 0003 8078 00, BIC: GENODED1SPK  
**Bitte als Verwendungszweck angeben: „Ruhrschiene“!**

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

Vorsitzender: Franz Maxwill, Pfarrer-Jaegers-Str. 2, 48351 Everswinkel, ☎ 02582 99909, ✉ fmaxwill@web.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, ☎ 0303982 0581, ☎ 0302017 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: Moritz Balz (mb), Günter Fiedler (gf), Dirk Grenz (dg), Oliver Mantel (om), Jochen Schönfisch (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

## U 47-Baustelle

**Dortmund.** (om) Als Vorprogramm zu unserer Mitgliederversammlung am 17.05.14 findet eine Besichtigung und Führung über die Baustelle Marsbruchstraße (kreuzungsfreie Ausfädelung der U 47 aus der B 1) unter fachkundiger Leitung von Herrn von den Bergen statt. Alle Mitglieder sind hierzu herzlich eingeladen. Wir treffen uns um 11:40 Uhr an der U-Bahn-Haltestelle „Vahleweg“, Ankunft der U47 in Richtung Aplerbeck um 11:36 Uhr (Dortmund Hbf ab 11:19 Uhr) wird abgewartet. „Nachzügler“ können sich bei Lothar Ebbers melden: 0176 7816 0592.

## Mai

**Samstag, 17.05.2014, 11:40 Uhr**  
U 47-Baustelle, s. o.

**Samstag, 17.05.2014, 14:15 Uhr**  
Regionalversammlung Ruhr, Dortmund, Kleiner Medienraum im Dortmunder U, ☒ Westentor oder ca. 10 Min. Fußweg von ☒☒ Dortmund Hbf

**Sonntag, 18.05.2014**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Halde Großes Holz**  
**10:10 Uhr** E Hbf ☒ (Service Point)

**Dienstag, 20.05.2014, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

**Dienstag, 27.05.2014, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

## Juni

**Donnerstag, 05.06.2014, 20:00 Uhr**  
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

**Dienstag, 10.06.2014, 18:35 Uhr**  
Grenz-Treff mit Exkursion, anschließend Imbiss bei Dirk Grenz. Treffpunkt ☒ Oberhausen-Sterkrade

**Donnerstag, 12.06.2014, 19:00 Uhr**  
Fahrgaststammtisch in Münster, UmweltHaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☒ Münster Hbf

**Sonntag, 15.06.2014**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Hückeswagen und Radevormwald**  
**10:10 Uhr** E Hbf ☒ (Service Point)

**Dienstag, 17.06.2014, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

**Dienstag, 24.06.2014, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

## Juli

**Donnerstag, 03.07.2014, 20:00 Uhr**  
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

**Dienstag, 15.07.2014, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

**Sonntag, 20.07.2014**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Chlodwig, Bäder und die alten Römer: Zülpich**  
**09:00 Uhr** E Hbf ☒ (Service Point)

**Dienstag, 22.07.2014, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

Die aktuellen Termine und weitere Informationen sind im Internet zu finden bei [www.probahn-ruhr.de](http://www.probahn-ruhr.de) unter Termine

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

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige hiermit den Fahrgastverband PRO BAHN e.V., Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die vom Fahrgastverband PRO BAHN e.V. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

IBAN

BIC

Datum, Unterschrift

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