



## Linie 310: Bauarbeiten gehen voran

Bochum. (le) Nachdem die Schienen auf der Hauptstraße zwischen Langendreer Markt und der Haltestelle Papenholz weitgehend verlegt sind (siehe Bild), wurden am 10. Februar die Baumaßnahmen auf der nördlichen Hauptstraße zwischen Markt und Langendreer gestartet. Seit dem 5. Mai wird auch auf der Unterstraße zwischen Markt und der bestehenden Haltestelle Unterstraße gebaut, weshalb die hier verkehrenden Buslinien bis zum dritten Quartal des nächsten Jahres umgeleitet werden müssen.



Seit Ende 2013 liegen in Langendreer bereits die Schienen von der Stockumer Straße bis hier zum Ortsausgang Richtung Witten. Foto: Jochen Schönfisch

Damit liegen die Bauarbeiten für die Straßenbahn nach Langendreer im Plan. Beim Ausbau entstehen folgende neuen Haltestellen: Am Negenborn, Igelstraße, Alte Bahnhofstraße, Langendreer Markt, Rudolf-Steiner-Schule, Auf dem Jäger und Bochum-Langendreer . Die Haltestelle Papenholz wird um einige Meter verlegt und ebenso wie die Haltestelle Crengeldanzstraße niederflurgerecht ausgebaut.

In Zukunft soll die Linie 310, statt über den eingleisigen Abschnitt in der Baroper Straße

### In dieser Ausgabe:

- S. 1 - 3: Bochum, Mülheim, Vest**
- S. 4 - 6: E-Bus, Westfalen**
- S. 7 - 9: Bahnbrücken, Münster Hbf**
- S. 10 - 11: VRR-Tarif, RV-Vorstand**
- S. 11 - 12: Impressum, Termine**

am Rande des Stadtteils, durch das Zentrum von Langendreer nach Witten verkehren. Zusätzlich wird dann jeder zweite Kurs der Linie 302 von Laer bis Langendreer zum S-Bahnhof verlängert. Hinzu soll eine HVZ-Linie von Witten bis zum S-Bahnhof Langendreer kommen. Die Fahrzeit vom Bochumer Hauptbahnhof bis Langendreer Markt verkürzt sich gegenüber der heutigen Buslinie 345 von 30 auf 19 Minuten.

Zum Einsatz kommen die neuen Bahnen vom Typ Variobahn, die zur Zeit bereits auf den Linien 301 und 306 eingesetzt werden. Bislang

können sie auf der Linie 310 nicht verkehren, da die Ausweichstellen auf der Baroper Straße zu kurz sind.

Das Busnetz im Bereich Langendreer wird neu gestaltet, um den Bereich Kaltehardt, der den Schienenanschluss verliert, besser ins Netz einzubinden. Hingegen wird der Busverkehr zwischen Langendreer und Witten reduziert, statt der Linien 378 und 379 soll nur noch eine Linie verkehren. Die endgültige Festlegung des Busnetzes, bei der auch der Ennepe-Ruhr-Kreis beteiligt werden muss, steht noch aus.

## Mülheim: Straßenbahndiskussion ohne Ende

**Mülheim an der Ruhr. (jg) Die Bezirksregierung Düsseldorf hatte gerade auf der Grundlage des im Dezember 2013 beschlossenen Nahverkehrsplans (NVP) die Stilllegung von ca. 4,5 km Meterspur-Schienenstrecke in Mülheim genehmigt (Thyssenbrücke – Friesenstraße, Waldschlösschen – Uhlenhorst, Hauptfriedhof – Flughafen), da meldete sich vor Pfingsten der Leiter der städtischen Beteiligungsholding, Hendrik Dönnebrink, öffentlich zu Wort und forderte von dem neu gewählten Stadtrat mutige Entscheidungen zur Zukunft des ÖPNV. Für ihn bedeutet das den kurz- bis mittelfristigen Ausstieg aus dem meter- und normalspurigen Schienenverkehr. Ein attraktives und vor allem kostengünstigeres Angebot könne auch durch einen reinen Busbetrieb sichergestellt werden.**

Dönnebrink übersieht bei seinem Appell an die Mülheimer Politik die eindeutigen Festlegungen, die von der Bezirksregierung Düsseldorf bei der Genehmigung des Mülheimer Nahverkehrsplans getroffen wurden. Für die Aufgabe weiterer Teile oder sogar des gesamten Schienennetzes bestünde aus mehreren Gründen kein Raum. So begründe das Interesse der Nachbarstädte am Weiterbetrieb der städteverbindenden Strecken ein öffentliches Verkehrsinteresse am Weiterbetrieb, zumal vier der fünf im NVP enthaltenen Linien Mülheims Grenzen überschreiten und der Oberhausener Betrieb technisch ein Ast des Mülheimer Netzes ist. Die Aufgabe des Abschnitts zwischen Thyssenbrücke und Friesenstraße wurde nur genehmigt, weil dieses Reststück der 1966 aufgegebenen Strecken nach Speldorf (Raffelberg) und Oberhausen (über Heidestraße) aufgrund der Konkurrenz der seit 1996 zwischen Mülheim und Oberhausen wieder durchgehend betriebenen Linie 112 und der parallel verkehrenden S-Bahn-Linien S 1 und S 3 keine verkehrsplane-

rische Entwicklungsperspektive mehr hat. Eine solche Entwicklungsperspektive wird auch für die Uhlenhorststrecke nicht gesehen, weil bei einer möglichen Verlängerung der Linie 102 zur Saarner Kuppe der Abschnitt zwischen Heuweg und Uhlenhorst bedeutungslos wäre. Die Aufgabe des Flughafenastes setzt nach Auffassung der Bezirksregierung Düsseldorf einen dauerhaft nutzbaren und heutigen Anforderungen an Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit genügenden Verknüpfungspunkt zwischen Bahn und Bus am Hauptfriedhof voraus. Der Haltestellenumbau am Hauptfriedhof als auch ein Radweg auf der stillgelegten Strecke dürfe einer möglichen späteren Wiederaufnahme des Bahnbetriebes – im „Regionalen Flächennutzungsplan (RFNP)“ als Schienenweg für den überregionalen und regionalen Verkehr dargestellt – weder planerisch noch konstruktiv im Wege stehen.

Trotz der eindeutigen Festlegungen der Aufsichtsbehörde könnte das Unwetter am Pfingstmontag nun die Diskussion pro und

contra Straßenbahn verstärken. Die sturmbedingten Oberleitungsschäden im Bereich Oberdümpen und Holthausen, insbesondere auf der Zeppelinstraße zwischen Hauptfriedhof und Tilsiter Straße, konnte die MVG den Umständen entsprechend schnell beseitigen. Schwerwiegender sind die Schäden auf der Kahlenbergstrecke. Die Fahrleitungsanlage ist hier zwischen Lembkestraße und Reichspräsidentenstraße auf einer Länge von 800 Metern vollständig zerstört, sodass zurzeit zwischen Stadtmitte und Hauptfriedhof ein Schienenersatzverkehr zum Einsatz kommt. Die MVG geht davon aus, dass der Straßenbahnbetrieb erst wieder im Oktober aufgenommen werden kann. Die sturmbedingten Schäden belaufen sich auf ca. 900.000 Euro, davon allein 700.000 Euro für die Fahrleitungsanlagen und das Räumen der Strecken. Die Arbeiten werden von der VIA Verkehrsgesellschaft mbH erbracht und an die MVG verrechnet. Deshalb wird sich der Fehlbetrag der MVG entsprechend erhöhen. Dies in einer Situation, wo das Defizit in diesem Jahr auf 33,95 Mio., 2015 auf 35,5 Mio. und mittelfristig auf 37,5 Mio. Euro zu steigen droht. Zu hoffen ist, dass der Schaden durch den avisierten Hilfsfonds des Landes Nordrhein-Westfalen ganz oder teilweise kompensiert werden kann. Das Pfingstunwetter wird also die politische Dis-

kussion um einen kostengünstigen Nahverkehr in Mülheim weiter verschärfen.

### Kommentar

*Streckenstilllegungen durch Kaputtsparen: Dieses „Mülheimer Modell“ – praktiziert bei der Linie 104 zum Flughafen – scheint bei der Kahlenbergstrecke nicht angewandt zu werden. Die Planungen und Vorbereitungen für den auf dem neuesten Stand der Technik zu realisierenden Neubau von 800 Metern Oberleitung laufen bereits. Ausschlaggebend dabei ist wohl auch die eindeutige Haltung der Aufsichtsbehörde, die weitere Stilllegungen nicht genehmigen wird. Erinnert sei in diesem Zusammenhang an die Tatsache, dass SPD und CDU die 104 an der Wertgasse enden lassen wollten, dies aber nur am Widerstand der Bezirksregierung gescheitert ist. Der Mülheimer Schienenverkehr hat nur eine Zukunft, wenn die Straßen- und Stadtbahn als attraktives Massenverkehrsmittel begriffen wird und der Bus mehr als bislang eine Zubringerfunktion erfüllt. Was in Mülheim ebenso zu kurz kommt, sind die weiteren Planungen für die Verlängerung ab Broich (Heuweg) zur Saarer Kuppe. Schienennetze haben nur dann eine Chance, wenn Sie sich an geänderte Siedlungsstrukturen anpassen und dadurch attraktiv und auch wirtschaftlich bleiben.*

## Neues Spätnetz im Kreis Recklinghausen

**Herten. (dg)** Seit dem 15. Juni wird im größeren Teil des Bedienungsgebiets der Vestischen Straßenbahnen, allerdings nicht in Bottrop und Gladbeck, werktags ab 22 Uhr und sonntags ab 21 Uhr nach einem neuen Abendnetz bis gegen 1 Uhr nachts gefahren. Teilweise neue Routen verbessern im Vest die Abbringerfunktion von den Knotenbahnhöfen, wie Castrop-Rauxel Hbf, Dortmund-Mengede, Recklinghausen Hbf und Wanne-Eickel Hbf auf den nachfragestärksten Routen, schwächere Routen mit wenigen Fahrgästen werden dann allerdings nicht mehr oder nur noch mit TaxiBus bedient. Dies führt nach Unternehmensangaben zu einer Reduzierung im Angebot von rund 112.000 Bus-Kilometern im Jahr und einer von der Politik gewollten Ersparnis von etwa 282.000 Euro.

In Marl verkehren abends ab 22 Uhr nicht mehr der SB 26 nach Wulfen und SB 27 nach Herten. Von Marl ist die Nachbarstadt Herten nur mit einem Umweg über Recklinghausen erreichbar. Nach Sickingmühle (Linie 225) geht es dann auch nur per Taxibus. Marl ist zwar

stark betroffen, die Anschlüsse zur Bahn in Marl-Sinsen und Recklinghausen Hbf werden aber verbessert, und der SB 25 fährt täglich eine Stunde später als bisher von Marl nach Dorsten und nach Recklinghausen.

Der SB 23 verkehrt nach 21 Uhr nicht mehr

von Recklinghausen nach Scherlebeck und Westerholt, was zu Fahrgastkritik in den Medien führte. In Oer-Erkenschwick und Waltrop wurde das Angebot ebenfalls erheblich reduziert, wenn auch die Verknüpfung von und nach Essen am Recklinghauser Hbf optimiert wurde. Allerdings verkehrt die Linie 231 abends nicht mehr durchgängig bis Waltrop, sondern endet dann in Oer-Erkenschwick.

Der SB 22 von Castrop-Rauxel nach Datteln fährt am Spätabend nur noch ab/bis Europa-platz, die letzte Fahrt startet hier jetzt um 00:11 Uhr (bisher 22:53 Uhr ab Münsterplatz). Der SB 24 fährt zu später Stunde nur zwischen Dortmund-Mengede und Datteln, dann aber weiter auf dem Weg der Linie 232 bis Recklinghausen. In beiden Richtungen wird auch hier eine Stunde länger gefahren. Somit werden in

diesem Bereich jeweils auch nur die aufkommensstärksten Äste, dafür aber länger bedient.

*Insgesamt folgt die Vestische mit ihrem Spätangebot im Ansatz dem Trend vieler Ruhrgebietsstädte, die am Spätabend den NachtExpress lediglich auf den nachfragestärksten Relationen einsetzen und nicht mehr das komplette Netz fahren. Gute Zu- und Abbringerfunktionen zur Bahn und anderen überörtlichen Angeboten der Nachbarbetriebe sind hierbei aber entscheidend, um auch neue Kunden zu gewinnen und sinnvoll zu sparen, ohne Fahrgäste zu vergraulen.*

Ebenfalls seit Fahrplanwechsel bilden in Umsetzung des NVP Gelsenkirchen die Linien 212, 222 und 244 werktags tagsüber einen sauberen 10-Minuten-Takt zwischen Buer Rathaus und Hassel Eppmannsweg.

## Elektro-Busse in Münster und Oberhausen

**Münster/Oberhausen. (le) Noch in diesem Jahr startet der erste Elektrobus mit schnell ladenden Batterien im Linienbetrieb der Stadtwerke Münster (SWM). Im nächsten Jahr kommen zwei E-Busse im Netz der Stadtwerke Oberhausen (STOAG) hinzu.**

Während bisherige Elektrobusse mit großen Batterien und entsprechende zusätzlichen Energieaufwand eingesetzt wurden, sehen neue Konzepte den Einsatz von Bussen mit kleineren Batterien vor, die während der Wendezeiten im Rahmen der Umläufe schnell aufgeladen werden können. Entsprechend werden Schnellladestationen an den Endstellen erforderlich. In Münster ist dazu die eher gering ausgelastete SWM-Linie 14 (Maikottenweg – Hbf – Zoo) ausgewählt worden, die planmäßig am Maikottenweg 12 und am Zoo 25 Minuten Standzeit hat. Hier werden die Schnellladestationen aus dem Mittelspannungsnetz der SWM gespeist. Die Batterien haben eine Kapazität von 86 kWh, beim Schnellladen können in nur fünf Minuten 50 kWh gespeichert werden, allerdings soll normalerweise etwas langsamer geladen werden, was die Lebensdauer der Batterien deutlich erhöht. Auch bei Verspätungen gibt es deutliche Sicherheitspuffer: Bis zu zwei Ladevorgänge können entfallen, ohne dass der Bus zum Stehen kommt. Da der größere Teil

der Ladeinfrastruktur an der Ladestation vorgehalten wird, hat der Bus fast dieselbe Fahrgastkapazität wie ein vergleichbarer Dieselbus. Ab 2016 sollen dann weitere vier E-Busse für einen Demonstrationsbetrieb auf der Linie 14 zum Einsatz kommen.

In Oberhausen werden die Ladestationen direkt aus dem Gleichstromnetz der Straßenbahn gespeist, vorgesehene Standorte sind Sterkrade Bahnhof und Neumarkt (hier befindet sich ein Unterwerk). Die jetzt ausgeschrieben zwei E-Busse sollen auf den ebenfalls weniger bedeutenden STOAG-Linien 962 (Sterkrade – Kleekamp) und 966 (Sterkrade – Schloss Oberhausen – Bero-Center) eingesetzt werden, die jeweils stündlich planmäßig die Ladestationen anfahren. An einer Station sollen auch Elektro-PKW mit Schnellladefunktion „aufgetankt“ werden können.

Möglich werden diese Einsatzversuche durch Fördermittel des Bundesministeriums für Bildung und Forschung für die Busse sowie des NWL bzw. des VRR für die Ladestationen.

## NWL bestellt mehr Spätzüge

**Unna. (le/gf) Zum Fahrplanwechsel im Dezember bestellt der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) mehr Züge. Dabei werden in schrittweiser Umsetzung des Nahverkehrsplans (NVP) vor allem zusätzliche Spätverbindungen auf vielen Strecken rund um die Oberzentren eingerichtet. Zum bestehenden Leistungsumfang von 32,6 Mio. Zug-Km kommen im neuen Fahrplanjahr mindestens zusätzliche 543 Tsd. Zug-Km hinzu, weitere 39 Tsd. Zug-Km auf Linien zum VRR sind noch nicht endgültig abgestimmt. Die Mehrkosten in Höhe von 5,12 Mio. Euro werden teilweise durch zusätzliche Mittelzuweisungen des Landes in Höhe von 1,81 Mio. Euro gedeckt, der Rest wird aus dem Rücklagen entnommen.**

Ein Nachfrageschwerpunkt ist die Strecke Münster – Osnabrück mit der RB 66 („Teuto-Bahn“), auf der im Querschnitt bis zu 6.900 Fahrgäste pro Tag unterwegs sind. Der NVP des NWL sieht schon bei einer Nachfrage über 3.000 Fahrgästen im Querschnitt zwei Züge pro Stunde und Richtung vor, was mittelfristig im Rahmen der Neuausschreibung des Teutonetzes umgesetzt werden soll. Jetzt werden erst einmal zu den neun Verstärkerzügen morgens und nachmittags sechs weitere hinzukommen.

Auch auf dem Korridor Münster – Gronau (RB 64, „Euregio-Bahn“) werden bis zu 6.700 Fahrgäste im Querschnitt gezählt. Für solche Strecken ist laut NVP eine Bedienung bis 0 Uhr vorgesehen, die bislang nur am Wochenende erfolgt. Zukünftig wird täglich ab Münster Richtung Gronau bis 0:08 Uhr im Stundentakt gefahren, ab Gronau Richtung Münster bis 23:44 Uhr.

Auf der RB 67 (Münster – Bielefeld, „Der Warendorfer“) wird der mittägliche Schülerzug von Münster, der bei der Neuvergabe auf Beelen eingekürzt wurde, wieder bis Rheda-Wiedenbrück gefahren. Der Spätzug Münster ab 22:17 Uhr wird auch sonn- und feiertags bis Beelen verkehren.

### Mehr Wochenend-Nachtverkehr

Auf der RB 50 (Münster – Dortmund, „Der Lüner“) verkehrt bisher in den Wochenendnächten ein Zusatzzugpaar (Münster ab 00:40 Uhr und Dortmund ab 00:35 Uhr). Neu hinzu kommt jetzt ein weiteres Zugpaar jeweils eine Stunde später.

Die RB 51 („Westmünsterland-Bahn“)

verkehrt bisher täglich nur bis 21.52 Uhr ab Dortmund Hbf in Richtung Enschede. Die letzten Züge ab Dortmund über Lünen, Selm, Lüdinghausen und Dülmen nach Coesfeld sollen nun am Wochenende noch zwei Stunden später verkehren. Die späteren Züge der RB 51 verlassen Dortmund Hbf um 22:52 Uhr und 23:52 Uhr und erreichen Coesfeld um 23:53 Uhr und 00:53 Uhr.

Aufgrund der hohen Nachfrage von über 10.000 Fahrgästen östlich von Hamm wird die bisher nur am Wochenende verkehrende RB 69 („Ems-Börde-Bahn“) von Hamm (ab 00:53 Uhr) nach Bielefeld (an 01:37 Uhr) täglich verkehren. Dort besteht an Wochenenden zusätzlich Anschluss an die RE 78, sodass selbst Minden von Köln aus noch per Wegekette erreichbar ist. Diese letzte Verbindung hat an Wochenenden regelmäßig eine Besetzung von über 400 Fahrgästen. Daher wird hier ein zusätzliches Zugpaar eine Stunde später angeboten, welches in Hamm (ab 01:52 Uhr) sowohl aus Münster (RB 89) als auch aus dem Ruhrgebiet (RE 1) Anschluss aufnimmt. Auch der neue Gegenzug ab Bielefeld (ab 01:02 Uhr) hat noch Anschluss aus Minden.

Von Hamm aus wird in Richtung Paderborn die RB 89 („Ems-Börde-Bahn“) an Samstagen und Sonntagen zusätzlich um 00:57 Uhr abfahren und Paderborn um 01:50 Uhr erreichen. Die spätere Verbindung von Münster bis Lippstadt und zurück bis Hamm bleibt dabei unverändert. Da auch im Hellwegkorridor die Fahrgastzahlen stark gestiegen sind (bis zu 8.300 Fahrgäste im Querschnitt), wird von Paderborn aus die Bedienung der RB 89 nach Hamm um eine Stunde bis

nach 0 Uhr ausgedehnt. Täglich fährt dann die Ems-Börde-Bahn um 00:11 Uhr in Paderborn ab und erreicht um 01:01 Uhr Hamm.

## Wenig Neues in Südwestfalen

Auf der RB 93 („Rothaar-Bahn“) endet zur Zeit der Zug ab Siegen (mo-fr ab 20:16 Uhr, sa+so ab 21:16 Uhr) in Erndtebrück. Dieser Zug verkehrt zukünftig bis Bad Berleburg und anschließend wieder zurück bis Erndtebrück.

Bei der RB 95 (Siegen – Dillenburg, „Sieg-Dill-Bahn“) kann der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) aufgrund finanzieller Vorgaben ab Fahrplanwechsel auf seinem Gebiet den sonn- und feiertäglichen 2-Stunden-Takt nicht mehr finanzieren. Da ein Inselbetrieb zwischen Siegen und Rudersdorf weder verkehrlich noch betrieblich sinnvoll ist, wird auch der NWL seinen Streckenabschnitt abbestellen. Zur Zeit wird noch geprüft, ob zur Kompensation des Wegfalls der RB 95 der RE 99 (Siegen – Frankfurt) in Rudersdorf halten kann, was allerdings den sowieso schon sehr unsicheren Anschluss dieser Linie an den RE 9 (Siegen – Aachen) gefährden würde.

Eine weitere Fahrplanänderung, die auf hessische Angebotsänderungen zurückgeht, wird es ab Sommer 2015 auf der RB 55 (Brilon – Korbach, „Upland-Bahn“) geben. Die Linie wird dann über den reaktivierten Abschnitt Kor-

bach – Frankenberg zweistündlich bis Marburg verkehren. Um in Marburg Anschlüsse an den schnellen RE nach Frankfurt zu bekommen, verschiebt sich die Fahrlage der RB 55 um eine halbe Stunde. Damit wird in Brilon Wald nicht mehr der Anschluss an den RE 17 (Kassel – Hagen) erreicht, sondern an den RE 57 (Dortmund – Winterberg/Brilon Stadt). Diese Linie verkehrt aber zwischen Bestwig und Brilon bislang nicht in durchgehendem Takt, so dass die RB 55 montags bis freitags tagsüber (drei Zugpaare) und am Wochenende generell bis Bestwig verlängert wird. Von Brilon Stadt gibt es jeweils in Brilon Wald Anschlüsse in und aus Richtung Marburg. Diese Maßnahme wird nur übergangsweise erforderlich, da zwischen Korbach und Frankenberg noch ein zusätzlicher Kreuzungsbahnhof (Viermünden) eingerichtet wird, so dass dann durchgängig Anschlüsse an den im Rahmen der Neuausschreibung des Sauerlandnetzes zukünftig zweistündlich bis Brilon Stadt verkehrenden RE 57 bestehen. Die RB 55 wird dann wieder grundsätzlich bis Brilon Stadt verkehren.

Noch mit dem VRR abgestimmt werden müssen geplante Angebotsverbesserungen auf den Linien RE 14 (Essen – Borken), RB 45 (Dorsten – Coesfeld), RB 52 (Dortmund – Lüdenscheid), RB 53 (Dortmund – Iserlohn) und RE 57 (Dortmund – Winterberg/Brilon Stadt).

## ZRL-Förderprogramm aktualisiert

**Unna. (gf) Die Zweckverbandsversammlung des Zweckverbands SPNV Ruhr-Lippe (ZRL) hat in Unna das Förderprogramm mit einem Volumen von insgesamt ca. 6 Millionen Euro und einer Laufzeit von 2013 bis Ende 2015 aktualisiert. Die Summe teilt sich je zur Hälfte in die Bereiche SPNV und ÖPNV auf.**

So stellt die fertig gestellte Fördermaßnahme „Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Schwerte (Ruhr)“ einen zusätzlichen Anreiz für die weitere Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes dar. Die Stadt Schwerte hat nun den Umbau des Zentralen Omnibusbahnhofs sowie der Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen eingereicht.

Der Umbau der Bahnhöfe Balve, Neuenrade und Selm-Beifang ist in Vorbereitung. Ein Um-

bau der Stationen wird aufgrund der Planungen nicht mehr vor Ende 2015 umsetzbar sein. Die Machbarkeitsstudie für den Bahnhof Welver ist bereits abgeschlossen. Es liegen Planungen alternativ für den Umbau des Mittelbahnsteigs oder von neuen Außenbahnsteigen vor. ZRL und DB favorisieren die Außenbahnsteige.

Auch der Bahnhof Preußen hat durch eine Machbarkeitsstudie einen Entwicklungsschub bekommen. Mittlerweile hat die Stadt Lünen

auch Mittel für eine Studie zum Durchstich des Personentunnels nach Lünen-Süd beantragt. Mit einem solchen Durchstich kann ein ganzer Stadtteil auf kurzem Wege an den Bahnhof angebunden werden, vor allem aber können zahlreiche P&R-Plätze für Berufspendler in direkter Nähe der Verkehrsstation eingerichtet werden, was sich auf die Fahrgastzahlen und die Attraktivität des Bahnhofs Preußen sehr positiv auswirken kann.

Finanziert durch den ZRL werden weiterhin die Dynamischen Fahrgastinformationen (DFI) in den zugehörigen Städten und Kreisen. Damit wird es möglich, auf allen DFI-Anlagen an Haltestellen und Busbahnhöfen Echtzeiten der dort verkehrenden Busse anzuzeigen. Darüber hinaus stehen diese Echtzeiten auf mobilen Endgeräten (z.B. Smartphones) oder auch für elektronische Fahrplanauskunftssysteme zur Verfügung.

## Eisenbahnbrücken: Der Verfall droht

**Berlin. (le) Bislang gab es für das Streckennetz der Deutschen Bahn nur einen globalen Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht (IZB), den die DB aufgrund der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) mit dem Bund jährlich erstellen muss und der auf der Website des Eisenbahnbundesamts (EBA) veröffentlicht wird. Hierin sind zwar akribisch einzelne Kennzahlen über den Zustand der Anlagen aufgelistet, es werden aber nur bundesweite Gesamtwerte, getrennt nach Fern- und Ballungsnetz und Regionalnetzen, genannt. Selbst hierbei gibt es in der veröffentlichten Version noch Einschränkungen. Zitat auf der Website des EBA: „Diese Internet-Version wurde gegenüber dem IZB um einzelne Detailaussagen reduziert, da diese aus Sicht der DB AG Betriebs-/Geschäftsgeheimnisse darstellen und daher schützenswert sind.“**

Jetzt hatte die Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen eine kleine Anfrage zum Zustand der Eisenbahnbrücken in Nordrhein-Westfalen gestellt. In der Antwort (Drucksache 18/1255) gibt es eine detaillierte Liste sämtlicher Eisenbahnbrücken im Land mit der Kategorisierung ihres Zustands.

Anlass der Anfrage war eine Äußerung von Bahnchef Grube in der Zeitung „DIE WELT“ vom 22. Januar 2014. Er wird dahingehend zitiert, dass bei 1.400 Brücken in Deutschland dringender Sanierungsbedarf bestehe und sich der Sanierungsstau auf inzwischen 30 Mrd. Euro belaufe. Die Grünen hatten analoge Anfragen zum Brückenzustand in Bayern und Baden-Württemberg gestellt, hier gab es in der Antwort jedoch nur aggregierte Zahlen.

Die Bahn kennt für ihre Brücken im IZB vier Zustandskategorien:

**Zustandskategorie 1:** Punktuelle Schäden am Bauwerksteil, welche die Sicherheit nicht beeinflussen. Maßnahmen des vorbeugenden Unterhalts sind bei langfristig (länger als 30 Jahre) zu erhaltenden Bauwerksteilen auf ihre

Wirtschaftlichkeit hin zu prüfen.

**Zustandskategorie 2:** Größere Schäden am Bauwerksteil, welche die Sicherheit nicht beeinflussen. Maßnahmen des vorbeugenden Unterhalts sind bei lang- und mittelfristig (länger als 18 Jahre) zu erhaltenden Bauwerksteilen auf ihre Wirtschaftlichkeit hin zu überprüfen.

**Zustandskategorie 3:** Umfangreiche Schäden am Bauwerksteil, welche die Standsicherheit nicht beeinflussen. Eine Instandsetzung ist noch möglich, ihre Wirtschaftlichkeit ist zu prüfen.

**Zustandskategorie 4:** Gravierende Schäden am Bauwerksteil, welche die Sicherheit noch nicht beeinflussen. Eine wirtschaftliche Instandsetzung ist nicht mehr möglich.

Aufgrund dieser in der DB-Richtlinie vorliegenden Definitionen sieht die Bundesregierung die vorliegende Eingruppierung „dringend sanierungsbedürftig“ ab einer Einstufung in Zustandskategorien 3 und 4 an, schränkt aber ein: „In der aktuellen Bewertung 3 und 4 ist keine eindeutige Trennung nach Stand-, Verkehrs- und Betriebssicherheit möglich, da

## Bahnbrücken

das Bewertungsverfahren der Ril 804 eine Gesamtbewertung der drei Fragen vorsieht. Themen der Zuordnung 3 und 4 werden daher in regionalen Entscheiderkonferenzen einer Maßnahmenfestlegung zugeführt. Daher sind in Zustandskategorie 3 bis 4 begutachtete Brücken nicht pauschal als „dringend sanierungsbedürftig“ einstuftbar.“

### 44 % mit deutlichen Schäden

In die Kategorien 3 und 4 fallen in NRW 1478 von 3466 Brücken im Fern- und Ballungsnetz (43 %), 428 von 876 Brücken im Regionalnetz (49 %) sowie 17 von 27 Brücken im Netz der RegioNetz Infrastruktur GmbH (63 %), insgesamt also 1923 von 4369 (44 %).

Die Brücken mit der Zustandskategorie 4 sind nicht unbedingt in einem schlechteren Zustand als die in Zustandskategorie 3, der Hauptunterschied ist, dass sie nach wirtschaftlichen Aspekten nicht mehr saniert werden können, sondern ausgetauscht werden müssen. So ist die immer noch außer Betrieb befindliche Müngstener Brücke in Kategorie 3. Ohne eine Einzelbewertung vornehmen zu können, kann festgestellt werden, dass ein Großteil der betroffenen Brücken in den nächsten 10 bis 15 Jahren ausgetauscht oder saniert werden muss.

Schaut man sich einmal bestimmte Hauptstrecken an, findet man überall zahlreiche größere Brücken mit Sanierungsbedarf. Darunter sind besonders häufig Stahlbrücken, die um die vorletzte Jahrhundertwende gebaut wurden, u. a. bei der damals vielerorts durchgeführten Verlegung der innerstädtischen Bahntrassen auf Dämme oder beim Bau der Kanäle. Diese Brücken haben inzwischen meist ihre technische Lebensdauer erreicht. Hinzu kommen Brücken, die nach den Kriegszerstörungen behelfsmäßig wieder aufgebaut wurden, auch hier sind vielfach Sanierungsmaßnahmen erforderlich. Dass diese Sanierungen nicht ohne massive Beeinträchtigungen des Verkehrs möglich sind, ist leicht einsehbar. Nur ein paar Beispiele: Auf den Ferngleisen der 25 Kilometer langen Hauptstrecke Düsseldorf – Duisburg

fallen die Brücken über die Hauptstraßen Kölner Straße und Erkrather Straße nördlich des Düsseldorfer Hauptbahnhofs in Kategorie 4, neun weitere Brücken in Kategorie 3. Auf dem Folgeabschnitt der Ferngleise zwischen Duisburg und Essen fallen drei Brücken in Zustandskategorie 4, 16 weitere in Kategorie 3. Zwischen Essen und Hamm sind dann zwar keine Brücken mehr zu erneuern, aber vier zwischen Essen und Bochum, zehn zwischen Bochum und Dortmund sowie neun zwischen Dortmund und Hamm sind sanierungsbedürftig. Welche Auswirkungen Bauarbeiten hier auf den Betrieb im Gesamtnetz haben, lässt sich leicht ausrechnen.

### Kommentar

*Seit ein paar Jahren ist die Diskussion um den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur bundesweit entbrannt. Hochrangige Kommissionen auf Bundesebene, geführt von den früheren Verkehrsministern Dähre (Sachsen-Anhalt) und Bodewig (Bund) haben in ihren Berichten ausführlich und überzeugend die Unterfinanzierung des Sektors herausgearbeitet. Jetzt ist die Politik gefordert, den Finanzrahmen entsprechend anzuheben. Während aber die Straße und die Wasserstraße – in beiden Bereichen steht die Infrastruktur unter staatlicher Verwaltung – regelmäßig mit spektakulären Sanierungsfällen in der Öffentlichkeit auftritt, man denke nur an die regelmäßige Berichterstattung über die Leverkusener Autobahnbrücke über den Rhein, hält sich die Bahn, bei der die Infrastruktur in einer Aktiengesellschaft verwaltet wird, bislang auffällig zurück und geht erst dann in die Öffentlichkeit, wenn es bereits zu spät ist. Beispiel dafür ist die scheinbar unendliche Geschichte der Sanierung der Müngstener Brücke, deren Abschluss wieder einmal um ein halbes Jahr verschoben wurde. Dabei ist breiter politischer Rückhalt für die Bahn nur dann zu gewinnen, wenn die Betroffenheit aller Regionen deutlich wird. Erst wenn jeder Bundestagsabgeordnete weiß, dass auch in seinem Wahlkreis wichtige Eisenbahnbrücken vor sich hin gammeln und*

*dringend saniert werden müssen, wird er dieses Problem als sein Thema erkennen. Ob die Konstruktion des Bahnnetzes als Aktiengesellschaft mit einem Gewinnabführungs- und Beherrschungsvertrag mit der DB Holding die geeignete Rechtsform ist, um die im Grundgesetz-Artikel 87e (4) festgelegten Gemeinwohlverpflichtungen des Bundes zu sichern, bleibt offen. Bislang dient das Aktiengesetz eher dazu, unangenehme Fakten zum öffentlichen Bahnnetz als Geschäftsgeheimnisse verbergen zu können.*

*Ein anderer Aspekt wird auch klar: Während die Sperrung der Müngstener Brücke zwar eine schmerzhaft Unterbrechung der Strecke zwischen Solingen Mitte und Remscheid Hbf bedeutet, jetzt noch verstärkt durch die nicht mehr aufschiebbare Streckensanierung zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Remscheid Hbf, hat dies aber keine nennenswerten Auswirkungen auf das übrige Netz. Anders sieht das bei den Hauptstrecken aus. Hier ist es*

*heute schon problematisch, die notwendigen Baumaßnahmen für ESTW-Ausbau, Tunnel- und Brückensanierungen, Bahnhofsmmodernisierungen und ganz normale Gleisauwechslungen so zu koordinieren, dass der Integrale Taktfahrplan nicht zur Makulatur wird. In den nächsten Jahren sollen noch dringend notwendige Ausbaumaßnahmen (Betuwe, RFX) im Hauptstreckennetz hinzukommen. Und ein paar mehr Züge auf den Hauptstrecken sind auch schon bestellt. Wir brauchen dringend einen mehrjährigen Ausbauplan, in dem diese Baumaßnahmen verträglich koordiniert werden. Ansonsten droht bei zu lange verschobenen Unterhaltungsmaßnahmen die Einrichtung von Langsamfahrstellen, wodurch viele Fahrpläne ins Wanken geraten und die planmäßigen Anschlüsse gefährdet werden. Die Unterhaltungsrückstände aus der Ära Mehdorn sind noch lange nicht aufgearbeitet, mehrere Jahre Rückstand lassen sich nur in einem längeren Zeitraum als einem Jahrzehnt wieder aufholen.*

## Umbau: Hauptbahnhof Münster mit Umwegen

**Münster. (le) Nach der Fertigstellung der modernisierten Verkehrsstation beginnt jetzt der Neubau des Empfangsgebäudes. Dabei kommt es für viele Fahrgäste über längere Zeit zu großen Umwegen.**

Das bestehende Empfangsgebäude wird größtenteils abgerissen, lediglich ein L-förmiger Gebäudeteil an der südwestlichen Ecke bleibt aus städtebaulichen Gründen bestehen. Bereits im August werden der Westausgang des Nordtunnels sowie der Verbindungsgang entlang der Ladenzeile westlich der Gleise gesperrt. Im September wird auch der Westausgang des Südtunnels geschlossen, nur während des Weihnachtsmarkts soll dieser befristet geöffnet werden. Die bisher im Empfangsgebäude vorhandenen Serviceeinrichtungen wie Reisezentrum, ServicePoint, Fahrkartenautomaten, WC und Läden werden provisorisch auf der Ostseite zwischen Südtunnel und Hamburger Tunnel untergebracht.

Fahrgäste zur Innenstadt, Radstation oder den auf der Westseite abfahrenden Bussen müssen einen der östlichen Ausgänge nutzen

und dann durch den weiter südlich gelegenen „Hamburger Tunnel“ gehen, um zum Bahnhofsvorplatz zu kommen. Dieser Tunnel wird für den PKW-Verkehr gesperrt und für die zu erwartenden Fußgängerströme eingerichtet. Die Bahn rechnet vor, dass der durchschnittliche Umweg 270 Meter bzw. gut drei Minuten beträgt und dass der längste Weg von Gleis 2 zum Bussteig D 550 Meter bzw. 6,5 Minuten beträgt. *Die angegebenen Zeiten dürften für ältere Menschen oder Fahrgäste mit Gepäck kaum zu erreichen sein, und in den Spitzenzeiten ist auch größeres Gedränge zu erwarten.*

Insgesamt sind für die Bauarbeiten am neuen Empfangsgebäude rund zwei Jahre veranschlagt, die Westausgänge sollen rund 15 Monate gesperrt bleiben, so dass zum übernächsten Weihnachtsmarkt wieder die normalen Wege nutzbar sind.

# Änderungen im VRR-Tarif

**Gelsenkirchen. (le) Zum 1.1.2015 werden die VRR-Preise erneut steigen, diesmal ist eine durchschnittliche Erhöhung von 3,8 % vorgesehen. Wie in den Vorjahren gibt es auch wieder einige strukturelle Änderungen.**

Im Bereich der Zeitkarten wird eine neue Preisstufe A3 für größere Städte mit hohem Schienenanteil eingeführt. Darunter fallen zunächst Düsseldorf, Dortmund, Essen, Bochum und Wuppertal. Ursprünglich war vorgesehen, auch in Duisburg und Gelsenkirchen die neue Preisstufe einzuführen, hier gab es aber Bedenken. Die VRR-Verwaltung soll jetzt den Kriterienkatalog weiterentwickeln, damit weitere Städte in die Preisstufe A3 aufrücken können. Der VRR erwartet, dass die A3-Städte und -Verkehrsbetriebe ihr Verkehrsangebot (Basis 2014) erhalten bzw. ausbauen. Die VRR-Verwaltung soll jetzt den Kriterienkatalog weiterentwickeln, damit auch andere Städte in die Preisstufe A3 aufrücken können. Alle vier Jahre soll die Einhaltung der Kriterien gutachterlich überprüft werden, ggf. können Städte wieder abgestuft werden.

Das Ticket 2000 wird überdurchschnittlich angehoben, das Ticket 1000 unterdurchschnittlich, verliert im Gegenzug aber die Mitnahmemöglichkeit für einen Erwachsenen abends und am Wochenende. Damit sind die Bedingungen beim Ticket 1000 identisch mit dem SozialTicket. Letzteres wird erstmalig seit der Einführung im Gesamt-VRR preislich angepasst (von 29,90 Euro auf 30,90 Euro).

Die Preisstufe E gilt zukünftig auch in den Kragenbereichen. Fahrten aus DSüd in die Kragenbereiche von DNord fallen damit ebenso in den VRR-Tarif wie Fahrten aus DNord in die Kragenbereiche von DSüd. Dies gilt beispielsweise für Fahrten von Essen nach Nijmegen, Dortmund nach Bocholt oder Unna nach Wesel. Diese Relationen fielen bislang unter den NRW-Tarif bzw. konnten nicht durchgelöst werden (z. B. Essen – Nijmegen).

Beim Semesterticket hat der VRR den Studenten ein neues Vertragsangebot vorgelegt, das ab dem Wintersemester 2015 zusätzlich

zur allgemeinen Preissteigerung eine Erhöhung um 2,00 Euro pro Monat vorsieht. In den vier Folgejahren soll das Semesterticket zusätzlich zur allgemeinen Erhöhung jeweils 0,45 Euro pro Monat teurer werden. Hierüber müssen mit den Studierendenschaften der Hochschulen neue Vereinbarungen getroffen werden.

## Sondertarife in OB und W

Für zwei Städte wurden probeweise Sondertarife genehmigt. In Oberhausen gibt es seit dem 1.7. das City O.Ticket, mit dem für vier Euro vier Stunden lang im Bus- und Straßenbahnnetz in Oberhausen gefahren werden kann. Montags bis freitags gilt dieses Ticket erst ab 9 Uhr. Ab 19 Uhr und am Wochenende kann eine weitere Person mitgenommen werden. Das Ticket gibt es bei den Vorverkaufsstellen und den Busfahrern, auch denen der Nachbarbetriebe, die mit der STOAG-Gemeinschaftslinien betreiben. Im SPNV ist es nicht gültig. Mit diesem Ticket soll versucht werden, die rückläufige Nutzung im Bartarif zu stoppen und eine bessere Auslastung in den Schwachlastzeiten zu erreichen. Der Versuch ist auf sechs Monate begrenzt, nach etwa drei Monaten soll ein Erfahrungsbericht erstellt werden, in dem vor allem die Auswirkung auf die Wirtschaftlichkeit beleuchtet wird.

Aufgrund einer Großbaustelle in der Innenstadt sollen in Wuppertal drei Jahre lang bis zu fünf Personen (ohne Altersbeschränkung) an Samstagen und verkaufsoffenen Sonntagen mit dem Wuppertaler Einkaufsticket ganztägig fahren können. Der Preis wird zunächst identisch mit dem des TagesTickets für eine Person sein (6,50 Euro). Dieses Ticket ist auch im SPNV gültig.

Das SchönesWochenendTicket der DB soll ab dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember analog zum Quer-durch-das-Land-Ticket preis-

lich neu festgelegt werden. Für die erste Person sind dann voraussichtlich 40 Euro zu bezahlen, bis zu vier Mitreisende können für jeweils vier Euro mitfahren. Beim SchönerTagTicket NRW

ist eine entsprechende Regelung zum Jahreswechsel noch nicht vorgesehen, hier steigen die Preise um 0,50 Euro für eine und um 1,00 Euro für bis zu fünf Personen.

## Neuer RV Vorstand gewählt

**Dortmund. (dg/le) Bei der Jahresmitgliederversammlung am 17. Mai 2014 in Dortmund wurde der bisherige Vorstand einstimmig bestätigt.**

Dirk Grenz bleibt Vorsitzender und Holger Kohring Stellvertreter. Als Beisitzer wurden gewählt: Bernhard Quack, Oliver Mantel, Kurt Meisen, Lothar Ebberts und neu Johannes Gith. Die Kassenprüfer sind Klaus Hasselberg, Ingo Beuermann und Axel Hercher. Als Delegierte für den Bundesverbandstag 2015 in Bremen wurden Dirk Grenz als erster und Kurt Meisen als zweiter Mandatsträger gewählt, Nachrücker ist Holger Kohring. Die Vertretung im VRR-Ausschuss für Verkehr und Planung bleibt bei Lothar Ebberts. Die Redaktion der Ruhrschie-

ne liegt weiterhin in den Händen von Holger Kohring und Lothar Ebberts.

Oliver Stieglitz wurde nach langjähriger Arbeit im Regionalverbands- und Landesvorstand verabschiedet, er wird jetzt schwerpunktmäßig in der örtlichen Kommunalpolitik tätig werden.

Arbeitsschwerpunkte sollen weiterhin Gespräche mit Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern, Stellungnahmen zu Nahverkehrsplänen, 15/30-Minuten-S-Bahn-Takt, die Betreuung der Landesgeschäftsstelle in Duisburg sowie die Mobil-ohne-Auto-Touren sein.

## 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: Johannes Gith, Weißenburger Str. 6, 45468 Mülheim, ☎ 0172 2036585, ✉ gith@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: WELADED1GK

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 Maxwell, 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: Günter Fiedler (gf), Johannes Gith (jg), Dirk Grenz (dg)

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

## August

**Donnerstag, 14.08.2014, 19:00 Uhr**  
Fahrgaststammtisch in Münster, UmweltHaus, Zumsandestr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf

**Sonntag, 17.08.2014**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Düsseldorfer Osten – zwischen Mittelalter und Industriekultur**  
10:10 Uhr E Hbf ☎ (Service Point)

**Dienstag, 19.08.2014, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

**Dienstag, 26.08.2014, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

## September

**Donnerstag, 04.09.2014, 20:00 Uhr**  
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

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

**Sonntag, 14.09.2014**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**100 Jahre Rhein-Herne-Kanal**  
10:15 Uhr E Hbf ☎ (Service Point)

**Dienstag, 17.09.2014, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

**Dienstag, 23.09.2014, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

## Oktober

**Donnerstag, 02.10.2014, 20:00 Uhr**  
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

**Donnerstag, 09.10.2014, 19:00 Uhr**  
Fahrgaststammtisch in Münster, UmweltHaus, Zumsandestr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf

**Samstag, 18.10.2014**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Besuch beim Nachbarn: Eupen**  
08:40 Uhr E Hbf ☎ (Service Point)

**Dienstag, 21.10.2014, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

**Dienstag, 28.10.2014, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen



*PRO BAHN bei der Besichtigung der Stadtbahnbaustelle Dortmund Abzweig Marsbruchstraße am 17.05.2014.*

**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)