



## Niederflurstraßenbahn in Mülheim vorgestellt

Mülheim an der Ruhr. (jg) Am 26.10. konnten sich interessierte Bürgerinnen und Bürger ein Bild von der neuen Niederflurstraßenbahn NF2 machen, von denen fünf ab 2015 bei der MVG eingesetzt werden. Weitere zehn sollen bis 2017 folgen.



Präsentation der neuen Bombardier-Niederflurstraßenbahn der EVAG im MVG-Betriebshof.  
Foto: Johannes Gith

Im Betriebshof Broich standen die Verantwortlichen der MVG, darunter auch Geschäftsführer Wandelenus, der interessierten Öffentlichkeit Rede und Antwort. Trotz des Schienenersatzverkehrs auf der Flughafenstrecke kann die MVG aufgrund ihres überalterten Wagenparks und des Totalausfalls einiger Triebwagen zurzeit den fahrplanmäßigen Betrieb nicht gewährleisten. So wird bis auf Weiteres beim 20-Minuten-Verkehr auf der 110 ein Kurs mit einem Solobus gefahren und auf der 102 und 104 fallen immer öfter Kurse beim 10-Minuten-Takt komplett aus. Nur mit Hilfe der EVAG im Rahmen des VIA-Verbundes kann durch den Einsatz von M8-Gelenkwagen schlimmeres verhindert werden.

Fortsetzung auf Seite 2 >>>

### Verkehrsforum EFM 3

Verkehrsforum von VCD und PRO BAHN  
zum elektronischen Fahrgeldmanagement  
in Düsseldorf, Samstag, 23.11.2013.

Weitere Infos siehe Seite 11.

### In dieser Ausgabe:

- S. 1 - 5: Mülheim an der Ruhr, Essen
- S. 6: VRR-Tarif
- S. 7 - 9: Westfalen-Lippe
- S. 10 : Kurzmeldungen
- S. 11 - 12: Impressum, Termine

## Kommentar

*Die Ausfälle im Planbetrieb der MVG dürfen nicht toleriert werden. Wenn Essen seine 27 neuen NF2 erhält, könnten die frei werdenden M-Wagen in Mülheim eingesetzt werden. Die MVG braucht für den Normal- und Meterspurbetrieb Planungssicherheit für einen längeren Zeitraum. Die Politik muss durch eine zügige Verabschiedung des Nahverkehrsplans endlich die Zukunftsfähigkeit des Schienenverkehrs bestätigen. Auch ist ein baldiges Ende der Pro und Contra Bahn-Debatte wünschenswert. Die*

*nahenden Kommunalwahlen im Mai 2014 lassen jedoch befürchten, dass sich dieses Thema bis in das Jahr 2015 hinziehen wird. Umso mehr ist zu begrüßen, dass die MVG und die Meterspurbetriebe BOGESTRA, EVAG und SWK auf neue moderne Niederflurfahrzeuge setzen und diese ja auch zum Teil schon einsetzen. Die sieben Normalspurfahrzeuge der MVG (Stadtbahnwagen Typ B, TW 5012-5016 und TW 5031 und 5032) sind noch in einem sehr guten Zustand, so dass sich hier die Frage der Neubeschaffung in den nächsten Jahren nicht stellen wird.*

## Überarbeiteter NVP-Entwurf liegt vor

**Mülheim an der Ruhr. (ah) Ein halbes Jahr nach dem ersten Entwurf hat die Verwaltung nun eine überarbeitete Fassung des Nahverkehrsplans (NVP) vorgelegt. Anregungen aus der Bürgerschaft, von den Trägern öffentlicher Belange sowie der Bezirksregierung wurden dabei kaum berücksichtigt. Stattdessen steht das Sparen deutlich im Vordergrund.**

Der neue Entwurf sieht eine Reduzierung der Leistungen der Straßenbahn um rund 639.650 km (29,8 % des heutigen Angebots) und eine Steigerung bei den Bussen um ca. 376.880 km (13,1 %) vor. Zu den Maßnahmen gehört eine durchgängige Reduzierung des Taktes der Straßenbahnlinien 102, 104 und 112 von heute zehn auf 15 Min. ab dem Jahr 2017 (alle neuen Niederflurfahrzeuge vorhanden), die Stilllegung der kompletten Linie 110 (104 endet dann an der Wertgasse) sowie des Flughafenastes der Linie 104 sowie des Abschnitts Waldschlösschen – Uhlenhorst der Linie 102 (Einsparung von Investitionen in die Gleisanlagen von 600.000 Euro, neuer Gleiswechsel für 300.000 Euro am Waldschlößchen nötig). Auf letzterem Abschnitt würde stattdessen ein Taxibus im 30-Minuten-Takt verkehren, der bis in den Bereich Wohnstift Uhlenhorst geführt werden soll. Was die Taktänderung für die Linie 112 in Oberhausen (heute NVZ 20 Minuten, HVZ 10 Minuten) bedeutet, soll mit der STOAG besprochen werden.

Im Busbereich gibt es bei mehreren Linien Änderungen bei der Führung. So soll die Linie 130 als Ersatz für die 110 ab Hauptbahnhof statt über Rumbachtal nunmehr über Stadtmitte

und den Linienweg der 110 über Oppspring bis Flughafen geführt werden. Das Rumbachtal soll zukünftig von der Linie 753 im Studententakt bedient werden, wobei der Linienweg der 753 von Ratingen bis Holthausen über Oppspring gegenüber heute unverändert bliebe. Der Steinknappen würde damit entgegen dem ersten Entwurf auch zukünftig tagsüber nicht bedient. Das Angebot für das Rumbachtal würde sich damit im Verlauf der Planungen von heute 20/40 Minuten über 30 Minuten (Liniennetzoptimierung) und 20 Minuten (1. Entwurf) auf 60 Minuten halbieren.

In diesem Zusammenhang soll die Linie 151 nun doch ihren heutigen Linienweg zwischen Hauptbahnhof und Essen-Kettwig behalten und täglich alle 60 Minuten verkehren. Der Gutachter schlägt vor, diese Linie mit der 135 in den Hafen (Grundtakt 20 Minuten) zu verknüpfen. Sinnvoller erscheint hingegen eine Verknüpfung mit der dann ebenfalls am Hbf endenden Linie 753. Fahrgäste aus dem Rumbachtal könnten dann direkt zur Stadtmitte weiterfahren.

Die zusammengefügte Linie 132 bzw. 134 soll gegenüber dem ersten Entwurf eine Änderung in Broich erfahren: Ab Strippchens Hof wird über die Holzstraße zur Broicher

Mitte gefahren und dann vermutlich über die Kirchstraße wieder zum alten Linienweg am Broicher Waldweg. Diese Anregung der Broicher Werbegemeinschaft dürfte bei einem 60-Minuten-Takt (HVZ morgens 30 Min.) nicht die erhoffte Resonanz finden.

Der geplante Entfall der Linie 752 von Düsseldorf Hbf auf Mülheimer Stadtgebiet hat zu Widerspruch in Selbeck, Ratingen und bei der Rheinbahn AG geführt. Die Verwaltung prüft nunmehr unter der Voraussetzung des Einsatzes von Gelenkbussen eine Verknüpfung mit der Linie 131. Mit der vorgesehenen Verlängerung zur Boverstraße ergäbe sich eine Fahrtzeit für die Gesamtstrecke von fast zwei Stunden.

Diese Änderungen werden natürlich Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit haben: Der Gutachter erwartet bei der Straßenbahn trotz der massiven Reduzierung des Angebots nur einen Fahrgastrückgang von drei bis fünf Prozent, beim Bus hingegen kaum eine Veränderung (0 bis 2 %).

Seitens der Bezirksregierung gibt es mehrere Änderungsvorschläge, die bei entsprechendem politischen Willen noch eingearbeitet werden müssten. Dazu gehört, dass die Linie 110 komplett eingestellt werden könnte, wenn stattdessen die Linie 104 über Wertgasse hinaus bis Hauptfriedhof geführt und der Styrumer Westen

durch die Linien 122 oder 129 erschlossen würde. Die Buslinie 130 hält die Bezirksregierung hingegen für überflüssig. Der Flughafenast solle dann von einer aus Essen-Haarzopf kommenden Linie (heute 145) bedient werden.

Im Hinblick auf den umfangreichen Parallelverkehr zwischen Straße (NVZ 17/HVZ 20 Busse pro Stunde) und Schiene (Ruhrtunnel, noch zehn Bahnen pro Stunde) im Bereich Schlossbrücke schlägt die Bezirksregierung die Führung einzelner Linien über die Konrad-Adenauer-Brücke vor. PRO BAHN unterstützt diesen Vorschlag und regt eine schnelle Verbindung mit der Linie 135 (NVZ 20-Min.-Takt, HVZ 10-Min.-Takt) vom Hauptbahnhof direkt zum Hafen an. Diese Linie könnte dann am Hbf mit den dort endenden Kursen der Linie 133 (Saarner Kuppe – Hbf. alle 10 Minuten, weiter zum Heidkamp alle 20 Minuten) verknüpft werden.

Anregungen von PRO BAHN wurden mit Hinweis auf den Sparzwang nicht aufgegriffen. Auch sind Veränderungen im Nachtnetz weiterhin nicht vorgesehen, sollen aber geprüft werden.

Der Zeitplan der Verwaltung sieht eine Beratung der Vorlage in den Bezirksvertretungen Anfang November und im Mobilitätsausschuss am 19.11. vor. Beschlossen werden soll der Nahverkehrsplan am 18. 12. im Rat.

## Ratshearing: Rat hat kaum Fragen

**Mülheim an der Ruhr. (le) Mit Spannung verfolgte die interessierte Öffentlichkeit das Ratshearing pro und contra Straßenbahn am 17.10. im Mülheimer Rathaus. Die Verwaltung hatte zu der Veranstaltung je zwei Vertreter beider Seiten eingeladen.**

Vor dem Rathaus mussten die Teilnehmer und Besucher zunächst eine Protestreihe von MVG-Beschäftigten passieren, die mit vielen inhaltlichen Argumenten auf die Wichtigkeit der Straßenbahn für Mülheim hinwiesen. Die Besucherränge des Ratsaals, für die vorab Platzkarten vergeben wurden, waren voll besetzt, weitere Interessenten konnten die Veranstaltung im Eingangsbereich per Videoübertragung verfolgen.

In der Eröffnungsrede beklagte die Oberbürgermeisterin Dagmar Mühlenfeld (SPD) vor

allem die Drohung der Bezirksregierung, bei Stilllegung von Straßenbahnstrecken gezahlte Fördermittel zurückzufordern. Es gehöre zur kommunalen Selbstverwaltung, dass eine Gemeinde bei Veränderung der Rahmenbedingungen sich auch von bisherigen Planungen verabschieden könne. Als Vertreter der Pro-Seite kam dann der Verkehrswissenschaftler Prof. Heiner Monheim, auch bei PRO BAHN aktiv, zu Wort, der die Wichtigkeit der Straßenbahn im Gesamtsystem des ÖPNV hervorhob. Dazu gehöre natürlich auch der Bus, vor allem als

Zubringer und nicht nur als Standard- und Gelenkbus, sondern auch als Midi- und Kleinbus zur Feinerschließung. Ein notwendiges Umsteigen innerhalb des ÖPNV sei nicht sehr kritisch, wenn die Bedingungen dafür stimmten. Das Ruhrgebiet sei beim Marktanteil des ÖPNV im Vergleich mit anderen großen Ballungsräumen absolutes Schlusslicht. Während woanders oft mehr als 40 % aller Fahrten mit dem ÖPNV zurückgelegt würden, seien es hierzulande weniger als 20 % (ÖV-Anteil in Mülheim: 17 %). Er zeigte sich davon überzeugt, dass Bund und Land die Finanzierungsbedingungen für den kommunalen ÖPNV in den nächsten Jahren deutlich verbessern werden.

Anschließend vertrat Max Slawinski, ehemaliger FDP-Ratsherr aus Aachen und Mitinitiator der Initiative "Campusbahn – Größenwahn", als erster die Contra-Seite. Er verwies darauf, dass für Fahrgäste das wichtigste Anliegen sei, mit einem hochwertigen Fahrzeug von A nach B zu kommen. Umstiege seien absolut unerwünscht. Bei den Kosten gab es sehr allgemeine Aussagen aus dem BWL-Lehrbuch: "Zwei Systeme sind immer teurer als ein System." Höhere Aufwendungen für den ÖPNV würden andere kommunale Aufgaben wie beispielsweise den Ausbau der U3-Betreuung gefährden.

Prof. Rainer Meyfahrt, ehemaliger Chefplaner und Vorstand der Kasseler Verkehrsgesellschaft, verwies in seinem Vortrag auf Erfahrungen beim Ausbau des Straßenbahnnetzes. Die Neubaustrecke nach Baunatal brachte einen Fahrgastzuwachs von 100 % gegenüber der vorherigen direkten Busanbindung. Er bezeichnete einen Totalrückbau der Straßenbahnstrecken als Vernichtung öffentlichen Vermögens. Auch die Infrastruktur für den Bus kostete die Stadt viel Geld. "Eine vernünftige Niederflurbushaltestelle kostet leicht einen sechsstelligen Betrag." Bei der Bereisung des Netzes hatte er in diesem Bereich großen Nachholbedarf erkannt, ebenso bei der geringen Niederflurquote der Straßenbahnen.

Christoph Köther, Vorstand der Hagener Straßenbahnen (HST), die seit Jahrzehnten

nur noch Busse betreiben, konnte nicht mehr aus eigener Erfahrung auf die Hintergründe der Stilllegung des Straßenbahnnetzes eingehen. Nach seiner Kenntnis seien damals viele neue Wohngebiete abseits der Talachsen, in denen die Straßenbahnen verkehrten, angelegt worden. Mit einem reinen Busnetz konnten dann diese Wohngebiete umsteigefrei an die Innenstadt angebunden werden. Mit seinen 28 Buslinien erreichten die HST jetzt eine für die Branche überdurchschnittliche Platzauslastung und ein deutlich geringeres Defizit als die MVG. Er verwies auf vier Buslinien, die sogar alle 15 Minuten verkehrten (Anmerkung der Redaktion: Nur eine davon durchgängig von morgens bis abends und nicht auf dem gesamten Laufweg) und teilweise Fahrgastzahlen aufwiesen, die als straßenbahnwürdig gelten. Als er dann nach dem Spätverkehr gefragt wurde, der nach 21 Uhr (sonntags nach 19 Uhr) nur noch NE-Busse im Stundentakt vorsieht, wurde beim Publikum endgültig klar, dass das Verkehrsangebot in Hagen nicht unbedingt ein leuchtendes Vorbild ist.

Die folgende Fragerunde, bei der nur die Ratsvertreter Rederecht hatten, verlief weitgehend enttäuschend. Insbesondere die Vertreter von CDU und SPD hielten lange Vorträge, statt tatsächlich bohrende Fragen an die Experten zu stellen. Ein FDP-Ratsherr verstieg sich zu der Aussage, dass wie früher in Hagen auch in Mülheim die Straßenbahn nur die Tallagen bediene und daher der Bus viel besser zur Gesamterschließung geeignet sei.

Später gab es in der Presse Kritik von Abgeordneten. So erwartet der SPD-Fraktionsvorsitzende Dieter Wieschering von der Verwaltung eine Machbarkeitsstudie, wann und zu welchen Kosten ein Umstieg auf Busse möglich sei und wie man mit den Tunnelanlagen umgehen könne. Er deutete an, dass die SPD einen Ratsbürgerentscheid zu diesem Thema für möglich halte, wenn alle Fakten auf dem Tisch seien. Der Fraktionschef der Mülheimer Bürgerinitiativen (MBI), Lothar Reinhard, hätte lieber eine Diskussion mit Vertretern von EVAG, DVG und STOAG gesehen, um klarzustellen,

dass Mülheim nicht ohne die Nachbarn über Streckenstilllegungen entscheiden könne.

## Kommentar

*Wie zu befürchten, hat jede Fraktion aus der Anhörung nur das mitgenommen, was sie hören wollte. Der seit Jahren zu beobachtende Versuch, notwendige Entscheidungen an andere*

*abzuschieben, wurde wieder einmal deutlich. Wenn die SPD eine Machbarkeitsstudie für den Ausstieg aus der Schiene für erforderlich hält, fragt man sich schon, warum sie denn nicht einen entsprechenden Antrag stellt. Und ob gerade die Vertreter von EVAG und DVG, die ja zusammen mit der MVG die VIA bilden, wirklich Klartext reden würden?*

## Hat der Spurbus noch Zukunft?

**Essen. (le) Als sich im Sommer die Ratsgremien der Stadt Essen mit einem Sachstandsbericht 2011 bis 2013 zum Nahverkehrsplan beschäftigen mussten, erregte ein Punkt die Aufmerksamkeit der Politiker: Unter dem Punkt Sanierung der Bushaltestellen auf der A 40 (Spurbusstrecken) hatte die Verwaltung vermerkt: „Eine Sanierung der Spurbusstrecke wird derzeit nicht weiter verfolgt.“**

In der Ratssitzung wurde dann ein Antrag behandelt und schließlich einstimmig beschlossen, der besagt, dass im Rahmen der Verkehrsplanung weiterhin eine schnelle und direkte ÖPNV-Verbindung zwischen der Innenstadt und den Stadtteilen Kray und Frillendorf bestehen soll. Dazu soll unabhängig von der Wahl des Verkehrsmittels die bestehende Trasse entlang der A 40 erhalten bleiben und genutzt werden. Inzwischen wurde geklärt, dass die Zukunft des Spurbusses ein wichtiges Thema bei der ab nächstem Jahr vorgesehenen zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplans darstellt.

Die EVAG betreibt heute noch die Spurbusstrecken auf der A 40 zwischen Huttrop und Kray (ca. 3,5 km) sowie auf der Wittenbergstraße auf der Strecke nach Heisingen (ca. 1 km), während die erste Spurbusstrecke auf der Fulerumer Straße bereits vor Jahren aufgegeben und inzwischen wieder abgebaut wurde. Die Spurbusführung durch den Innentadtunnel war gar nur kurze Zeit in Betrieb und ist schon längst ein wenig rühmliches Kapitel der Nahverkehrsgeschichte des Ruhrgebiets. Die Betonelemente der Spurbusfahrbahn bröseln inzwischen stark, einzelne mussten bereits ausgetauscht werden. Die ursprüngliche Lieferfirma existiert nicht mehr. In den nächsten Jahren dürfte eine Komplettsanierung notwendig sein, hinzu kommt inzwischen allerdings die Forderung nach einer vollständigen

Barrierefreiheit ab 2022 nach dem novellierten Personenbeförderungsgesetz. Gerade die Zugänge zu den Haltestellen auf der A 40 stellen dabei ein Problem dar.

Auch die Rollen an den Bussen, die den Bus in der Spur führen sollen, stellen insbesondere im Winter ein Problem dar. Zuletzt waren noch 47 neue Busse mit Spurführung angeschafft worden. Allerdings könnte der Fahrzeugbedarf deutlich gesenkt werden, wenn die Spurbuslinien nicht mehr nach Haarzopf geführt würden, da hier ja keine Spurführung mehr besteht. Am Ende stünde dann vielleicht eine Doppellinie von der Innenstadt (Rathaus bzw. Hbf) nach Kray, möglicherweise als Ringführung über den Berliner Platz.

### Anders schnell nach Kray?

Die Spurbusstrecke auf der Wittenbergstraße dürfte wohl nicht mehr lange beibehalten bleiben, für die Spurbusstrecke auf der A 40 gibt es allerdings keine gleichwertigen Alternativen. Eine Fahrt über andere Routen auf normalen Stadtstraßen benötigt deutlich mehr Zeit. Ein Bus, der auf der normalen Fahrbahn der A 40 ohne Halt verkehrt, würde in den Spitzenzeiten starke Verspätungen einfahren, zudem müssten alternative Lösungen für die Bedienung der Zwischenhaltestellen gesucht werden. Heute gibt es einzig an der Haltestelle Frillendorfer Platz eine weitere Direktverbin-

dung in die Innenstadt mit der Linie 166, die Haltestelle Oberschlesienstraße wird von den Ringlinien 160 und 161 angefahren, an der Schönscheidtstraße hält noch die Stadtteilinie 144 mit recht beschränkten Betriebszeiten, und die Haltestelle Feldhaushof ist ohne Anbindung an das übrige ÖPNV-Netz.

Auch im SPNV zeichnen sich keine Chancen für eine attraktive Schnellverbindung zwischen Innenstadt und Kray ab. Der stündlich von der

RB 40 angefahrene Halt Essen-Kray Süd soll beim RFX-Ausbau ganz entfallen. Der Halt Essen-Kray Nord wird von der S 2 ebenfalls nur stündlich bedient. Hier wäre eine (in der HVZ zwei) weitere stündliche Verbindungen mit der RB 42 denkbar, sind aber bei der Neuvergabe der Haardachse an DB Regio nicht eingeplant worden. Zudem müssten die RB-Züge dann am S-Bahnsteig in Kray Nord halten, der mit 96 cm Höhe keinen stufenfreien Ausstieg ermöglicht.

## Neue Tickets im VRR

**Gelsenkirchen. (le) Bei der alljährlichen Preisanpassung im VRR zum 1.1.2014 – diesmal beträgt die Erhöhung im gewichteten Mittel 3,3 % – gibt es auch einige Änderungen im Sortiment. Das ist ein erster Schritt einer Struktur- und Sortimentsreform, die ansonsten auf das nächste Jahr verschoben wurde, da die Ergebnisse der Fahrgasterhebung nach Integration der VGN noch nicht vollständig vorliegen. Wichtigste Neuerung ist die Umstellung bei den Tagestickets. Ansonsten werden zur Stärkung der elektronischen Vertriebswege (Internet, Handy) neue Angebote aufgelegt.**

Bisher gibt es im VRR das TagesTicket für eine Person und das GruppenTicket für zwei bis fünf Personen. Ab dem 1.1.2014 wird ein Basispreis für eine Person festgelegt, für die weiteren Personen (bis zu vier) ist jeweils ein einheitlicher Aufpreis zu zahlen. Die Preise für die erste Person und die weiteren Mitfahrer:

PS A1/A2:	6,50 Euro, 3,00 Euro
PS B:	13,00 Euro, 3,50 Euro
PS C:	22,00 Euro, 4,00 Euro
PS D/E:	26,00 Euro, 4,50 Euro

Dabei werden die Tickets für eine Person in den Preisstufen A1/A2 und B deutlich teurer, in den Preisstufen C bis E hingegen billiger. Zwei Personen fahren in allen Preisstufen günstiger als heute, ebenso drei Personen in allen Preisstufen außer B. Für vier und fünf Personen wird es immer spürbar teurer, der Preis für fünf Personen liegt in Preisstufe D und E sogar höher als das SchönerTagTicket NRW für fünf Personen, allerdings gilt es in der Woche auch vor 9 Uhr.

Diese Systematik der Preisbildung gibt es bereits beim Quer-durch-das-Land-Ticket der DB. Diese hatte schon vor einiger Zeit angekündigt, auch das Schöne-Wochenend-Ticket und alle Ländertickets auf diese Systematik umstellen

zu wollen, es aber bislang nur bei einzelnen Ländertickets wie dem Niedersachsenticket umgesetzt.

Nach der Integration des VGN-Tarifs in den VRR-Tarif gibt es nur im Tarifgebiet Unterer Niederrhein (Kreise Wesel und Kleve) noch ein 7-Tage-Ticket, im restlichen VRR war es vor Jahren wegen geringer Nutzung abgeschafft worden. Jetzt kommt es versuchsweise wieder auf den Markt, kann aber nur auf elektronischen Vertriebswegen (Handy, Internet) gebucht werden. Es wird in allen Preisstufen angeboten, der Preis beträgt etwa 37 % des Preises des entsprechenden Ticket1000. Ebenfalls nur elektronisch verkauft wird ein neues 10er-Ticket für alle Preisstufen (aber nicht für Kinder und für das ZusatzTicket), das einen deutlich höheren Rabatt bietet als das 4er-Ticket, welches heute gegenüber entsprechenden EinzelTickets z. T. weniger als 10 % billiger ist.

Der Zeitkartenaufpreis für die Nutzung der 1. Klasse wird gesplittet: In den Preisstufen A und B wird er um rund 8 % billiger, in C, D und E um rund 17 % teurer. Der VRR begründet das auch mit der Harmonisierung innerhalb des Landes, da die angrenzenden Verbünde ebenfalls differenzierte Aufpreise haben.

## NWL bestellt mehr Züge

**Unna. (le) Da durch die erhöhte SPNV-Pauschale des Landes mehr Geld für Betriebsleistungen zur Verfügung steht, hat der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) für das Fahrplanjahr 2014 rund 300.000 Zug-Kilometer mehr bestellt. Auch der VRR muss einzelne Leistungsausweitungen mitfinanzieren.**

Ein Schwerpunkt wird ein verbesserter Wochenendverkehr auf der Ruhr-Sieg-Strecke sein. Hier wird seit den Einsparungen nach dem Koch-Steinbrück-Papier am Wochenende ab Samstag 17 Uhr nur noch ein Stundentakt angeboten, wodurch die kleineren Halte nur zweistündlich bedient werden. Ab Dezember werden auf der RB 91 samstags drei zusätzliche Zugpaare verkehren, so dass wie montags bis freitags bis gegen 20 Uhr zwei Züge pro Stunde angeboten werden, sonn- und feiertags fährt die RB 91 zukünftig tagsüber zwischen 8 und 20 Uhr alle zwei Stunden. Allerdings gibt es bei der RB 91 dann keinen Flügelzug von und nach Iserlohn. Auf dem RE 16 können die zusätzlichen Halte in Lennestadt-Meggen, Kirchhundem, Kreuztal-Littfeld und Kreuztal-Eichen entfallen, an diesen kleinen Stationen fahren die ersten Züge sonn- und feiertags zukünftig deutlich später als heute. Es werden einheitliche Taktzeiten an allen Tagen angeboten und der Anschluss in Siegen an die RE 99 Richtung Frankfurt verbessert. Durch die RB 91 wird in den entsprechenden Zeiten in Kreuztal auch der Anschluss aus Richtung Hagen an die RB 93 (Rothaarbahn Siegen – Bad Berleburg) und umgekehrt wieder erreicht und Siegen-Geisweid auch wieder auf der Ruhr-Sieg-Strecke angefahren, heute hält in diesen Zeiten hier nur die RB 93.

### HVZ-Verdichter im Münsterland

Obwohl die Ausbauarbeiten auf den Strecken von Münster nach Coesfeld (RB 63) und Gronau (RB 64) noch nicht abgeschlossen und die zusätzlichen Halte in Münster-Mecklenbeck und Münster-Roxel noch nicht möglich sind, werden wie vorgesehen auf beiden Strecken weitere Zugpaare montags bis freitags in den Hauptverkehrszeiten bestellt, wodurch hier die

Zeiten mit Halbstundentakt ausgedehnt werden. Die neuen Verbindungen auf der RB 63 starten um 07:39 Uhr und 18:42 Uhr in Münster bzw. 08:35 Uhr und 17:35 Uhr in Coesfeld, auf der RB 64 geht es um 18:38 Uhr von Münster nach Gronau, ab Burgsteinfurt fährt eine Gegenleistung um 17:42 Uhr nach Münster.

Die RB 67 (Münster – Warendorf – Bielefeld) wird ab Fahrplanwechsel von der Eurobahn betrieben (bisher NordWestBahn). Der Fahrplan bleibt zwischen Münster und Warendorf unverändert, im Ostabschnitt gibt es einzelne Anpassungen. Die Linie wird in Bielefeld nicht mehr auf den RE 82 nach Detmold – Altenbeken durchgebunden, sondern auf die RB 71 nach Rahden. Aus diesem Grund wird auch der Zweistundentakt an Sonn- und Feiertagen zwischen Warendorf und Bielefeld um eine Stunde gedreht, wodurch einige Tagesrandverbindungen entfallen.

Auch auf der RB 32 (Wesel – Bocholt) wird der Zweistundentakt verändert, samstags verkehren die letzten drei Züge ab Wesel jeweils eine Stunde später, so dass die letzte Fahrt dann an allen Tagen einheitlich um 22:02 Uhr verkehrt.

Auf der RB 94 (Marburg – Bad Laasphe – Erndtebrück) können die zusätzlichen Fahrplanzüge im Sommerhalbjahr zwischen Marburg und Feudingen nicht mehr angeboten werden, da bei der Einrichtung des ESTW Bad Laasphe die Streckenblöcke verändert wurden. Zum Ausgleich wird der bisher nur montags bis freitags verkehrende Spätzug von Marburg nach Bad Laasphe (Marburg ab 20:24 Uhr) zukünftig auch samstags und sonn- und feiertags angeboten. An Sonn- und Feiertagen fährt dieser Zug weiter bis Erndtebrück und wieder zurück bis Bad Laasphe, wobei in Erndtebrück Anschluss von Siegen besteht. An Samstagen

gibt es eine zusätzliche Fahrt von Bad Laasphe (ab 18:33 Uhr) nach Marburg.

Auf der Verbindung Soest – Unna (RB 59) wird an Schultagen ein zusätzlicher Zug in der morgendlichen Schülerspitze verkehren (Soest ab 07:10 Uhr). Die dafür erforderliche Garnitur läuft bereits auf der RB 89 zwischen Hamm und Soest zur Verstärkung mit und kann zukünftig in Soest abgehängt und nach Unna gefahren werden. Die wünschenswerte Wiedereinführung des Halbstundtakts auf der RB 59 an Samstagen wird bis auf die Adventssamstage nicht realisiert, da der VRR diese Zusatzbestellung ablehnt und auch die eurobahn den Samstag für erforderliche Wartungsarbeiten an den Fahrzeugen benötigt.

Die Obere Ruhrtalbahn (RE 17) wird bei den zweistündlichen Fahrten nach Kassel ab Fahrplanwechsel an allen Tagen ab Hofgeismar ohne Zwischenhalt direkt nach Kassel-Wilhelmshöhe geführt (bisher nur am Wochenende). Gleichzeitig entfallen die letzten Fahrten der RegioTram von und nach Warburg, wodurch sich die Tagesrandverbindungen zwischen NRW und Nordhessen deutlich verschlechtern würden. Die letzte Fahrmöglichkeit nach Kassel wäre mit der eurobahn von Münster (Kassel-Wilhelmshöhe an 20:55 Uhr), heute gibt es noch eine gut zwei Stunden spätere Verbindung mit der RegioTram bis in die Kasseler Innenstadt. In Gegenrichtung führe zukünftig der erste Zug

## DB behält Sauerlandnetz

**Unna. (le) Bei der im September erfolgten Vergabe des Sauerlandnetzes war DB Regio, die bislang bereits den Großteil der Linien fährt, bei beiden ausgeschriebenen Losen erfolgreich.**

Neben den bisher unter dem Namen Sauerlandnetz vergebenen Linien RB 52 (Dortmund – Lüdenscheid), RB 53 (Dortmund – Iserlohn), RB 54 (Unna – Neuenrade) und RE 57 (Dortmund – Winterberg/Brilon Stadt) gehören auch die Obere Ruhrtalbahn RE 17 (Hagen – Warburg – Kassel) und die zur Zeit von der NordWestBahn gefahrene Emschertalbahn RB 43 (Dortmund – Dorsten) zum Paket. Betriebsaufnahme ist bei der RB 43 im Dezember 2015, ansonsten im Dezember 2016, der Vertrag läuft bis Dezember 2028.

Richtung NRW montags bis freitags in Kassel-Wilhelmshöhe um 07:02 Uhr ab (eurobahn nach Münster), am Wochenende gar erst um 08:00 Uhr (RE 17 nach Hagen). Hinter den Kulissen arbeiten die beteiligten Aufgabenträger noch an einer Lösung.

## Meinerzhagen wieder am Netz

Die erfreulichste Leistungsausweitung ist die Wiederaufnahme des Personenverkehrs zwischen Marienheide und Meinerzhagen, wo ab Fahrplanwechsel die Oberbergische Bahn (RB 25) im Rahmen des von DB Regio betriebenen Kölner Dieselnetzes stündliche Verbindungen über Gummersbach und Overath nach Köln-Hansaring bieten soll.

Da die für das zum Fahrplanwechsel neu vergebene Kölner Dieselnetz vorgesehenen zwei- und dreiteiligen Triebwagen vom Typ Coradia LINT noch nicht abgenommen sind, kommen übergangsweise die bereits bisher auf der RB 25 verkehrenden TALENT-Triebwagen (VT 644) zum Einsatz. Daher kann der genaue Fahrplan erst kurz vor der Betriebsaufnahme veröffentlicht werden. Der Anschluss von Meinerzhagen ist nur ein Zwischenschritt auf dem Weg zum Lückenschluss: Bereits ab Dezember 2015 soll die RB 25 bis Lüdenscheid verkehren, in Brügge erhält sie dann direkten Anschluss an die RB 52 nach Hagen – Dortmund und umgekehrt.

Obwohl bei der Ausschreibung für die RB-Linien Gebrauchtfahrzeuge zugelassen waren, wird DB Regio mit insgesamt 36 Neufahrzeugen vom Typ LINK II und III des polnischen Herstellers PESA fahren. Die zwei- bzw. dreiteiligen Dieseltriebwagen bieten 120 bzw. 160 Sitzplätze, bei den dreiteiligen Wagen gibt es insbesondere wegen der hohen Nachfrage entlang des Ruhrtal-Radwegs zukünftig 36 Fahrradstellplätze, so dass in den Doppeltraktionen gegenüber heute 50 dann 72 Fahrräder mitgenommen werden können. Alle Fahrzeuge

haben jeweils zwei Rollstuhlplätze und eine behindertengerechte Toilette. An 76 cm hohen Bahnsteigen ist dank Spaltüberbrückung ein stufenloser Einstieg möglich, an niedrigeren Bahnsteige kommen ausfahrbare Stufen zum Einsatz. Die Fahrzeuge sind beschleunigungsstark und bis zu 140 km/h schnell, wodurch auch die Fahrpläne optimiert werden können.

### Fahrplanverbesserungen

So wird der RE 17 in Schwerte künftig den Über-Eck-Anschluss an den RE 7 in Richtung Münster erreichen, was die Fahrzeit aus dem Hochsauerlandkreis nach Münster um bis zu 53 Minuten verkürzt. In den Abendstunden wird ab 2016 statt des RE 17 von Hagen der RE 57 von Dortmund über Schwerte ins Sauerland fahren, von Hagen aus erreicht man ihn – wie heute schon bei der letzten Verbindung – mit dem RE 7. Dadurch gibt es für mehr Fahrgäste eine umsteigefreie Verbindung. Durch den bis 2016 verwirklichten Ausbau des Bahnhofs Bigge zum Kreuzungsbahnhof kann zukünftig der RE 57 auch am Wochenende in derselben Taktlage wie in der Woche verkehren. Die Hönnetalbahn erhält durch eine geänderte Taktlage zukünftig

in Fröndenberg Anschluss an den RE 57, was z. B. die Fahrzeit Menden – Dortmund um 22 Minuten verkürzt.

Ebenso wird der Verkehr nach Kassel neu sortiert: Der RE 11 (Düsseldorf – Essen – Hamm – Paderborn – Kassel-Wilhelmshöhe) wird ab 2016 alle zwei Stunden nach Kassel-Wilhelmshöhe fahren, der RE 17 fährt dann nur noch viermal täglich nach Kassel-Wilhelmshöhe und erreicht siebenmal in Warburg den Anschluss an den RE 11. Auch hierdurch wird die Linienführung stärker an die Nachfrage angepasst, die aus dem Hellweg-Korridor und aus Ostwestfalen deutlich größer ist als aus dem Sauerland. Auf der RB 43 wird montags bis freitags ein zusätzliches Fahrtenpaar abends angeboten. Die erhoffte Fahrzeitverkürzung auf der RB 53 kann zunächst noch nicht umgesetzt werden, da der Umbau des Kreuzungsbahnhofs Kalthof noch aussteht.

Zur Verbesserung des Services wird die Begleitquote tagsüber auf 30 %, ab 19 Uhr auf 90 % festgesetzt. Wie auf anderen Regionalstrecken in Westfalen wird zukünftig der Fahrkartenverkauf über Automaten im Zug ermöglicht, auch Entwerter sind vorhanden.

## Auszeichnung für Bahnhof in Südwestfalen

**Lennestadt. (aw) Der VCD KV Siegen-Wittgenstein und Olpe, der PRO BAHN-Regionalverband Ruhr und der AK Schienenverkehr Südwestfalen zeichnen 2013 den Bahnhof Lennestadt-Altenhundem als kundenfreundlichen Bahnhof in der Region Südwestfalen aus. Dies überrascht Kenner dieses Bahnhofs nicht, da er mittlerweile zu einem Schmuckstück geworden ist. In den Bahnhof, seit dem 6.8.1861 in Betrieb, ist wieder Leben eingekehrt.**

Hier haben die Stadt Lennestadt, die Deutsche Bahn und der Zweckverband Westfalen-Süd hervorragend kooperiert. Denn lange Zeit fristete das Bahnhofsgebäude ein trauriges Dasein an den Gleisen. Wie Dornröschen im Märchen wartete er nur darauf, wieder geweckt zu werden. Das Warten hatte ein Ende, als die Stadt das Bahnhofsgebäude kaufte. Damit war die Voraussetzung für eine grundlegende Sanierung geschaffen. Bahnhofsgebäude und Bahnsteige entsprechen jetzt zeitgemäßem modernen Standard. Reisende können im Bahnhof wieder Fahrkarten kaufen, sich mit

Reiseproviant versorgen oder die Wartezeit mit einer Tasse Kaffee verkürzen.

Das Bistro ist zum Glanzpunkt des Bahnhofs geworden, es lädt zu längerem Verweilen ein. Reisende und Besucher Altenhundems können in schönem Ambiente Kaffee, Tee und andere Köstlichkeiten genießen. Sie erhalten Tipps für Reise- und Wanderrouen, die Wirtin, Petra Heimes, hat für jeden ein freundliches Wort. Eine Besonderheit ist der Wintergarten mit Blick auf die Gleise. Ein weiteres Highlight ist die Modelleisenbahn, die ihre Runden gemächlich an der Decke des Cafés dreht. „Harmonie

von Café und Bahnhof“ lautet die Philosophie der Pächter. Neben der Modernisierung des Bahnhofs wurde auch das Bahnhofsumfeld neu gestaltet, übersichtlich und mit kurzen Wegen. Die Bushaltestellen wurden näher an den Bahnhof gerückt, ankommende oder abfahrende Bahnreisende müssen nicht mehr ihre Koffer quer über den Vorplatz ziehen. An den Bushaltestellen erleichtern Haltestellenfunktionspläne die Orientierung. Der Bahnhofsvorplatz wurde barrierefrei gebaut, Blindenleitlinien verbinden Bushaltestellen, Bahnsteige, Aufzüge und

das Bahnhofsgebäude mit der Stadt. Auf dem Vorplatz weisen Hinweistafeln und Pläne auf Fahrrad- und Wanderrouten hin. Fahrräder haben einen eigenen überdachten Abstellplatz.

Modern und funktionsgerecht, der Umbau ist gelungen, so lautet das Urteil. Für das Gremium hat der Bahnhof Lennestadt-Altenhundem Vorbildcharakter für weitere Bahnhofsrenovierungen in der Region. Das Votum für die Preisvergabe war einstimmig, die Übergabe der Auszeichnung erfolgt am Freitag, den 22.11.2013 ab 9 Uhr.

### Betuwe-Planung in OB stockt

**Oberhausen. (le)** Die für den 15. Oktober geplante Bürgerversammlung für den Betuwe-Ausbau im Bereich Oberhausen-Sterkrade wurde kurzfristig abgesagt. Die Veranstaltung wird erst im neuen Jahr stattfinden, die Offenlegung der Planungen für den Planfeststellungsabschnitt 1.2 kann erst danach erfolgen. Dem Vernehmen nach fordert das Eisenbahnbundesamt von der DB noch Nachbesserungen an den vorgelegten Plänen. In drei anderen Planfeststellungsabschnitten (Voerde-Friedrichsfeld, Wesel und Rees-Empel/-Millingen) wurden die Pläne in diesem Herbst veröffentlicht. Neben Sterkrade stehen jetzt noch die Offenlegungen in Emmerich-Stadt und Emmerich-Elten aus.

### STOAG: Streit mit Betriebsrat

**Oberhausen. (le)** Seit dem Fahrplanwechsel am 9.6. schwelt ein Streit um die Dienstpläne der Fahrer bei den Stadtwerken Oberhausen (STOAG). Nachdem das Arbeitsgericht eine vom Betriebsrat geforderte einstweilige Anordnung gegen die neuen Dienstpläne abgelehnt hatte, hat jetzt ein Verfahren vor der Einigungsstelle begonnen. Inzwischen verweigert der Betriebsrat jegliche Genehmigung von Überstunden. Dadurch kommt es bei kurzfristigen Erkrankungen von Fahrern immer wieder zu Kursausfällen, soweit diese Fahrten nicht durch Werkstatt- und Verwaltungspersonal übernommen werden können.

Auch der NE-Verkehr ist betroffen. In der Nacht der Zeitumstellung von Sommer- auf Winterzeit hatten die nur innerhalb Oberhausens verkehrenden NE-Linien 1 bis 7 eine einstündige Betriebspause, und in der Nacht von Allerheiligen auf den folgenden Samstag endete der NE-Verkehr dieser Linien wie an normalen Sonn- und Feiertagen gegen ein Uhr und wurde dann gegen vier Uhr wieder aufgenommen. Die stadtübergreifenden NE-Linien 10 bis 12 und 21 fahren jeweils ohne Pause. Die kalendarischen Besonderheiten an diesen Tagen sind auch in anderen Betrieben nicht in die normale Dienstabfolge eingebaut, sondern werden in der Regel durch Überstunden abgedeckt.

### Petrus statt Reinoldus

**Dortmund. (red)** Die Dortmunder Stadtwerke (DSW21) haben ihre Kundenzentren in den U-Bahnhöfen Reinoldikirche und Kampstraße geschlossen und präsentieren sich seit dem 21. Oktober an der Oberfläche. In einem Neubau an der Kampstraße vor der Petrikirche informieren die Stadtwerke über ihre gesamten Geschäftsfelder. An den aufgelassenen Standorten wird die Einrichtung von Infoschaltern erwogen. Weitere Kundenzentren betreiben die DSW21 in Dortmund-Hörde und Castrop-Rauxel.

*Auch andere Verkehrsunternehmen betreiben Kundenzentren in innerstädtischen Ladenlokalen, z. B. in Bielefeld oder Münster. Dort finden Vorträge oder Veranstaltungen statt. Wir sind gespannt auf zukünftige Angebote.*

## Verkehrsforum zu EFM 3 in Düsseldorf

Düsseldorf. (le) Der VRR plant eine Weiterentwicklung des Elektronischen Fahrgeldmanagements zum sogenannten EFM 3. Dabei werden mittelfristig möglichst alle Tickets elektronisch ausgegeben, Fahrgäste sollen sich beim Ein- und Ausstieg ein- bzw. auschecken. Welche Möglichkeiten, Chancen und Risiken dabei bestehen, möchten VCD und PRO BAHN in einem gemeinsamen Verkehrsforum herausarbeiten.

Nach der Einführung in das Thema durch den PRO BAHN-Landesvorsitzenden Frank Michalzik gibt Jürgen Eichel vom VCD einen Überblick über das Elektronische Fahrgeldmanagement. Anschließend tragen Arriën Kruyt und Tim Boric vom niederländischen Fahrgastverband ROVER ihre Erfahrungen mit der in unserem Nachbarland flächendeckend eingeführten OV-Chipkaart vor. Lothar Ebberts von PRO BAHN hinterfragt, ob die Verbundtarife von VRR und VRS einfach, klar und leistungsgerecht sind. Till Ponath vom VRR erläutert die Planungen für das EFM 3 und skizziert die sich dadurch er-

gebenden Möglichkeiten der Weiterentwicklung des VRR-Verbundtarifs. Natürlich ist auch Zeit für die Diskussion der Thematik vorgesehen.

Das Verkehrsforum findet am Samstag, den 23.11., von 10:45 Uhr bis 16:45 Uhr in Düsseldorf im Gerhart-Hauptmann-Haus, Bismarckstraße 90 (wenige Minuten zu Fuß vom Hbf entfernt), statt. Die Veranstaltung ist kostenfrei. Für Verpflegung und Getränke wird ein Beitrag von 10 Euro erhoben. Zur besseren Planung bitten wir um Anmeldung per Mail an [info@probahn-nrw.de](mailto:info@probahn-nrw.de).

## Impressum / Ansprechpartner bei PRO BAHN

**Herausgeber:** PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr, Mülheimer Straße 91, 47058 Duisburg, ☎ 0203 398 1698, ✉ [info@probahn-ruhr.de](mailto: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](mailto:grenz@probahn-ruhr.de)  
Stv. Vors.: H. Kohring, Alter Uentropfer Weg 77, 59071 Hamm, ☎ 02381 487317, ✉ [kohring@probahn-ruhr.de](mailto:kohring@probahn-ruhr.de)  
Beisitzer: Lothar Ebberts, Neugahlener Str. 20, 46149 OB, ☎ 0208 6351916, ✉ [ebberts@probahn-ruhr.de](mailto:ebberts@probahn-ruhr.de)  
Beisitzer: Oliver Mantel, Dortmund, ☎ 0231 13014534 und 0176 34971689, ✉ [mantel@probahn-ruhr.de](mailto:mantel@probahn-ruhr.de)  
Beisitzer: Kurt Meisen, Weilenhäuschenstr. 9, 58332 Schwelm, ☎ 02336 82958, ✉ [meisen@probahn-ruhr.de](mailto:meisen@probahn-ruhr.de)  
Beisitzer: Bernhard Quack, Düsseldorfer Str. 22, 45145 Essen, ☎ 0201 7265726, ✉ [quack@probahn-ruhr.de](mailto:quack@probahn-ruhr.de)  
Bankverbindung: PRO BAHN, Sparkasse Gelsenkirchen, BLZ 420 500 01, Konto-Nr. 260 289 922  
Spendenkonto: PRO BAHN NRW, Postbank Essen, BLZ 360 100 43, Konto-Nr. 220 709-433

**Bitte als Verwendungszweck angeben: „Ruhrschiene“!**

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

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

**PRO BAHN Nordrhein-Westfalen e. V.,** ✉ [info@probahn-nrw.de](mailto:info@probahn-nrw.de), Internet: <http://www.probahn-nrw.de>

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

☎ 02857 915992 ✉ [vorsitzender@probahn-nrw.de](mailto:vorsitzender@probahn-nrw.de)

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

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

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

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

Weitere Autoren dieser Ausgabe: Johannes Gith (jg), Dirk Grenz (dg), Axel Hercher (ah), Achim Walder (aw)

Die Vervielfältigung der Gesamtausgabe der Ruhrschiene zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet, Nachdruck einzelner Artikel in anderen Publikationen nur mit Zustimmung der Redaktion und gegen Überlassung von Belegexemplaren. Die Zustimmung für den Abdruck durch andere PROBAHN-Gliederungen ist immer gegeben.

Alle Angaben in der **Ruhrschiene** zu Fahrplänen und Tarifen wurden mit großer Sorgfalt recherchiert. Eine Gewähr für die Richtigkeit kann allerdings nicht übernommen werden.

# Termine

## Neujahrsbrunch

(dg) Der Regionalverband Ruhr lädt am Samstag, den 4. Januar 2014, zum traditionellen Neujahrsbrunch nach Oberhausen ins Haus Union, Schenkendorfstr. 13, 46047 Oberhausen (ab 10:00 Uhr, 13 Euro), Haltestelle Feuerwache. Verbindliche Anmeldungen bitte bis zum 29.12. an Dirk Grenz: grenz@probahn-ruhr.de.

## Abohinweis

Wenn Sie zu den Abonnenten der Ruhrschiene gehören, übeweisen Sie bitte den Abopreis für das Jahr 2014 in Höhe von 5 Euro auf unser Konto (Bankverbindung siehe S. 11).

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

## November

**Donnerstag, 07.11.2013, 20:00 Uhr**  
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

**Dienstag, 19.11.2013, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

**Samstag, 23.11.2013, 10:45 Uhr**  
VCD/PRO BAHN-Verkehrsforum:  
**EFM 3**  
Gerhart-Hauptmann-Haus, Bismarckstraße 90f Düsseldorf Hbf

**Dienstag, 26.11.2013, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Samstag, 30.11.2013**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Weihnachtsmarkt an der Lippe**  
10:20 Uhr E Hbf (Service Point)

## Dezember

**Donnerstag, 05.12.2013, 20:00 Uhr**  
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

**Donnerstag, 12.12.2013, 19:00 Uhr**  
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandstr. 15, Münster,  
 Münster Hbf

**Dienstag, 17.12.2013, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

## Januar

**Samstag, 04.01.2014, ab 10:00 Uhr**  
Neujahrsbrunch in Oberhausen (Haus Union, Schenkendorfstraße 13) Feuerwache

**Dienstag, 21.01.2014, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

**Dienstag, 28.01.2014, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

## Februar

**Donnerstag, 13.02.2014, 19:00 Uhr**  
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandstr. 15, Münster,  
 Münster Hbf

**Dienstag, 18.02.2014, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

**Dienstag, 25.02.2014, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**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

Sie erleichtern uns die Arbeit mit einer  
**Einzugsermächtigung.**

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

\_\_\_\_\_  
Kontonummer      BLZ

\_\_\_\_\_  
Kreditinstitut

bin ich – bis auf Widerruf – einverstanden.

\_\_\_\_\_  
Datum, Unterschrift

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