



Mit dem Zug zu den Nachbarn

Gelsenkirchen/Wesel. (le) Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 rücken NRW (18 Mio. Einwohner) und die Niederlande (17 Mio. Einwohner) ein Stück näher zusammen. Auf der wichtigsten Zugverbindung zwischen beiden Ländern, der Strecke Oberhausen – Arnhem, werden neben den bisherigen Fernzugverbindungen (sechs bis sieben ICE-Zugpaare, ein CNL-Zugpaar) dann auch achtzehn Zugpaare des Nahverkehrs verkehren. Die Linie RB 35, die meist zwischen Duisburg und Wesel verkehrt, wird dann zum RE 19 Düsseldorf – Arnhem.



Am Samstag, den 14. November 2015, organisieren die regionalen Abteilungen der niederländischen und deutschen Fahrgastverbände Rover und PRO BAHN daher ab 13 Uhr in Wesel ein Symposium über den Öffentlichen Personenverkehr zwischen den beiden Ländern. Dabei werden ausführliche Informationen zum Betriebskonzept, den Anschlussmöglichkeiten in die bestehenden Netze, den neuen Fahrzeugen und den tariflichen Angeboten gegeben. Die Referenten kommen aus der Politik, von den Verkehrsverbänden und Aufgabenträgern, von ÖPNV- und ÖSPV-Anbietern, sind externe Berater oder Vertreter der Fahrgastverbände. Abgerundet wird die

Abellio Flirt, 5-teilig, für das Niederrhein-Netz.
Foto: Alexander Obliers (Abellio)

In dieser Ausgabe:

- S. 1 - 4: Nachbarn, SPNV
- S. 5: Finanzierung
- S. 6 - 8: Soest, Mülheim an der Ruhr
- S. 8 - 11: Tarife, Niederschelden Nord
- S. 11 - 12: Impressum, Termine

Veranstaltung von Diskussionsrunden.

Tagungsort ist das Schützenhaus Wesel-Fusternberg, An der Rundsporthalle 10, 46485

Wesel (8 Minuten Fußweg vom Bahnhof), Einlass ab 12.30 Uhr. Anmeldung per E-Mail ist erforderlich unter michalzik@probahn-nrw.de.

Wettbewerb im SPNV geht weiter

Gelsenkirchen/Unna. (Ie) Auch in dieser Ruhrschiene können wir über weitere Schritte bei den Ausschreibungen im SPNV berichten. Erfreulich ist, dass die Beteiligung an den einzelnen Verfahren rege ist. Offenbar haben die vom VRR eingeführten Modelle bei der Fahrzeugfinanzierung positive Auswirkungen.

Die eurobahn wird auch über den Dezember 2018 hinaus das Hellweg-Netz mit den Linien RB 50 "Der Lüner" (Münster – Dortmund), RB 59 "Hellweg-Bahn" (Dortmund – Soest), RB 69 "Ems-Börde-Bahn" (Münster – Hamm – Bielefeld) sowie die Linie RB 89 "Ems-Börde-Bahn" (Münster – Hamm – Paderborn – Warburg) betreiben. Der neue Vertrag läuft über zwölf Jahre bis Dezember 2030. In den Hauptverkehrszeiten werden die Kapazitäten insbesondere auf den Linien RB 50 und RB 69 vergrößert, wofür zusätzlich zu den bislang eingesetzten FLIRT-Vierteilern fünfteilige FLIRTs beschafft werden. Die nach der Reduzierung des IC-Angebots nachbestellten Fahrten von und nach Kassel-Wilhelmshöhe entfallen bekanntlich bereits ab Dezember 2016, stattdessen fährt dann der RE 11 entsprechende Leistungen. Die Zugbegleiterquote, die heute nur 40 % beträgt, wird dann auf 50 % tagsüber und 100 % ab 19 Uhr erhöht.

S-Bahn Rhein-Ruhr

Die Betriebsleistungen der meisten S-Bahn-Linien im VRR (wir berichteten in **Ruhrschiene 2014#3**) sind jetzt öffentlich ausgeschrieben. Dabei gibt es zwei Lose: das Los 1 mit 4,8 Mio. Zug-Km/Jahr auf den S-Bahnlinien 1 und 4 für den Betrieb mit Gebrauchtfahrzeugen mit 96 cm Einstieghöhe von 12/2019 bis 12/2031 und das Los 2 mit 7,1 Mio. Zug-Km/Jahr auf den Linien S 2, S 3, S 9 sowie RB 3 (Dortmund – Gelsenkirchen – Duisburg), RB 40 (Hagen – Essen) sowie RB 41 (Wesel – Oberhausen – Essen – Wuppertal) von 12/2019 bis 12/2034 mit Neufahrzeugen passend zu 76 cm-Bahnsteigen.

Der VRR ist hierbei der Anregung von PRO BAHN gefolgt, S 2 und S 4 in der Hauptver-

kehrszeit linienrein zu verdichten. Ursprünglich waren Verdichterlinien S 24 (DO-Mengede – UN-Königsborn) und S 42 (DO-Lütgendortmund – DO Hbf) angedacht, wodurch zwar der Fahrzeugeinsatz minimiert wurde. Allerdings hätte die S 24 in Gegenlastrichtung zwischen UN-Königsborn und DO Stadthaus ohne Halt verkehren müssen, die Anschlüsse in DO-Dorstfeld wären teilweise sehr ungünstig gewesen, ebenso die zeitliche Verteilung der Züge zwischen DO Hbf und DO-Mengede.

Im VRR-Ausschuss für Investitionen und Finanzen wurde mitgeteilt, dass das Los 1 möglicherweise schon in diesem Jahr vergeben werden könnte. Für für das Los 2 interessierten sich zahlreiche Bieter, der Zuschlag sei bis März 2016 angedacht.

Südwestfalen

Nächste wichtige Ausschreibung ist das bisher von Abellio gefahrene Ruhr-Sieg-Netz mit den Linien RE 16 (Essen – Iserlohn/Siegen) und RB 91 (Hagen – Iserlohn/Siegen) sowie RB 46 (Gelsenkirchen – Bochum, ursprünglich Emscher-Ruhrthal-Netz). Die auch zum Ruhr-Sieg-Netz zählende RB 40 wird mit dem S-Bahn-Los 2 ausgeschrieben (s.o.). Bei der Neukonzeption dieses Netzes ist die von der DB angedachte IC-neue Linie Münster – Siegen – Frankfurt zu berücksichtigen. Verhandlungen darüber laufen zwischen DB und den drei Aufgabenträgern. Die Betriebsaufnahme wird im Dezember 2019 sein.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember wird es in unserem Raum vier Betreiberwechsel geben. Im Vorgriff auf das ansonsten erst im Dezember 2016 startende neue Sauerlandnetz übernimmt

DB Regio bereits jetzt die RB 43 (Dorsten – Dortmund) von der NordWestBahn. Die Hessische Landesbahn (HLB) bedient ab Dezember die bisher von der Hellertalbahn gefahrene RB 96 (Betzdorf – Neunkirchen – Dillenburg). Dann wird auch im von der HLB gefahrenen Eifel-Westerwald-Sieg-Netz Los 2 das verbesserte Liniennetz eingeführt: Die neue RB 90 verkehrt von Limburg über Altenkirchen und Betzdorf nach Siegen und die RB 93 von Betzdorf über Siegen nach Bad Berleburg, wohingegen die RB 95 auf die Verbindung Siegen – Dillenburg eingekürzt wird. Die neu beschafften Fahrzeuge

übernehmen den Gesamtbetrieb.

EMIL

Die Westfalenbahn wird die Express-Linien Emsland und Mittelland betreiben, auf denen bislang DB Regio verkehrt. Dies umfasst den RE 15 (Münster – Emden), den RE 60 (Braunschweig – Minden – Rheine) und den RE 70 (Braunschweig – Minden – Bielefeld).

Ebenfalls von DB Regio übernimmt National Express den RE 7 (Rheine – Hamm – Wuppertal – Köln – Krefeld) und die RB 48 (Wuppertal – Köln – Bonn-Mehlem).

SPNV-Angebot: An den Grenzen knirscht es

Gelsenkirchen/Unna/Köln. (le) Die Regionalisierung des Schienennahverkehrs hat es mit sich gebracht, dass der Fahrgast die räumlichen Zuständigkeitsgrenzen meist auch beim Angebot merkt. An den Grenzen zu den Nachbarländern ist das oft und deutlich zu erkennen.

Zuletzt fiel es auf, als der benachbarte Aufgabenträger Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) auf der RB 95 den Sonn- und Feiertagsverkehr auf seinem Gebiet, also zwischen Dillenburg und der Landesgrenze, abbestellte. Dem NWL blieb nichts anderes übrig, als den Verkehr auch zwischen Landesgrenze und Siegen abzubestellen, so dass am Halt Rudersdorf an Sonn- und Feiertagen zwischen 01:11 Uhr und 22:52 Uhr kein Zug mehr hält. In Hessen hat man einfach ein anderes Verständnis vom Integralen Taktfahrplan (ITF).

Aber auch an den Grenzen zwischen den drei Zweckverbänden in NRW finden sich solche Brüche. Beispielhaft für die schlechte Abstimmung zwischen VRR und Nahverkehr Rheinland (NVR) ist der RE 1 (Hamm – Aachen) an Wochenenden. Zwischen Hamm und Düsseldorf verkehrt er rund um die Uhr, der NVR will ihn aber bisher nicht bis Köln mitbestellen. So zeigt der Fahrplan des RE 1 gegen 2:00 Uhr nachts in beiden Richtungen eine absurde Lücke – es fehlt in beiden Richtungen genau der Abschnitt zwischen Düsseldorf Hbf und Köln Messe/Deutz, denn auch im NVR gibt es noch ein spätes Fahrtenpaar zwischen Köln und Aachen. Die S 6 ist keine Alternative, sie ist in Köln schon abgefahren, wenn der RE 1

aus Aachen ankommt und erreicht Düsseldorf erst, wenn der RE 1 schon auf dem Weg nach Hamm ist, in Gegenrichtung werden die Anschlüsse ebenfalls knapp verpasst. Natürlich kann man auch mit der S-Bahn nachts von Köln ins Ruhrgebiet fahren. Es ist aber nicht jedermanns Sache, mehrere Dutzend Halte wie Köln-Stammheim, Langenfeld-Berghausen und Duisburg-Rahm oder Kettwig Stausee miterleben zu müssen. Die Fahrzeit ist je nach Zielort zwischen 30 und 60 Min. länger als mit dem RE 1. Dem Vernehmen nach soll der Wochenend-Nachverkehr im Rahmen der Ausschreibungen der zukünftigen RRR-Linien verbessert werden. Allerdings würde dies beim RE 1 nach jetziger Planung erst Mitte 2020 wirksam.

VRR und NWL

Auch zwischen VRR und Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) gibt es Abstimmungsschwierigkeiten. Schon seit Jahren will der NWL an Samstagen tagsüber auf der RB 59 (Dortmund – Soest) wieder einen Halbstundentakt bestellen. Hier wird der Fahrgast wohl bis zum Inkrafttreten des neuen Vertrags für das Hellweg-Netz warten müssen, in dem diese Leistungen endlich vorgesehen werden. Bis dahin gibt es dann aber dennoch oft Verdichter-

züge: an den wichtigen Einkaufssamstagen vor Weihnachten und bei Borussia-Heimspielen, allerdings je nach Spielanpfiff.

Seit letztem Jahr gibt es auch den NWL-Beschluss, zwei Spätzüge an Wochenenden auf der RB 53 / RB 57 von Dortmund mit Flügelung in Schwerte nach Bestwig und Iserlohn einzusetzen. In beiden Fällen war der VRR bislang nicht bereit, seinen Anteil, der nur das Stadtgebiet Dortmund betrifft, mitzubestellen.

Auch die 2014 und 2015 im NWL beschlossenen Angebotsausweitungen auf dem RE 2 (Spätzugpaar Münster – Essen), RE 13 (Rücknahme von Kürzungen zwischen Hagen und Hamm), RE 14 (Verlängerung des Spätzuges Essen – Dorsten nach Borken und Schließung der Taktlücken zwischen Dorsten und Borken samstags nachmittags und sonntags vormittags) und RE 16 (Frühzug Hagen – Siegen montags bis freitags) bedürfen der Mitfinanzierung durch den VRR und sind daher erst einmal gescheitert, obwohl der VRR außer beim RE 2 nur die Abschnitte in den Stadtgebieten von Hagen bzw. Dorsten finanzieren müsste. Insgesamt geht es dabei um rund 96.000 Zug-Kilometer im NWL und 45.000 im VRR.

Diese fehlenden Mitbestellungen wurden jetzt im VRR-Ausschuss für Verkehr und Planung thematisiert. Die VRR-Verwaltung verwies darauf, dass in den letzten Jahren die Wünsche der Nachbarzweckverbände für Angebotsausweitungen in der Regel positiv beschieden wurden. Für den Fahrplanwechsel im Dezember wurden allerdings keine Zusagen für Leistungsausweitungen getätigt, da aufgrund der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans (NVP) der Gesamttraum des VRR auf Angebotslücken untersucht werden soll. Erst danach könne eine Priorisierung und Umsetzung der einzelnen Maßnahmen erfolgen. PRO BAHN wird darauf achten, dass dies nicht erst nach der Verabschiedung des NVP erfolgt, sondern im Aufstellungsverfahren, so dass schon zum übernächsten Fahrplanwechsel erste Umsetzungen möglich sind.

NVR und NWL

Beim RE 7 (Rheine – Hagen – Köln – Krefeld) sollte der Spätverkehr im Rahmen der Übernahme der Strecke durch National Express im Dezember ausgeweitet werden. VRR, NWL und NVR hatten daher zur Revision der SPNV-Pauschale einen täglichen Zug von Köln (ab 23:21 Uhr) und einen weiteren am Wochenende (Köln ab 00:21 Uhr) beim Land angemeldet, ebenso in Gegenrichtung eine Spätverbindung zwischen Münster und Hagen. Dies hat das Land zum Fahrplanwechsel im Dezember nicht als Bedarf bei der Pauschalensfestsetzung anerkannt, eine mögliche Umsetzung im Dezember nächsten Jahres hingegen angedeutet.

Auch bei der einzigen Strecke, bei der NVR und NWL direkt aneinander angrenzen, gibt es Defizite. So kann der Fahrgast am Wochenende noch um 00:24 Uhr mit der RB 25 von Köln bis nach Meinerzhagen fahren. In der Woche ist aber der Aufenthalt in der Domstadt deutlich begrenzter, da ist die letzte Abfahrt bereits um 20:24 Uhr. Der NVR lässt die beiden folgenden Züge (Köln ab 21:24 Uhr und 22:24 Uhr) noch bis zu seinem letzten Bahnhof Marienheide verkehren, die beiden letzten hat auch der NVR nur bis Gummersbach bestellt.

Kommentar

Wenn die Zweckverbände die ab und an aufkommende Forderung nach Gründung einer Landeseisenbahngesellschaft stoppen wollen, die den Zugverkehr in ganz NRW organisieren und die heutigen kommunal organisierten Aufgabenträger ablösen würde, müssen sie an solchen Stellen Lösungen finden, die über den kleinsten gemeinsamen Nenner hinausgehen. PRO BAHN ist gerne bereit, sachgerechte Vorschläge zu unterbreiten.

Das Land könnte bei der Neufestsetzung seiner SPNV-Pauschale einen Sondertopf für bessere aufgabenträgerüberschreitende Verbindungen einrichten, aus dem solche Nachbestellungen mitfinanziert werden können (Anreiz statt Aufgabenübernahme).

Mehr Geld für den ÖPNV in Sicht

Berlin/Düsseldorf. (le) Nach langem Gerangel sind zwei Finanzierungssäulen des ÖPNV für die Zukunft gesichert: Regionalisierungsmittel und GVFG-Bundesprogramm. Offen bleibt die Verteilung zwischen den Ländern. Auch die Aufteilung innerhalb des ÖPNV-Etats muss der NRW-Landtag neu ordnen.

In einem unerwarteten Moment wurde die Einigung erzielt: Bei der Besprechung der Bundeskanzlerin mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder zur Asyl- und Flüchtlingspolitik am 24. September wurde am Rande auch das Thema ÖPNV-Finanzierung behandelt. Im Beschlussprotokoll heißt es: „Die Regionalisierungsmittel werden in 2016 auf acht Mrd. Euro erhöht und in den Folgejahren jährlich mit einer Rate von 1,8 Prozent dynamisiert. Bund und Länder vereinbaren, die Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) im Rahmen der Neuregelung der Bund-Länder Finanzbeziehungen ungekürzt über 2019 hinaus fortzuführen. Die Regionalisierungsmittel werden entsprechend des Vorschlages der Länder zeitlich verlängert und nach ihrem Vorschlag (Kieler Schlüssel) auf die Länder verteilt. Bund und Länder werden die Dynamik des Anstiegs der Trassenpreise begrenzen.“

Danach ging es erst einmal schnell: Der Vermittlungsausschuss zwischen Bundesrat und Bundestag konnte am 14. Oktober in dem seit dem Frühjahr laufenden Verfahren ein Ergebnis über die Höhe und Dynamisierung der Regionalisierungsmittel bis zum Jahr 2031 erzielen, klammerte aber den Verteilungsschlüssel aus. Der im Vorjahr von den Ländern erarbeitete Kieler Schlüssel baute sowohl auf einer höheren Summe als auch einer höheren Dynamisierung auf, so dass auch die östlichen Bundesländer nicht unter den bisherigen Stand zurückgefallen wären. Bei der jetzt erzielten Einigung hätten damit einige Ostländer in den nächsten Jahren Einbußen von 20 % und mehr zu verkraften. Jetzt wurde die Bundesregierung ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates unter Zugrundelegen der Entwicklung der Verkehrsleistung und der

Bevölkerungsentwicklung den Verteilungsschlüssel festzulegen. Diese Einigung ging an den beiden Folgetagen durch Bundestag und Bundesrat, wobei in letzterem betont wurde, man strebe eine schnelle Einigung über den neuen Schlüssel an, so dass dieser noch für 2016 wirksam werde.

Für NRW bedeutet die Erhöhung der Gesamtsumme eine Steigerung in 2016 um über 93 Mio. Euro, bei bisheriger Dynamisierung wären nur rund 17,5 Mio. Euro mehr geflossen. Von der Veränderung des Schlüssels wird noch einmal eine zweistellige Millionensumme erwartet, die dann aber Jahr für Jahr weiter steigt, da der neue Verteilungsschlüssel nur in jährlichen Schritten umgesetzt wird.

GVFG-Mittel

Das GVFG-Bundesprogramm umfasst jährlich 332,56 Mio. Euro (NRW-Anteil 85 Mio. Euro). Von einer Dynamisierung ist nicht die Rede, man wird das Gesetzgebungsverfahren hierzu abwarten müssen. Von größerer Bedeutung für die Länder sind die Entflechtungsmittel (frühere GVFG-Länderprogramme), die rund 1,3 Mrd. Euro ausmachen (NRW-Anteil 259,52 Mio. Euro), ursprünglich und in NRW weiterhin zu je 50 % für ÖPNV und kommunalen Straßenbau. Über eine Fortführung dieser Zahlungen über 2019 hinaus und eine Wiedereinführung der mit dem Entflechtungsgesetz abgeschafften Zweckbindung muss noch bei der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen verhandelt werden.

In NRW muss für die Verteilung der Mittel das ÖPNV-Gesetz angepasst werden, da für die einzelnen Töpfe feste Beträge im Gesetz vorgesehen sind. Die Pauschalenverordnung, die u. a. die SPNV-Pauschale festlegt, aus der der SPNV-Betrieb finanziert wird, läuft

sowieso Ende 2015 aus und wird zur Zeit neu verhandelt.

Kommentar

Zwei wichtige Säulen der ÖPNV-Finanzierung sind für die nächste Zukunft gesichert. Besonders die Einigung bei den Regionalisierungsmitteln ist wegen der langfristigen Perspektive positiv zu sehen. Natürlich wurden dabei nicht alle Hoffnungen erfüllt, die Dynamisierung ist mit 1,8% statt 1,5% weiterhin unzureichend. Aber wenn es gelingt, den Hauptkostentreiber der letzten Jahre im SPNV, die Trassen- und Stationspreise der DB, in

den Griff zu bekommen, wäre viel gewonnen. Nach dem Gesetzesbeschluss soll dies nach Maßgabe des Eisenbahnregulierungsrechts erfolgen. Dies hoffentlich bald, damit schon das anstehende neue Trassenpreissystem von DB Netz (TPS 2017) hiervon erfasst wird.

Bessere, aber keineswegs rosige Zeiten für den ÖPNV in NRW sind absehbar. Jetzt gilt es, die Wunschliste zu öffnen, den Inhalt zu entstauben und auf den Prüfstand zu stellen, bei den Investitionen wie den SPNV-Betriebsleistungen. Es kommt gerade recht, dass das Land einen neuen ÖPNV-Bedarfsplan aufstellt und der VRR ebenso einen neuen Nahverkehrsplan.

Soest ist Wanderbahnhof des Jahres

Soest. (gf) Der Bahnhof Soest ist NRW-Wanderbahnhof des Jahres 2015. Seit dem 18. Oktober darf die umfassend modernisierte Verkehrsstation den begehrten Titel tragen. Wanderprofi Manuel Andrack und eine Jury aus Wander- und Nahverkehrsexperten wählten den Bahnhof unter mehr als 100 Vorschlägen aus.

Zum sechsten Mal lobte die Gemeinschaftskampagne „Busse & Bahnen NRW“ den Titel „Wanderbahnhof des Jahres“ aus. Im Frühjahr konnten Bus- und Bahnkunden, Wanderfreunde sowie interessierte Bürgerinnen und Bürger ihre Vorschläge im Mobilitätsportal NRW unter www.busse-und-bahnen.nrw.de sowie auf dem Postweg einreichen. Mit dem Titel reiht sich Soest in die Liste der bisher gekürten NRW-Wanderbahnhöfe ein: Schladern/Windeck (2014), Billerbeck (2013), Lennestadt-Altenhundem (2012), Heimbach (2011) und Iserlohn (2010).

Seit einer umfassenden Modernisierung vor fünf Jahren präsentiert sich der Bahnhof im historischen Empfangsgebäude mit schmuckem Eingangportal und umfassendem Service. Die nahezu vollständige Barrierefreiheit und die vielen innovativen Sanierungsdetails wie etwa die Photovoltaik- und die Geothermie-Anlage überzeugten die Jury ebenso wie die gute Lage. Direkte Umsteigemöglichkeiten zu regionalen Buslinien, die Vernetzung mit dem Radverkehr via Radstation und die direkte Anbindung an das Wanderwegenetz des Sauerländischen Gebirgsvereins machen den Bahnhof Soest zu einem idealen Ausgangspunkt für Rad- und

Wandertouren ins Sauerland. Eine elektronische Freizeitkarte in der Bahnhofshalle zeigt die Einstiege in die Touren und die interessanten Ausflugsziele in der Umgebung auf.

Bahnhofssanierung

Seit der Sanierung gilt der Bahnhof wieder als Aushängeschild und Eingangportal zur Soester Innenstadt. Mit den seit 2008 rund um den Bahnhof geschaffenen Gewerbeflächen, dem City Center, dem Vorplatz, einem neuen ZOB sowie dem Park&Ride-Parkhaus auf der Nordseite hat die Stadt ein echtes Vorzeigequartier geschaffen. Allein 5,7 Millionen Euro investierte die Wirtschaftsförderung Soest in die Umwandlung des Stationsgebäudes in einen modernen, serviceorientierten Bahnhof. Mit weiteren 6 Mio. Euro wurden die Sanierung der Bahnsteige, der Neubau des Tunnels mit Aufzügen und der Durchstich nach Norden in Richtung Innenstadt realisiert.

Punkten konnte auch der Service vor Ort. Bereits ab 5:00 Uhr empfängt die Bäckerei im Erdgeschoss die ersten Bahnreisenden, auch an Sonn- und Feiertagen ist sie bis 19:00 Uhr geöffnet. Ein zentraler Anlaufpunkt ist auch

die Bahnhofsbuchhandlung mit ebenso langen Öffnungszeiten. Im DB Reisezentrum gibt es zudem Informationen zu Fahrplänen und Tickets. Auch Toiletten oder Möglichkeiten zur Gepäckaufbewahrung gehören zum Service, den Wanderer schätzen.

Mit dem Erwerb und der Entwicklung von insgesamt rund 66.000 m² Bahnbrachen gab die Wirtschaftsförderung über die BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW (BEG) dem Areal auch aus städtebaulicher Sicht einen gehörigen Anschlag. Aktuell entsteht auf den Gelände ein modernes Hotel. Das Land Nordrhein-Westfalen hat die Maßnahmen der Stadt und der Wirtschaftsförderung umfangreich aus Mitteln der Verkehrs- und Städtebauförderung unterstützt.

Fahrplanwechsel der MVG am 4. Oktober

Mülheim an der Ruhr. (ah) Nach dem 14. Juni fand zu Beginn der Herbstferien erneut ein Fahrplanwechsel statt. Dabei wurden Maßnahmen vorgezogen, die ursprünglich für den Sommer 2016 geplant waren. Hintergrund war der Gleiszustand auf der Hauskampstraße in Styrum, der neun Monate vor der Stilllegung der Straßenbahnlinie 110 Investitionen in Höhe von mindestens einer halben Millionen Euro erfordert hätte.

Die geplante Stilllegung wurde deshalb vorgezogen und die Linie 110 komplett eingestellt. Zwischen Hauptbahnhof und Styrum und weiter bis Oberhausen-Ruhrpark wurde sie durch die neue Buslinie 128 ersetzt, zwischen Rathausmarkt und Hauptfriedhof durch die Straßenbahnlinie 104, beide montags bis freitags tagsüber im 20-Minuten-Takt. Die Linie 104 wiederum wurde zwischen Kaiserplatz und Hauptfriedhof im 10-Minuten-Takt durch die Straßenbahnlinie 112 ersetzt.

Die Linie 104 wird montags bis freitags von 06 bis 19 Uhr sowie samstags zwischen 10 und 18 Uhr zwischen den Haltestellen Stadtmitte und Grenze Borbeck zu einem 10- bzw. 15-Minuten-Takt verstärkt. Diese Fahrten beginnen und enden an der Haltestelle Kaiserplatz.

Mit der Linie 112 gibt es nun erstmals montags bis freitags abends, samstags nachmittags und sonntags (nach)mittags einen 15-Minuten-Takt nach Holthausen.

Die Linie 128 erschließt in Styrum erstmalig

Ausgangspunkt für Touren

Bis zu 10.000 Menschen suchen den Bahnhof Soest täglich auf, nicht nur wegen der guten Verkehrsanbindung an umliegende Zentren wie Dortmund, Hamm und Paderborn. Auch aus touristischer Sicht ist Soest eine Reise wert: Der Bahnhof ist idealer Ausgangspunkt für Abstecher in die Altstadt und Ausflüge ins nahe Sauerland. Die von Manuel Andrack erwanderte Tour führt über den Alten Soestweg. Vorbei am steinzeitlichen Galeriegrab „Steinkiste“ bietet sich immer wieder ein phantastischer Ausblick auf die Turmsilhouette der alten Hansestadt und weite Teile der westfälischen Bucht. Der modernisierte Bahnhof hat damit die Attraktivität der Hellwegregion deutlich gesteigert.

die Wohngebiete an der Moritzstraße und im Bereich der Limburgstraße. Dazu wurden die Haltestellen Schloss Styrum und Rolandstraße neu eingerichtet, dafür ist die Haltestelle Meißelstraße entfallen. Gleiches gilt für den NE 2.

Die Linie 129 endet statt am Ruhrpark nunmehr an der Friesenstraße in der Wendeschleife der Straßenbahn. Samstags wird das Fahrplanangebot bis ca. 20 Uhr ausgeweitet.

Die Haltestelle Feuerwache (Linien 104 und NE 4) wurde in Rotkreuzzentrum umbenannt.

Wir dokumentieren hier noch eine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen für den Ausschuss für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Mobilität (WstMA) am 29.09.2015: „Zum Fahrplanwechsel am 4. Oktober wird als Ersatz für den nördlichen Ast der Straßenbahnlinie 110 die neue Buslinie 128 zwischen Hauptbahnhof und OB-Ruhrpark eingeführt. Die Verwaltung hat in der Sitzung des WstMA am 7. November 2014 mitgeteilt, dass für den Betrieb dieser Buslinie zwei Angebote vorliegen: von der STOAG

Mülheim an der Ruhr

mit zwei Gelenkbussen über 646.611 Euro und von der MVG mit zwei Standardbussen über 574.735 Euro. Die Stadt hat das um 71.876 Euro billigere Angebot der MVG angenommen. Wir fragen die Verwaltung:

1. Welche Mehrkosten entstehen der Stadt durch den notwendigen Einsatz von drei Bussen der MVG, während die STOAG mit zwei Bussen fahren könnte? Wie werden diese Mehrkosten vor dem Hintergrund der beschlossenen Einsparungen im Nahverkehrsplan ausgeglichen?

Antwort: Die Kursanzahl der Linie 128 in der Hauptverkehrszeit beträgt drei Fahrzeuge bedingt durch 21 Minuten Fahrzeit zwischen den Haltestellen OB-Ruhrpark und Hbf und einem 20-Minuten-Takt. Die Kursanzahl ist von beiden angefragten Verkehrsunternehmen korrekt kalkuliert worden.

2. Falls die Stadt die Mehrkosten nicht trägt, fallen diese zu Lasten der MVG oder der VIA?

Antwort: Es fallen keine Mehrkosten an, da das günstigste Angebot angenommen wurde.

3. Hält die Verwaltung eine Umsteigezeit von 29 Minuten im 30-Minuten-Takt täglich abends sowie sonntags ganztags an der Haltestelle Ruhrpark in Fahrtrichtung Mülheim zwischen den Buslinien SB 90 und 128 für fahrgastfreundlich? Wenn ja, womit begründet sie das? Wenn nein, was tut sie als Aufgabenträgerin, um einen fahrgastfreundlichen Anschluss zu

ermöglichen?

Antwort: Die Verwaltung weist darauf hin, dass bei der Konstruktion des Fahrplans der Linie 128 in erster Linie Mülheimer Belange berücksichtigt wurden, d.h. eine Orientierung an den Anschlusszeiten im Bereich der Innenstadt. Da sich MVG und STOAG Fahrzeuge über Funk verständigen können, sollte aber bei einer Minute Differenz eine Anschlussicherung in den Abendstunden auf Nachfrage beim Fahrer möglich sein. Es wird auch auf die äußerst geringen Fahrgastzahlen der Haltestelle OB-Ruhrpark hingewiesen. Diese betragen nach der letzten Erhebung aus Richtung Mülheim kommend 22 Aussteiger am Tag, in Richtung Mülheim 25 Einsteiger am Tag.

Kommentar

Bedingt durch den Wegfall der Wendefahrt am Ruhrpark und die langen Wendezeiten (17 Minuten) könnte die STOAG in der Tat mit zwei Fahrzeugen auskommen. Die MVG muss am Hauptbahnhof und am Ruhrpark eine Schleife fahren und braucht deshalb einige Minuten mehr und drei Fahrzeuge. Wie es möglich ist, dass die Kosten für zwei Gelenkbusse mit vier Personalen tagsüber höher sind als drei Standardbusse mit sechs Personalen wird wohl für immer ein Geheimnis bleiben. Mathematisch lässt es sich zumindest nicht erklären.

Tarife an der Stadtgrenze: 2 Wege – 2 Preise

Mülheim an der Ruhr/Essen (ah) Mit der Stilllegung der Straßenbahnlinie 104 zwischen MH-Hauptfriedhof und Flughafen Essen/Mülheim sowie der Umstrukturierung des Busangebotes in Essen-Haarzopf und Frohnhausen (Linien 145/147/196) zum 14.06.2015 wurde die neue Buslinie 130 eingerichtet. Sie verkehrt montags bis freitags tagsüber alle 20 Min. (abends und am Wochenende alle 30 Min.) vom Hauptfriedhof (Wabe 344) über Haarzopf (Wabe 450) und Fulerum (Wabe 350) zum Rhein-Ruhr-Zentrum (Waben 342/350) und benötigt 17 Minuten. Die frühere Linie 145 verkehrte ab Flughafen täglich tagsüber im Stundentakt.

Das verbesserte Angebot hat seinen Preis: Die Fahrt von Mülheim über Essen nach Mülheim führt durch drei Waben und wird deshalb mit Preisstufe B berechnet. Dies entspricht auch den Regelungen des „VRR-Handbuchs für Tarif und Vertrieb“. Trotzdem haben Stadt und MVG schon nach Beschluss über den Nahver-

kehrsplan Ende 2013 auf Drängen von Bündnis 90 / Die Grünen und „Mülheimer Bürgerinitiativen“ (MBI) Gespräche mit der EVAG und dem VRR geführt, um eine Lösung zu finden. Dies ist jedoch entgegen anderslautenden Zusagen aus Essen vom Frühjahr diesen Jahres nicht gelungen.

Wer den hohen Fahrpreis scheut kann wie bisher mit Preisstufe A über Mülheim Stadtmitte (2 mal umsteigen) oder mit Fußweg zwischen Kaiserplatz und Hauptbahnhof in 34 Minuten vom Hauptfriedhof zum RRZ fahren. Und so soll die Linie 130 auch nur schwach frequentiert sein.

Die MBI haben indes im zuständigen Ausschuss für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Mobilität am 29. September 2015 die Änderung des Tarifgebietes 34 Mülheim an der Ruhr von drei auf zwei Waben bzw. alternativ eine Ausweitung der Wabe 342 auf Holthausen beantragt.

Beide Anträge wurden mehrheitlich abgelehnt. Die Verwaltung führte zur Begründung gegen eine Reduzierung der Anzahl der Waben Einnahmeverluste bei der MVG an, konnte diese aber nicht ansatzweise beziffern. Bei der zweiten Alternative lautete die Begründung wie folgt: „(...) Des Weiteren würden Fahrgäste, welche an den genannten Haltestellen, in Richtung Ratingen (Wabe 442, Linien 131/752/753) einsteigen benachteiligt, weil Sie dann den Zweiwabentarif dort nicht mehr nutzen können.“

Eine mögliche Lösung könnte die Zukunft bringen. In der Stellungnahme der Verwaltung heißt es: „Innerhalb des VRR werden verschiedene Möglichkeiten zu einem anderen

Tarifsystem geprüft, wie zum Beispiel dem Check in – Check out System, in dem eine streckenbezogene Abrechnung möglich wäre. Daher werden wir weiterhin versuchen, unsere Möglichkeiten innerhalb des VRR zu nutzen, um dem Kunden einen nachvollziehbaren Tarif anzubieten.“

Kommentar

Getreu dem Motto „Halbe Fahrzeit – doppelter Preis“ ist eine attraktive Busverbindung geschaffen worden, die zeigt, dass ein Tarifsystem mit Waben in der Metropolregion Ruhrgebiet zu Lösungen führt, die zwar für die Verkehrsunternehmen mehr Einnahmen, für die Fahrgäste aber keine Vorteile bringen. Es bleibt zu hoffen, dass in einigen Jahren ein neues Tarifsystem zu einer gerechteren Lösung führt.

Merkwürdig ist, dass ausgerechnet Ratingen als Alibi für eine Ablehnung herhalten muss, zumal die Linien 131 und 752 nicht einmal nach Holthausen fahren und lediglich die Linie 753 tagsüber im Stundentakt verkehrt. Die Zahl der Fahrgäste nach Ratingen-Breitscheid und Lintorf, die davon betroffen wären, dürfte sich in Grenzen halten. Die Ziele Ratingen-Tiefenbroich und Ratingen Mitte sind von Holthausen aus schon heute nur mit Preisstufe B (drei Waben) zu erreichen.

VRR-Tarif 2016: Mehr Niederrhein für Viele

Gelsenkirchen. (le) Etwas geringer als in den letzten Jahren fällt die für 2016 beschlossene Tarifierhöhung des VRR aus. Eine erste Maßnahme der geplanten Preisstufenreform wird nun umgesetzt: Die Preisstufen DNord, DSüd und E werden zu D zusammengefasst.

Stand zuletzt immer eine 3 vor dem Komma, so beträgt das Erhöhungsmaß dieses Mal 2,9%. Das Einzelticket der Preisstufe A bleibt mit 2,60 Euro stabil. Bei der Zusammenlegung der höchsten Preisstufen steigt das Einzelticket D um 6,6%, die Jedermann-Zeitkarten um acht bis neun Prozent. Wer bisher mit Preisstufe E unterwegs war, kann sich über Preisreduzierungen um 15,6 % (Einzelticket) und rund 25 % bei den Jedermann-Zeitkarten freuen. Bei den Zeitkarten, die nur in Preisstufe D und E angeboten werden (BärenTicket, SchokoTicket),

liegt die Erhöhung der Preisstufe D bei 3,9%.

Ebenfalls profitieren alle Ticket2000-Kunden von dieser Neuregelung: Abends und am Wochenende gelten ihre Tickets dann nicht mehr nur im Geltungsbereich DSüd oder DNord, sondern im gesamten VRR-Raum. Für die DSüd-Kunden kommen damit nicht nur die bislang nicht einbezogenen Gemeinden aus den Kreisen Kleve und Wesel nördlich der Linie Straelen – Kerken – Rheinberg – Voerde hinzu, sondern auch Isselburg, Bocholt und Rhede im Südwesten des Kreises Borken

sowie die niederländischen Brückenkopfstädte Venlo, Nijmegen, Millingen aan de Rijn und 's-Heerenberg. In diesen Orten sind VRR-Tickets

allerdings nur auf den deutschen Linien gültig. Die Tickets2000 der Preisstufen A1 bis C werden dabei nur um gut 3% teurer.

Ertüchtigung des NRW-Tarifs

Köln. (red) Zum 13.12.2015 erfolgt eine grundsätzliche Veränderung des NRW-Tarifs. Gut zehn Jahre nach seiner Einführung gibt es nun Tickets für alle verkehrsüblichen Wege.

Der heutige NRW-Tarif ist eine Kombination aus dem C-Preis der DB AG und einem Plus-Betrag, der auf alle Ticketpreise aufgeschlagen wird. Der Plus-Betrag wird auf Landesebene abgestimmt und bildet den Pool für die Ausgleichszahlungen an die kommunalen Verkehrsunternehmen. Diese Konstruktion finanziert die Anschlussmobilität, sodass ein NRW-Ticket auch für den Vor- und Nachlauf einer Bahnfahrt in Bussen und Stadtbahnen gilt. Für Gemeinden ohne Bahnhöfe sind die Fahrten in andere Gemeinden mit Bahnhöfen zugelassen, eine Gemeindeanbindungsdatei legt die jeweiligen Bahnhöfe fest. Der systembedingte Nachteil der bisherigen Regelung ist die Notwendigkeit, im sogenannten Hauptlauf der Fahrt eine SPNV-Verbindung zu nutzen. Dadurch sind zahlreiche verkehrsübliche Wege ausgeschlossen. Lediglich Pauschalpreistickets (SchöneFahrt NRW, SchönerTag NRW, SchönesJahr NRW) erlauben eine freizügige Nutzung des ÖPNV. Diese Tickets werden auch als relationslose Tickets bezeichnet.

Das neue Tarifbildungssystem berücksichtigt auch wichtige Busrelationen und Stadtbahnen. Dazu wurden auf Basis von Fahrplandaten verkehrsübliche Wege ermittelt und jede Gemeinde in NRW in das Entfernungswerk aufgenommen. Für die Fahrt zwischen zwei Gemeinden entfällt die Bindung an ein bestimmtes Verkehrsmittel, sodass auch zwischen zwei Bahnstrecken ein Abschnitt mit Bus oder Stadtbahn zulässig ist.

Dabei sollen unterschiedliche verkehrsübliche Wege zu einem Fahrpreis zusammengefasst werden. So würde eine Fahrt von Dortmund nach Münster über Hamm, Lünen oder Recklinghausen preisgleich angeboten. Um Einnahmenverluste zu vermeiden, ist aber nicht immer der kürzeste Weg preisbildend,

sondern der mit der höchsten Nutzungswahrscheinlichkeit.

Da sich nun mehrere Wegealternativen ergeben, entsteht ein Geltungsbereich, der auch die Gemeinden abseits des eigentlichen Fahrweges einschließt, wenn sie zwischen zwei zulässigen Fahrwegen liegen.

Der grundsätzliche Nachteil des NRW-Tarifs, dass Relationstickets zwar im Vor- und Nachlauf gelten, aber nicht von den kommunalen Verkehrsunternehmen verkauft werden, bleibt weiterhin bestehen. Der Fahrgast muss in vielen Fällen erst ein Ticket zum Bahnhof kaufen, da erst dort NRW-Tickets erhältlich sind.

Ein weiterer Nachteil ist die Abhängigkeit vom DB-Preis. Im Gegensatz zu Verbundtarifen, welche von den im Verbundraum tätigen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern festgelegt werden, bestimmt die DB AG die Relationspreise nach wie vor. Die Akteure aus NRW haben hier keinen Gestaltungsspielraum, eine Nachfragesteuerung durch Ausnahmen im DB-Tarifwerk ist nicht möglich. Ein Kuriosum am Rande: Der NRW-Tarif hat zwei unterschiedliche Anpassungstermine: die Relationspreise werden mit dem DB-Fahrplanwechsel angehoben (Mitte Dezember), die Pauschalpreise jedoch zum Jahreswechsel.

Kommentar

Die Ertüchtigung des NRW-Tarifs ist ein großer Fortschritt, PRO BAHN hat seit Einführung darauf gedrängt, dass für die von der Fahrplanauskunft angegebenen Wege auch Tickets erhältlich sein sollen. Ein echter Verbundtarif ist es aber nicht, da die betroffenen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger bei wichtigen Entscheidungen nicht angemessen berücksichtigt werden. Aus Fahrgastsicht erfordert

ein Verbundtarif außerdem den Vertrieb des Ticketsortiments bei allen beteiligten Verkehrsunternehmen, ein EinzelTicket für die gesamte

Fahrt sollte schon bei Fahrtantritt erhältlich sein und nicht erst am nächsten Umsteigebahnhof.

Niederschelden Nord, Neubau nicht barrierefrei

Siegen. (Ie) Seit Monaten ist der Haltepunkt Niederschelden Nord an der Strecke Siegen – Betzdorf außer Betrieb, da dort eine neue Straßenüberführung gebaut wird, wofür der bisherige Haltepunkt abgerissen wurde. Bei der Wiedereinrichtung, die der Straßenbaulastträger finanzieren muss, kommt jetzt die kaum begreifliche Posse: Statt mit einer für die dort verkehrenden Züge angepassten Höhe von 55 cm werden die Bahnsteige wie bisher nur mit 36 cm Höhe gebaut.

Der Straßenbaulastträger verweist darauf, dass nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz kein Beteiligter von dem Neubau einen Vorteil wie die Barrierefreiheit erhalten dürfe, den die anderen mitbezahlen müssten. DB Station & Service erklärt, dass zum Planungsbeginn eine Finanzierung aus Bundesmitteln nicht möglich war, da der Halt keine 1.000 Ein- und Aussteiger pro Tag aufweist. Mittel aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder vom SPNV-Aufgabenträger waren auch nicht verfügbar.

Jetzt gäbe es eine Möglichkeit, die Mehrkosten, die mit mehr als 500.000 Euro angegeben werden, aus dem ZIP-Programm des Bundes zu finanzieren. Dies hält DB Station & Service aber nicht für machbar, da dann der Bau bis Ende 2018 abgeschlossen sein müsste. Für eine Bahnsteigaufhöhung sei ein Prozedere wie bei einem Neubau mit einem Zeitanspruch von drei bis vier Jahren erforderlich.

Bei all diesem Gerangel kommt einer nur als statistische Größe vor: der Fahrgast!

Impressum / Ansprechpartner bei PRO BAHN

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

Bürozeiten: Dienstags 16:30 Uhr bis 18:30 Uhr

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

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

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

Beisitzer: Johannes Gith, Weißenburger Str. 6, 45468 Mülheim, ☎ 0172 2036585 ✉ gith@probahn-nrw.de

Beisitzer: Oliver Mantel, Dortmund, ☎ 0231 13048788 und 0176 41573872, ✉ mantel@probahn-nrw.de

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

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

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, ☎ 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.), Axel Hercher (ah), ✉ info@ruhrschiene.de

Weitere Autoren: Lothar Ebberts (Ie), Günter Fiedler (gf)

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

Symposium zum grenz- überschreitenden ÖPNV

Die gemeinsame Veranstaltung von PRO BAHN und dem niederländischen Fahrgastverband Rover findet am Samstag, den 14. November 2015 in Wesel statt, nähere Informationen auf der Website www.probahn-nrw.de, eine Anmeldung per E-Mail ist erforderlich unter michalzik@probahn-nrw.de.

Neujahrsbrunch

Der Regionalverband Ruhr lädt diesmal am **Sonntag**, den 03.01.2016, zum traditionellen Neujahrsbrunch nach Oberhausen ins Haus Union, Schenkendorferstraße 13, 46047 Oberhausen (ab 10 Uhr, ca. 13 Euro), Haltestelle Feuerwache. Verbindliche Anmeldungen bitte bis zum 23.12.2015 an Dirk Grenz: grenz@probahn-ruhr.de.

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

November

Samstag, 14.11.2015, 13:00 Uhr

Symposium Wesel, siehe linke Spalte

Dienstag, 17.11.2015, 19:00 Uhr

ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 24.11.2015, 20:00 Uhr

O.Tram Oberhausen

Dezember

Donnerstag, 03.12.2015, 20:00 Uhr

PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

Donnerstag, 10.12.2015, 19:00 Uhr

Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf

Samstag, 12.12.2015

Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel: **Weihnachtsmarkt am Wasserschloss Haus Voerde** 12:55 Uhr E Hbf ☎ (Service Point)

Dienstag, 15.12.2015 19:00 Uhr

ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 22.12.2015, 20:00 Uhr

O.Tram Oberhausen

Januar

Sonntag, 03.01.2016, 10:00 Uhr

Neujahrsbrunch Oberhausen, siehe linke Spalte

Donnerstag, 07.01.2016, 20:00 Uhr

PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Dienstag, 19.01.2016, 19:00 Uhr

ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 26.01.2016, 20:00 Uhr

O.Tram Oberhausen

Februar

Donnerstag, 04.02.2016, 20:00 Uhr

PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Donnerstag, 11.02.2016, 19:00 Uhr

Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf

Dienstag, 16.02.2016, 19:00 Uhr

ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

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
Regionalverband Münsterland: Infos bei Franz Maxwill, ☎ 02582 99909, ✉ fmaxwill@web.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 46,- Euro/Jahr
- Juniormitglied (≤ 26 Jahre) 28,- Euro/Jahr
- Familienmitgliedschaft 54,- Euro/Jahr
- Fördermitgliedschaft ab 80,- Euro/Jahr (Firmen, Institutionen, Kommunen)