



Stadtbahn Dortmund: Bauen und Planen

Dortmund. (le) Zwei wichtige Bauprojekte bei der Stadtbahn Dortmund stehen zur Zeit an: die kreuzungsfreie Ausfädelung der U 47 in die Marsbruchstraße und die Erweiterung der Stadtbahnstation Hauptbahnhof. Der jetzt vorgelegte Nahverkehrsplan sieht ansonsten nur einen geringen Ausbau des Netzes vor.



Reisende am U-Bahnhof DO-Hauptbahnhof. Foto: Dirk Grenz

Der Bau der Ausfädelung der U 47 gehört zum sechsstreifigen und kreuzungsfreien Ausbau der B 1 zur Autobahn A 40 im östlichen Stadtgebiet. Dabei wird die Stadtbahn auf einem kurzen Abschnitt in einen Tunnel gelegt. Die jetzige Haltestelle Vahleweg wird mit der Haltestelle Allerweg zu einer neuen Haltestelle Allerweg/LWL-Klinik Dortmund zusammengelegt. Die Bauarbeiten für die Ausfädelungen haben bereits begonnen.

Die Stadtbahnstation Hauptbahnhof stößt immer öfter an ihre Kapazitätsgrenzen. Insbesondere in und vor den Nischen der beidseitigen Treppenzugänge stauen sich oft die Fahrgäste. An dieser Station fahren vier Linien jeweils im

10-Minuten-Takt und bei Großveranstaltungen zusätzliche Kurse.

Daher sollen die südlichen Zugänge und die Bahnsteige verbreitert und in der Mitte der

In dieser Ausgabe:

- S. 1 - 2: Dortmund, RV-Versammlung**
- S. 3 - 4: Ruhr-Lippe, Südwestfalen**
- S. 5 - 8: Mülheim, GroKo**
- S. 8 - 11: SPNV-Beirat, Münsterland**
- S. 11 - 12: Impressum, Termine**

Bahnsteige je zwei vertikale Verbindungen zur darüber liegenden Verteilerebene geschaffen werden. Dies steht auch im Zusammenhang mit dem geplanten Umbau der DB-Verkehrsstation, wobei eine neue Querverbindung zum Reisendentunnel entstehen soll ("Nordhalle"). Die Verbreiterung der Bahnsteige ermöglicht auch den späteren Bau eines 3. und 4. Gleises. Die Rohbauarbeiten sollen noch in diesem Jahr beginnen, die Fertigstellung wird für das Jahr 2020 erwartet, hoffentlich ist die Modernisierung der DB-Station bis dahin auch durchgeführt.

Verwaltung legt NVP vor

Im Nahverkehrsplan sind in Korb 1 (Maßnahmen in Bau bzw. in Vorbereitung) weitere Modernisierungen von Stadtbahnstationen vorgesehen, schwerpunktmäßig geht es dabei auch um die Herstellung der gesetzlich bis 2022 geforderten Barrierefreiheit. Auch der zweigleisige Ausbau des Streckenabschnitts von Huckarde Abzweig bis Huckarde Bushof ist hier aufgeführt.

In Korb 2 sind zwei Streckenergänzungen aufgeführt, die Verlängerungen der U 41 von Hörde Clarenberg bis Benninghofen Overgünne und der U 49 von Hachene nach Wellinghofen. Bei beiden Strecken sind noch umfangreiche Untersuchungen erforderlich. Bei der U 49 wird auch eine erste Teilverlängerung nur bis zur Zillestraße ins Auge gefasst. Dieser Bauabschnitt ohne Tunnelbau wird von PRO BAHN einhellig begrüßt, die Untertunnelung des Ortskerns von

Wellinghofen sehen wir skeptisch. Schon mit diesem Abschnitt kann die Verbindung nach Wellinghofen deutlich verbessert werden, ebenso lassen sich einige Busleistungen einsparen.

Weitere Ausbauprojekte sind nur in Korb 3 ("Diese Maßnahmen sind für die weitere Stadtentwicklung vorsorglich aufgenommen.") enthalten. Dazu gehören die Strecken Westfalenhütte - Kircherne, Huckarde - Kirchlinde und Aplerbeck - Flughafen sowie die Erschließung der Entwicklungsfläche Phoenix-West.

Auch bei den Stadtbahnfahrzeugen gibt es Bewegung. Während die Flotte der Niederflurfahrzeuge erst in den letzten Jahren in Betrieb genommen wurde, erreichen die Hochflurfahrzeuge inzwischen ein Alter, in dem Austausch bzw. Grunderneuerung erforderlich ist. Der Aufsichtsrat der DSW 21 hat im Dezember beschlossen, 20 bis 26 neue Hochflurfahrzeuge zu beschaffen. Die Ausschreibung hierfür soll Anfang 2015 erfolgen, mit der Auslieferung wird in den Jahren 2017 bis 2019 gerechnet. Zwischen 2019 und 2023 sollen dann die zehn von den Stadtwerken Bonn übernommenen B100-Fahrzeuge (Baujahr 1974) schrittweise ausgemustert werden. Die B80-Fahrzeuge (Baujahr 1986 bis 1999) sollen zwischen 2016 und 2025 für mehr als eine Mio. Euro pro Fahrzeug modernisiert werden. Die Gesamtkosten für dieses Fahrzeugprogramm werden auf rund 150 Mio. Euro geschätzt, eine Neubeschaffung anstelle der Modernisierung würde weitere 100 Mio. Euro kosten.

Jahresmitgliederversammlung RV Ruhr

Liebe Mitglieder,

hiermit möchte ich Sie/Euch im Namen des Vorstandes des PRO BAHN-Regionalverbandes Ruhr ganz herzlich zur Jahresmitgliederversammlung einladen. Stattfinden wird diese am 17.05.2012 von 14:15 bis 16:30 Uhr im Kleinen Medienraum des Dortmund U. Als Tagesordnung schlagen wir vor:

TOP 1: Formalia

TOP 2: Berichte, Aussprache und Entlastung

TOP 3: Gremienarbeit und Stellungnahmen

TOP 4: Wahl des Vorstandes

TOP 5: Wahl der BVT-Delegierten

TOP 6: Sonstiges

Anreise: zehn Minuten Fußweg vom Dortmund Hauptbahnhof oder U43/U44 bis Westentor.

Mit freundlichen Grüßen

Dirk Grenz

- Vorsitzender RV Ruhr -

Untersuchung Hemer – Menden läuft an

Hemer. (le) Der Anfang 2013 gebildete Arbeitskreis zur Reaktivierung der Bahnstrecke Hemer – Menden hat inzwischen wesentliche Schritte zur Begutachtung des Vorhabens eingeleitet. Nachdem im August 2013 das Ingenieurbüro Vössing zusammen mit den ITF-Gutachtern sma mit der Reaktivierungsstudie beauftragt wurde, wurde jetzt die Auswahl der näher zu betrachtenden Planungsvarianten getroffen.

Einhelliges Ziel bei der Untersuchung ist nicht nur die Streckenreaktivierung, sondern vor allem die optimale Anbindung von Hemer an das übergeordnete Streckennetz und an die benachbarten Oberzentren, insbesondere an Dortmund. Vorgabe dabei ist der ab Dezember 2016 gefahrene Fahrplan auf dem Sauerlandnetz (wir berichteten in **Ruhrschiene 2013#4**). Dabei wird die Hönnetalbahn wieder in zwei Teillinien Fröndenberg – Neuenrade (mit Anschluss an den RE 57 nach Dortmund) und Unna – Menden (mit Anschluss an die RB 59 nach Dortmund und Soest sowie den RE 17 nach Hagen) aufgesplittet.

Eine Untersuchungsvariante sieht daher vor, die Teillinie Unna – Menden bis Hemer zu verlängern, was mit relativ geringem Betriebs-

aufwand möglich ist. Die zweite Variante sieht eine völlig neue Direktlinie Dortmund – Fröndenberg – Menden – Hemer vor. Dies ist zwar wesentlich aufwendiger, könnte aber weitere Verbesserungen auf der Oberen Ruhrthalbahn ermöglichen, z. B. einen Flügelzug auf die Röhrtalbahn nach Sundern. Jetzt müssen die Gutachter bis Ende Mai für diese beiden Varianten detaillierte Investitions- und Betriebskosten ermitteln. Danach wird in einem weiteren Schritt eine Potentialermittlung sowie eine Nutzen-Kosten-Analyse beauftragt. Nur mit einem ausreichenden Nutzen-Kosten-Verhältnis kann die Streckenreaktivierung dann in den Nahverkehrsplan des NWL übernommen und für die Ausbauprogramme des Landes angemeldet werden.

Reaktivierung mit Verspätung

Meinerzhagen. (le) Was wir in der letzten **Ruhrschiene** nur andeuten konnten, ist eingetreten: Die Reaktivierung des Streckenabschnitts Marienheide – Meinerzhagen auf der Oberbergischen Bahn (RB 25) konnte nicht zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 erfolgen.

Da die Arbeiten an mehreren Bahnhöfen und an der Strecke u. a. wegen der Insolvenz einer Baufirma nicht rechtzeitig abgeschlossen werden konnten, musste die Reaktivierung zunächst als Schienenersatzverkehr zwischen Dieringhausen und Meinerzhagen erfolgen. Die Fahrzeiten zwischen Köln und Meinerzhagen sind dabei gut eine halbe Stunde länger als mit dem durchgängigen Zug, der seinen regulären Betrieb rechtzeitig zur Karnevalssaison am 27.02. (Weiberfastnacht) aufnehmen soll. Dann werden noch nicht alle Arbeiten abgeschlossen sein, in Meinerzhagen wird erst einmal ein provisorischer Bahnsteig angefahren und in Gummersbach gibt es einen provisorischen Bahnsteigzugang.

Der neue Fahrplan der RB 25 sieht für Meinerzhagen durchweg einen Stundentakt

vor, wobei montags bis freitags die ersten Verbindungen nach Köln außerhalb des Takts um 05:32 Uhr, 06:57 Uhr und 08:05 Uhr starten, der Takt läuft täglich von 09:03 Uhr (samstags 07:03 Uhr) bis 22:03 Uhr. In Gegenrichtung verkehren die Züge ab Köln Hbf montags bis samstags von 06:24 Uhr bis 20:24 Uhr stündlich nach Meinerzhagen, sonntags fahren die ersten Verbindungen um 07:24 Uhr und 08:54 Uhr, dann ab 10:24 Uhr ebenfalls stündlich. In den Wochenendnächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen gibt es weitere Spätverbindungen ab Köln um 21:24 Uhr, 22:24 Uhr, 23:24 Uhr und 0:24 Uhr. Am frühen Morgen gibt es noch weitere Verbindungen zwischen Dieringhausen und Meinerzhagen. Die Fahrzeit zwischen Meinerzhagen und Köln Hbf beträgt 92 bis 94 Minuten.

Wie schon in der letzten **Ruhrschiene** berichtet, wird zunächst mit den bisher schon auf der RB 25 eingesetzten Talent-Triebwagen gefahren, die neuen zwei- und dreiteiligen Alstom Coradia LINT kommen ab Frühjahr zum Einsatz, wobei 13 Fahrzeuge für die Oberbergische Bahn vorgesehen sind. Sie tragen im Kölner Dieselnetz den Markennamen vareo.

Rechtzeitig zum Fahrplanwechsel wurde die Gültigkeit des VRS-Tarifs bis Meinerzhagen auch auf die Zugverbindungen (und den SEV) ausgeweitet. Von Meinerzhagen aus gilt der VRS-Tarif im "Erweiterten VRS-Netz", also auch bis Gerolstein, Brohl, Neuwied-Engers oder Düren, in Richtung VRR aber nur im "Kleinen Grenzverkehr" bis Remscheid, Solingen, Langenfeld, Dormagen und Grevenbroich, nicht aber bis Wuppertal, Düsseldorf oder Mönchengladbach. Die VRS-Tickets sind nicht nur

am Fahrkartenautomat am Bahnhof erhältlich, sondern auch bei den MVG-Busfahrern.

Inzwischen hat die DB auch den bisher kommunizierten Termin für den Lückenschluss zwischen Meinerzhagen und Brügge für die Verlängerung der RB 25 nach Lüdenscheid abgesagt. Die Reaktivierung erfolgt definitiv nicht zum Dezember 2015, da auf der weitgehend entlang der B 54 verlaufenden Strecke noch umfangreiche Arbeiten an der Leit- und Sicherungstechnik zur Absicherung von 19 Bahnübergängen erfolgen müssen. Weiterhin müssen die Bahnsteige in Kierspe, Oberbrügge und Brügge saniert bzw. neu gebaut werden. Der Oberbau der Strecke außerhalb der Stationen ist in den letzten Jahren bereits ertüchtigt worden. Erst nach Abschluss der umfangreichen Vorplanungen soll im Sommer ein neuer Eröffnungstermin bekanntgegeben werden.

VWS wieder im Defizit

Siegen. (le) Die schon mehrfach weiter veräußerte Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd AG (VWS) gerät auch unter dem neuen Besitzer, der Wern-Group, in schwieriges Fahrwasser. So gelang es nicht, wie im Rahmen der Restrukturierung geplant das Fahrplanangebot an die zurückgehende Nachfrage anzupassen. Außerdem macht sich der Rückgang der Schülerzahlen um rund 3 % pro Jahr bei den Einnahmen bemerkbar.

Zusammen mit externen Fachberatern wurde ein Maßnahmenprogramm entwickelt, das neben strukturellen Maßnahmen in der VWS auf zwei Schwerpunkte setzt. Zum einen soll das Fahrplanangebot weiter "optimiert" werden, zum anderen sollen alle Schüler und Auszubildende in den beiden Kreisen Siegen-Wittgenstein und Olpe ein Schülerticket erhalten. Über letzteres wird zur Zeit mit den Kreisen verhandelt. Mittelfristig hofft man, das jährliche Ergebnis um rund 5 Mio. Euro verbessern zu können.

Zum Fahrplanwechsel am 08.01. wurden bereits 272 Einzelmaßnahmen auf 39 Linien umgesetzt. Neben Fahrplanverschiebungen bis zu 10 Minuten wurden schwach nachgefragte Linienbusfahrten in Rufbusfahrten umgewandelt, vor allem am Wochenende. Mit den Fahrplanänderungen erhofft sich die VWS eine Defizitreduzierung in 2014 um 600.000 Euro.

Eine langfristig tragfähige Lösung erfordert aus Sicht von PRO BAHN zwingend eine Stärkung des Jedermannverkehrs.

Bahnhof Bad Laasphe

Bad Laasphe. (le) Am 01.12.2013 wurde nach einer Bauzeit von nur 134 Tagen der neue Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) und der modernisierte Bahnhof in Bad Laasphe feierlich eingeweiht. Neben dem Neubau des ZOB mit drei Bahnsteigen wurden auch die Bahnanlagen grundlegend saniert. Die Bahnsteige wurden angehoben und mit einem zeitgemäßen Informations- und Wegeleitsystem ausgestattet. Sowohl der neue ZOB als auch die Anlagen des Bahnhofs sind barrierefrei ausgelegt. Die Umbaumaßnahmen (incl. Planung) kosteten rund 4,5 Millionen Euro, wovon das Land Nordrhein-Westfalen 3,4 Mio. Euro trägt.

NVP mit erneuten Änderungen beschlossen

Mülheim an der Ruhr. (ah) Der Rat der Stadt hat im Dezember mit den Stimmen von SPD und CDU den Nahverkehrsplan (NVP) beschlossen. Zuvor legten beide Fraktionen noch mehrere Änderungs- und Prüfaufträge vor, die wir hier dokumentieren. Der Rat beschloss am 20.02.2014, einen externen Gutachter zu beauftragen, „das weitere Vorgehen zur mittel- bis langfristigen Investitionsstrategie im schienengebundenen ÖPNV“ zu prüfen.

Nach mehrjähriger Diskussion über Liniennetzoptimierungen, die Zukunft des Schienennetzes generell und diverser Gutachtervorschläge ist nunmehr der Nahverkehrsplan mit den Stimmen von SPD und CDU beschlossen worden. Zwei Wochen vorher legten beide Fraktionen noch je einen Änderungs- und Prüfauftrag zu dem überarbeiteten NVP-Entwurf (siehe **Ruhrschiene 2013#4**) vor.

Folgende Änderungen wurden beschlossen: Die 104 soll in der HVZ/NVZ alle 15 Min. (SVZ 30 Min.) bis Stadtmitte und täglich alle 30 Min. weiter über Wertgasse zum Hauptfriedhof fahren; die 112 auf ihrem gesamten Linienweg alle 15 Min., und wenn Oberhausen den 20er Takt wie angekündigt beibehalten will, dann zwischen Landwehr und Hauptfriedhof über Kaiserplatz alle 10 Min. Neuer Bus 128 (HVZ/NVZ 20 Min., SVZ 30 Min.; Ersatz für 110) von OB-Ruhrpark über Friesenstr. – Bf. Styrum – Schloss Styrum – Rathausmarkt zum Hauptbahnhof mit Prüfung Verknüpfung mit SB 90; 129 Wegfall OB-Ruhrpark – Friesenstr.; neuer Bus 130 Hauptfriedhof – Essen-Haarzopf – Rhein-Ruhr-Zentrum (HVZ/NVZ 20 Min., SVZ 30 Min.); Bus 134 (60 Min.) ab Heuweg über Broich Friedhof – Strippchens Hof zum Broicher Waldweg und in Saarn wie Bus 132 heute durch das Dorf; Bus 138 HVZ 20 Min., NVZ 30 Min. sowie Bus 752 (60er) ab Alte Straße über Nachbarsweg – Lindenhof – Schneisberg – Großenbaumer Str. zum Uhlenhorst.

Als Prüfaufträge wurde u. a. beschlossen: Bus 122 über Leineweberstr. und Kaiserplatz statt Bahnstr. / Am Löwenhof und damit anstatt der zentralen Haltestelle Stadtmitte Bedienung der Nothafestelle Berliner Platz, die Anbindung der Fachhochschule sowie die Anpassung des Nachtnetzes. Die Umsetzung soll in 2014 und

2015 erfolgen, die Taktausdünnung im Schienenverkehr 2017.

PRO BAHN hat sich bereits im Januar in einer Presseerklärung kritisch zum beschlossenen NVP geäußert. So ist zu erwarten, dass bis 2017 die Kosten gegenüber heute eher steigen statt zu sinken. Dies liegt u.a. daran, dass mindestens die gleiche Anzahl (110 zwei Sechssachser sowie ein Bus weniger, 112 zwei Achtsachser zusätzlich) und für das Busnetz sogar ein zusätzliches Fahrzeug notwendig ist: Für die Taktverdichtung auf der Linie 133 zwischen Hauptbahnhof und Saarer Kuppe drei Gelenkbusse und für die Linien 128 und 130 drei bis vier Standardbusse. Gleichzeitig entfallen auf den Linien 132 und 138 zusammen vier Standardbusse. Günstiger wäre dies hingegen bei Verknüpfung der Linien 151 und 753 sowie 133 (Kurzfahrten) und 135 am Hauptbahnhof anstatt 135 und 151. Unverständlich bleibt, warum nicht der Anregung der StOAG gefolgt wird, die Linie SB 90 von OB-Ruhrpark nach MH-Styrum zu verlängern.

In dem beschlossenen neuen Gutachten soll innerhalb eines Jahres die Grundlage für die Entscheidung über die Zukunft des Schienennetzes geschaffen werden. Bestandteil sind Fragen der Stadt- und demografischen Entwicklung, eine Abschätzung der Entwicklung des (über)regionalen ÖPNV und ein lokales ÖPNV-Szenario 2040. Mit den Ergebnissen soll es einen Abgleich des bestehenden (Schienen)netzes zum Zukunftsnetz geben, eine wirtschaftliche / finanzielle Bewertung der notwendigen Anpassungsmaßnahmen sowie eine finanzielle und rechtliche Abschätzung zur Notwendigkeit der Rückzahlung von Fördermitteln. Abschließend werden vom Gutachter Handlungsempfehlungen erwartet.

Diskussion zum Für und Wider Straßenbahn

Mülheim an der Ruhr. (jg) Durch die überhastete und unausgewogene Verabschiedung des Nahverkehrsplans Ende 2013 hatten CDU und SPD zusammen mit der FDP gehofft, das Thema Straßenbahn aus dem Kommunalwahlkampf heraushalten zu können.

Nicht nur die kleinen im Rat der Stadt vertretenen Parteien und Bürgerinitiativen, sondern auch zum ersten Mal neu antretende Bürgerbündnisse werden sich daran aber nicht halten und einen attraktiven schienengebundenen ÖPNV fordern. Von Gewerkschaftsseite (ver.di) gibt es eine Initiative zur Rettung der Mülheimer Straßenbahn, die in öffentlichkeitswirksamen Aktionen – z.B. Unterschriftensammlung samstags vor dem Einkaufszentrum FORUM – den Bürgerinnen und Bürgern die Bedeutung des Themas vor Augen führt. Es geht um mehr neue Straßenbahnen, gegen die geplante Ausdünnung der Takte, gegen Streckenstilllegungen und einen reinen Busbetrieb für Mülheim, der nach Befürchtung von ver.di leicht an einen privaten Unternehmer vergeben werden könnte. Näheres zu der Aktion enthält eine eigens freigeschaltete Webseite: www.rettet-die-muelheimer-strassenbahn.de. Innerhalb der SPD hat darüber hinaus eine Diskussion begonnen, die durch den neuen Bundestagsabgeordneten Arno Klare (Wahlkreis Mülheim/Essen-Borbeck) initiiert wurde.

In Anbetracht des Angebots der BVG in Berlin hat dieser den gerade beschlossenen NVP kritisiert, einen Ausbau des ÖPNV und nicht eine weitere Angebotsreduzierung gefordert. Nur dadurch würde der ÖPNV attraktiv und auch wirtschaftlich.

Kommentar

Das ÖPNV-Angebot ist ein Kernthema kommunaler Politik. Die Wählerinnen und Wähler haben ein Recht zu erfahren, wie die Parteien und Bürgerinitiativen zu einer wichtigen Richtungsentscheidung wie der Beibehaltung oder Abschaffung des schienengebundenen Verkehrs stehen. Letztendlich geht es ja nicht nur um das Meterspurnetz, sondern auch um die Normalspur mit den Linien U 18 und 901, deren Stilllegung bereits von der Beteiligungsholding und den zuständigen Dezernenten der Stadt ins Gespräch gebracht wurde. Insofern ist die Initiative von ver.di zu begrüßen, weil sie das Bewusstsein der Bürger für das Thema Straßenbahn/Stadtbahn schärft und sich vehement für deren Ausbau und Beibehaltung einsetzt.

Bus und Bahn bei der GroKo

Berlin. (le) Die neue Große Koalition auf Bundesebene hat auch im Verkehrsbereich zahlreiche Punkte in ihre Koalitionsvereinbarung geschrieben. Was ist dabei für Bus und Bahn zu erwarten?

Nach einer allgemeinen Präambel zur Mobilität behandelt das Verkehrskapitel die netzorientierte Verkehrsplanung. Der neu aufzustellende Bundesverkehrswegeplan 2015 bis 2030 (BVWP) soll zügig vorangetrieben werden. Dabei ist ein "nationales Prioritätenkonzept" zu definieren, in das 80 % der Investitionsmittel (als Zielgröße) fließen sollen. "Dazu gehören der Ausbau hoch belasteter Knoten, Seehafenhinterlandanbindungen und Hauptachsen, die Schließung wichtiger überregional bedeutsamer Netzlücken sowie die Einbindung transeuropäischer und in völkerrechtlichen Ver-

trägen vereinbarter Verkehrsachsen." Demnach müssten eigentlich die wichtigsten Bahnprojekte in NRW (RRX, Betuwe, Lünen – Münster, Knoten Köln, Eiserner Rhein) alle in diese Priorität fallen. Wir werden es beobachten.

Weiterhin sollen die Finanzmittel für die Verkehrsinfrastruktur substanziell erhöht werden, nähere Angaben fehlen. Es sollen die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, dass nicht verbrauchte Investitionsmittel überjährig und ungekürzt zur Verfügung stehen. In Zukunft wird die Substanzsicherung Vorrang vor dem Netzausbau erhalten.

Auch bei der neu zu verhandelnden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Schiene (LuFV) soll durch Festlegung zusätzlicher Qualitätsmerkmale sichergestellt werden, dass Umfang und Kapazität des Schienennetzes erhalten bleiben. Der Bund hat inzwischen eigene Messfahrten auf dem DB-Netz in Auftrag gegeben, um sich selbst ein Bild über den Zustand zu machen. Die bisherige Berichterstattung der Bahn im Infrastrukturzustands- und entwicklungsbericht (IZB) nennt in allen Bereichen zwar bundesweite Kennziffern, diese geben aber keine Auskunft über die tatsächliche Qualität von einzelnen Strecken oder Bauwerken. Wie kreativ die Behandlung solcher Kennziffern eingesetzt werden kann, zeigt ein Zitat aus dem IZB 2012 (Seite 84). Unter dem Punkt "Weitere Kennzahlen der DB Netz AG im Mittelfristzeitraum" heißt es dort: "Mittelfristig wird die Inbetriebnahme der ABS/NBS Nürnberg – Erfurt – Leipzig/Halle im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit 8 eine zusätzliche Verbesserung der Gesamtzustandsnote Tunnel bewirken." *Wenn man also ausreichend neu baut (auf Kosten des Bundes), kann man den Bestand ruhig weiter verfallen lassen, denn die gewünschte Gesamtzustandsnote erreicht man so auch.* Der Bund will jetzt selbst alle zwei Jahre einen Verkehrsinfrastrukturbericht herausgeben. *Wenn dieser aber nicht grundsätzlich anders aufgebaut ist als der IZB der DB, wird die tatsächliche Situation im Bahnnetz weiter verschleiert.*

Zur Finanzierung des kommunalen Verkehrs will der Bund zwar eine verlässliche Anschlussfinanzierung für das Ende 2019 auslaufende GVFG-Bundesprogramm anstreben, diese soll aber "im Rahmen der Reform der Bund-Länder-Finanzbeziehungen beraten" werden, also wird es in dieser Legislaturperiode bis 2017 wohl kein Ergebnis geben. Gleiches gilt für die Regionalisierungsmittel: "Um die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs langfristig zu sichern, werden wir die Regionalisierungsmittel für den Zeitraum ab 2019 in der Bund-Länder-Finanzkommission auf eine neue Grundlage

stellen." Bei der jetzt anstehenden Revision der Regionalisierungsmittel soll eine zügige Einigung mit den Ländern angestrebt werden. *Ob dabei die notwendige Erhöhung des Anteils des Landes NRW durchgesetzt werden kann, ist fraglich.* Über die Zukunft der ebenfalls 2019 auslaufenden Entflechtungsmittel verliert die Koalitionsvereinbarung kein Wort.

Bei der Deutschen Bahn AG steht die GroKo zum integrierten Konzern, sie will das Steuerungskonzept unter Berücksichtigung des Aktienrechts überarbeiten. Für die Koordination der Steuerung im Aufsichtsrat soll der Staatssekretär im Verkehrsministerium zuständig sein. Auch soll für den Ausbau der Schienenstrecken ein Planungsvorrat angelegt werden, was die DB Netz nach dem Aktiengesetz nur eingeschränkt sicherstellen kann. Die Gewinne der Infrastrukturgesellschaften sollen in die Infrastruktur zurückfließen. Die jetzige Konstruktion dieser Gesellschaften als AGs mit Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der DB Holding wird aber nicht infrage gestellt. Die Eisenbahnregulierung der Bahn soll "mit Augenmaß" erfolgen, dadurch müsse "eine sachgerechte Entgeltregulierung und die nachhaltige Finanzierung der Infrastruktur" gewährleistet werden. *Ob die jetzige Struktur der Trassenpreise von DB Netz zulasten des SPNV auch unter die "sachgerechte Entgeltregulierung" fällt, bleibt offen.* Die Zulassungsverfahren für Schienenfahrzeuge sollen weiter beschleunigt und effektiviert werden, gedrängt wird auf eine EU-weite Zugzulassung. Für Schienenfahrzeuge im Nah- und Fernverkehr sollen weiterhin Ausnahmeregelungen bei der EEG-Umlage gelten, wie der jetzt vorgelegte Gesetzentwurf zeigt, aber mit deutlich erhöhten Belastungen für die großen Schienenverkehrsunternehmen.

Bei der Bekämpfung des Schienenlärms gibt es deutliche Aussagen. So soll der für zukünftige Ausbaumaßnahmen festgelegte Entfall des Schienenbonus auch für Schienenertüchtigungen im Bestandsnetz mit Planfeststellungsverfahren gelten, das freiwillige Programm zur

Lärmsanierung im Bestandsnetz soll ausgebaut und rechtlich abgesichert werden. Forciert werden soll aber besonders die technische Lärminderung. Der Bund möchte bis 2020 den Schienenlärm halbieren, ab diesem Zeitpunkt soll ein Fahrverbot für laute Güterwagen gelten. Die vom Bund bezuschusste Umrüstung auf lärmarme Bremsen soll 2016 evaluiert werden, wenn bis dahin nicht mindestens die Hälfte der in Deutschland verkehrenden Güterwagen umgerüstet ist, werden auch drastische Maßnahmen wie Nachfahrverbote für nicht umgerüstete Güterwagen auf stark belasteten Strecken erwogen. Die lärmabhängige Spreizung der Trassenpreise soll ausgeweitet werden. Auch auf europäischer Ebene will sich die BRD für ein EU-weites Verbot lauter Güterwagen ab 2020 und ein EU-Förderprogramm für die Umrüstung einsetzen.

Zum ÖPNV in Stadt und Land gibt es nur vage Aussagen, so wird "die bundesweite Einführung des Elektronischen Tickets und ein verbessertes bundesweites Fahrgastinformationssystem" unterstützt. Die Entwicklung auf dem Fernbusmarkt soll "auch mit Blick auf die Auswirkungen auf den Schienenverkehr, die Einhaltung von Arbeits- und Sozialstandards und die Sicherheit" beobachtet werden.

Zu anderen Themen gibt es keine Aussagen. Beispielhaft sei die Verantwortung des Bundes für den Schienenpersonenfernverkehr genannt, die sich aus Art. 87e (4) GG ergibt. So dürfte es auch in den nächsten Jahren dabei bleiben, dass die DB alleine bestimmt, wo überhaupt Fernverkehr angeboten wird.

Personell wird die Verkehrspolitik des Bundes weiterhin ohne NRW-Beteiligung geführt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird vom CSU-Mann Alexander Dobrindt, den parlamentarischen Staatssekretärinnen Enak Ferlemann (CDU, Niedersachsen), Katherina Reiche (CDU, Brandenburg) und Dorothee Bär (CSU) sowie den beamteten Staatssekretären Rainer Bomba und Michael Odenwald (beide CDU) geleitet. Auch die Obleute der Fraktionen im Bundestagsverkehrsausschuss kommen aus anderen Bundesländern. NRW ist in diesem Ausschuss mit den CDU-Abgeordneten Thomas Jarzombek (Düsseldorf), Reinhold Sandler (Warendorf), Oliver Wittke (Gelsenkirchen) und den SPD-Parlamentariern Martin Dörmann (Köln), Sebastian Hartmann (Bornheim), Arno Klare (Essen), Andreas Rimkus (Düsseldorf) und Udo Schiefner (Kempen) zumindest zahlenmäßig gut vertreten.

Schiene braucht 6,9 Mrd. Euro bis 2030

Düsseldorf. (le) Im September 2013 hat der SPNV-Beirat des Landes NRW Verkehrsminister Groschek seinen zweiten Bericht übergeben. In diesem jetzt veröffentlichten Bericht sind die notwendigen und wünschenswerten Maßnahmen zum Ausbau des SPNV-Netzes bis zum Jahr 2030 aufgeführt. Dabei wurden keine illusorischen Zukunftsprojekte präsentiert, sondern konkrete Ausbauten für vorgesehene neue Angebotskonzepte und zur höheren betrieblichen Flexibilität vor allem im Störfall aufgeführt. Zahlreiche Maßnahmen bauen aufeinander auf, sodass dabei eine bestimmte Reihenfolge der Realisierung notwendig ist.

Unter Sitzungsleitung durch das Verkehrsministerium und Mitarbeit von DB Netze und des Kompetenzzentrums ITF NRW sowie der Gutachter von sma haben die im Beirat vertretenen SPNV-Zweckverbände, die SPNV-Betreiber DB Regio, NordWestBahn und eurobahn, die Fahrgastverbände PRO BAHN (Vertreter: Lothar Ebberts) und VCD sowie die Schlichtungsstelle Nahverkehr eine lange Liste

von Ausbaumaßnahmen präsentiert, die einen geschätzten Gesamtumfang von rund 6,9 Mrd. Euro aufweisen. Davon entfallen alleine fast 5 Mrd. Euro auf die vom Land für den Bundesverkehrswegeplan 2015 (BVWP) angemeldeten Projekte, vor allem die RRRX-Infrastruktur, den zweigleisigen Ausbau Lünen – Münster, den dreigleisigen Ausbau Düren – Aachen, den Eisernen Rhein sowie die zahlreichen Maßnah-

men zur Ertüchtigung des Bahnknotens Köln. Die rund 1,9 Mrd. Euro umfassenden reinen SPNV-Maßnahmen wurden in drei Prioritätskategorien (A, B, C) eingeteilt. Auch hier entfällt ein großer Anteil der Kosten auf zwei große Einzelprojekte, den mehrgleisigen Ausbau der Strecke Dortmund – Hamm (ca. 500 Mio. Euro) sowie die S 13-Strecke Troisdorf – Bonn-Oberkassel (ca. 400 Mio. Euro).

Wichtige Maßnahmen der Kategorie A in unserem Raum sind der zweigleisige Ausbau im Bereich Essen-Dellwig Ost (20 Mio. Euro), die Verlängerung des zweigleisigen Abschnitts der Ferngleise Dortmund – Witten im Bereich Dortmund-Lütgendortmund (2 Mio. Euro), der zweigleisige Ausbau des Abschnitts Altenberge – Nordwalde auf der Strecke Münster – Gronau (7 Mio. Euro), die Beseitigung nicht-technisch gesicherter Bahnübergänge und die Erhöhung der Geschwindigkeit auf der Strecke Münster – Rheda-Wiedenbrück (9 Mio. Euro), die Ermöglichung gleichzeitiger Einfahrt in den Bahnhof Hildenbach (0,5 Mio. Euro) sowie die Einrichtung von Gleiswechselbetrieb mit zusätzlichen Überleitungen auf zahlreichen Abschnitten vor allem im S-Bahn-Netz. Wie wichtig mehr Flexibilität im Hauptnetz ist, zeigte sich Ende letzten Jahres, als durch die Tagesbruchgefahr am Essener Hauptbahnhof Notfallpläne aufgestellt werden mussten. So wurde u. a. die S 3 unterbrochen und konnte auf der Westseite nur zwischen Oberhausen Hbf und Mülheim-Styrum verkehren. Ein Pendelverkehr bis Mülheim Hbf, wo es Anschluss an die RE-Verbindungen gegeben hätte, war nicht möglich, da die dafür notwendige Kehrmöglichkeit abgebaut worden ist.

In Kategorie B sind der Bau eines Bahnsteigs an Gleis 1 im Dortmunder Hbf (15 Mio. Euro), die Errichtung von Turmbahnhöfen in Dortmund West (8 Mio. Euro) und Essen-Dellwig (10 Mio. Euro), die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf den Strecken Wanne-Eickel – Castrop-Rauxel Süd – Dortmund (5 Mio. Euro) und Münster – Rheine (5,7 Mio. Euro) sowie der mehrgleisige Ausbau Dortmund – Hamm für rund 500 Mio. Euro eingeplant, weiterhin die Einrichtung von Gleiswechselbetrieb mit Überleitungen auf weiteren dicht befahrenen Strecken. In Kategorie C fällt schließlich u. a. die Errichtung von Weichenverbindungen im Bahnhof Iserlohn zwischen den beiden heute völlig getrennten Strecken (5 Mio. Euro).

In einer getrennten Liste werden zahlreiche Streckenelektrifizierungen aufgelistet, die sich ebenfalls genau nach dem Ausschreibungskalender richten. Darunter befinden sich in Kategorie B die Strecke Münster – Enschede (ab 2027, 60 Mio. Euro) und in Kategorie C die Strecke Dortmund – Iserlohn (ab 2029, 25 Mio. Euro) und der Abschnitt Duisburg-Meiderich Süd – Duisburg-Ruhrort der Ruhrortbahn Oberhausen – Duisburg-Ruhrort (ab 2026, 5 Mio. Euro).

Im Gegensatz zum ersten Bericht mit den Maßnahmen bis 2015 können dieses Mal keine Finanzierungsquellen genannt werden, da die wesentlichen Finanztöpfe wie Regionalisierungsmittel, Entflechtungsmittel oder GVFG-Bundesprogramm in den nächsten Jahren ausgebuht sind und danach auslaufen bzw. grundsätzlich neu gestaltet werden.

Die Berichte im Internet: www.kcif-nrw.de/infrastrukturplanung.

Bus-Fahrplanwechsel im Westmünsterland

Westmünsterland. (rh) Rund drei Wochen nach dem Fahrplanwechsel der Bahn begann nach den Weihnachtsferien auch beim Busbetrieb im Münsterland die neue Fahrplanperiode. Dazu gab es einige Neuerungen, größtenteils im Betrieb, stellenweise aber auch im Fahrplan.

SWK übernimmt S75

Die SWK Fahrservice GmbH, eine Tochtergesellschaft der Stadtwerke Krefeld, übernimmt

den Betrieb auf der Schnellbuslinie S75. SWK fährt bereits seit einigen Jahren im Bocholter Stadtbusbetrieb, dort wird auch die S75 künftig ihr Depot haben. Im Fahrplan der Linie erge-

Westmünsterland

ben sich keine Änderungen. Die Fahrzeuge hingegen wurden neu beschafft und verfügen nun über einen kostenlosen WIFI-Zugang, wie man es bereits bei anderen Schnellbuslinien im Münsterland gewohnt ist. In den Anfangstagen des neuen Betreibers kam es laut Fahrgastberichten bereits zu einzelnen Unregelmäßigkeiten im Fahrbetrieb. Ein Fahrgast beschwerte sich auf der Facebook-Seite des Unternehmens, dass eine Menschengruppe an einer Haltestelle übersehen wurde und der nachfolgende Bus keine Entwertungsmöglichkeit für Fahrscheine hatte. Zudem wurden die Fahrpläne des alten Betreibers bereits zum Jahreswechsel aus dem Internetportal entfernt, der neue Betreiber hatte seinen erst unmittelbar bei Betriebsbeginn hochgeladen. Dadurch entstand eine Lücke von einer guten Woche ohne abrufbaren Fahrplan.

Auch wenn eine solche geplante Betriebsübergabe reibungslos funktionieren sollte, wird PRO BAHN bei gegebener Zeit prüfen, ob sich der Betrieb auf der Linie eingespielt hat und an dieser Stelle darüber berichten.

Bündel Coesfeld-Dülmen an WB

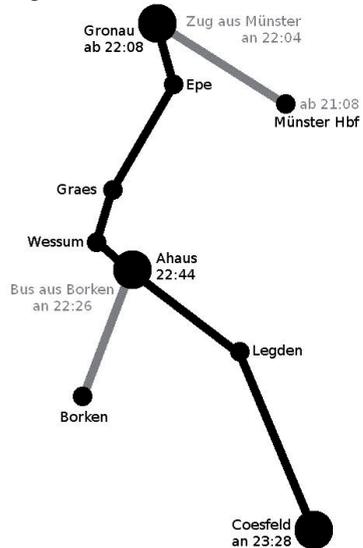
Das erste ausgeschriebene Linienbündel im Kreis Coesfeld geht an die DB-Tochter Westfalenbus. Dazu gehören die Linien 552 (Dülmen – Münster), 580 (Dülmen – Coesfeld) und 582 (Coesfeld – Legden). Die Linie 580 wurde aufgrund einer Vereinbarung zuletzt durch die Firma Veelker bedient. Unter der Liniennummer 582 verkehren neu die Fahrten der bisherigen Linie 781 im Abschnitt des Kreises Coesfeld. Da im Kreis Borken die Anschlusslinie 781 ebenfalls noch vom Westfalenbus betrieben wird, verkehrt diese Linie auch weiterhin kreisübergreifend ohne Umstieg. Dieser Teil der Linie wird erst für 2017 ausgeschrieben.

Spätfahrt auf der Linie 781

Neu verkehrt die Fahrt an Werktagen um 22:08 Uhr von Gronau nach Coesfeld und bietet somit eine weitere Verbindung nach dem um 20:20 Uhr fahrenden letzten Zug auf dieser

Strecke. Die Fahrt wird vom DB Unternehmen Westfalenbus durchgeführt und ist somit auch auf die Belange von umsteigenden Fahrgästen am Bahnhof Gronau ausgelegt. So haben zum Beispiel Einwohner aus den Orten Epe, Graes und Wessum auch nach 21:00 Uhr eine Möglichkeit, aus Münster mit Umstieg nach Hause zu gelangen, nach Ahaus ist dadurch auch eine zusätzliche Verbindung im Zeitfenster zwischen 20:15 Uhr und 22:45 Uhr ab Münster geschaffen worden. Legdener profitieren ebenfalls durch die Anschlussbeziehung vom Borkener Bahnhof über Ahaus.

Allerdings erreicht die Fahrt aus Gronau den Bahnhof in Ahaus erst um 22:44 Uhr, rund 20 Minuten nachdem der letzte Bus nach Stadtlohn abgefahren ist. Hier sieht PRO BAHN die Möglichkeit, durch Verlegung der Abfahrtszeit in Ahaus eine Spätverbindung von Gronau nach Stadtlohn ohne nennenswerten Mehraufwand zu schaffen. Derzeit besteht die letzte Direktverbindung für diese Strecke bereits um 18:46 Uhr.



Taxibus am Wochenende

Trotz der günstigen Mitnahmeregelung bei Zeitkarten an Wochenenden ist auch dort wei-

terhin ein Fahrgastrückgang zu verzeichnen. Deshalb wird der Samstagsverkehr der parallel zur Westmünsterlandbahn verlaufenden Buslinie 781/582 an Wochenenden auf Taxibusse umgestellt, die nur nach telefonischer Bestellung verkehren. Der Betrieb wird zudem an Samstagen auf den Abschnitt Graes - Coesfeld und an Sonntagen auf den Abschnitt Legden - Coesfeld reduziert.

Mehr Schülerspezialverkehr

Immer mehr Gemeinden in den Kreisen Borken und Coesfeld machen davon Gebrauch, ihre Schülerbeförderung nicht mehr als öffentlichen Linienbetrieb, sondern als sog. freigestellten Schülerverkehr durchzuführen. Der Vorteil dabei liegt darin, dass Fahrten kurzfristig geändert werden können, wenn sich der Bedarf ändert. Zudem ist es meist billiger, den Betrieb

selber zu organisieren als für die Schülerinnen und Schüler wie bisher Fahrkarten des Verkehrsverbunds zu erwerben und die Buslinien zu bezuschussen. Nachteilig hingegen ist, dass es keine veröffentlichten Fahrpläne mehr gibt, da diese Fahrten dann auch nicht mehr für die Öffentlichkeit bestimmt sind. Kleinere Orte verlieren damit teilweise auch ihre letzten Verbindungen im öffentlichen Personenverkehr.

HKX dünnt aus

Köln. (dg) Ab März fährt der HKX nur noch an Freitagen und Samstagen wie bisher drei Züge pro Richtung. An Montagen, Donnerstagen und Sonntagen wird es zwei Züge pro Richtung geben; dienstags und mittwochs gibt es in Zukunft pro Richtung nur noch eine Verbindung. An verkehrsstarken Tagen rund um Feiertage sollen aber auch mehr Züge fahren.

Impressum / Ansprechpartner bei PRO BAHN

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

Bürozeiten: Dienstags 16:30 bis 18:30 Uhr

Vorsitzender: Dirk Grenz, Baumberger Weg 1, 46145 Oberhausen, ☎ 0208 6356784, ✉ grenz@probahn-ruhr.de
Stv. Vors.: H. Kohring, Alter Uentroper Weg 77, 59071 Hamm, ☎ 02381 487317, ✉ kohring@probahn-ruhr.de
Beisitzer: Lothar Ebberts, Neugahlener Str. 20, 46149 OB, ☎ 0208 6351916, ✉ ebberts@probahn-ruhr.de
Beisitzer: Oliver Mantel, Dortmund, ☎ 0231 13014534 und 0176 34971689, ✉ 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: WELADED1GEK

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: Tobias Simon, Neuenk. Str. 420, 49497 Mettingen, ☎ 03212 1232 394, ✉ t.simon@probahn.de

PRO BAHN Nordrhein-Westfalen e. V., ✉ info@probahn-nrw.de, Internet: <http://www.probahn-nrw.de>

Vorsitzender: Frank Michalzik, Bahnhofstr. 85a, 46499 Hamminkeln-Mehrhoog, ☎ 02857 915992 ✉ vorsitzender@probahn-nrw.de

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

Geschäftsstelle: Friedrichstraße 95, 10117 Berlin, ☎ 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 dieser Ausgabe: Johannes Gith (jg), Dirk Grenz (dg), Axel Hercher (ah), Richard Heinrichs (rh)

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

Münsterlandschiene

(le) Entgegen der Mitteilung in **Ruhrschiene 2013#3** wird die Ruhrschiene auch weiterhin an die PRO BAHN-Mitglieder im Münsterland versandt. Nachdem der RV Ostwestfalen die Herausgabe seines Regionalinfos eingestellt hat, beteiligt sich der RV Münsterland weiterhin an der **Ruhrschiene**. Die Redaktion lädt ein, sich mit Artikeln und Fotos aus der Region an der Fahrgastzeitung zu beteiligen.

März

Donnerstag, 06.03.2014, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

Samstag, 08.03.2014, 15:00 Uhr
Regionalversammlung Münsterland, Umwelthaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf

Sonntag, 16.03.2014
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Überraschungstour
10:40 Uhr E Hbf ☎ (Service Point)

Dienstag, 18.03.2014, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 25.03.2014, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

April

Donnerstag, 03.04.2014, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

Donnerstag, 10.04.2014, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf

Samstag, 12.04.2014
PRO BAHN Landesversammlung, Heinsberg, Bürgerbegegnungszentrum, Apfelstraße 60 (am Rathaus)

Dienstag, 15.04.2014, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 22.04.2014, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Sonntag, 27.04.2014
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Was noch außer Cranger Kirmes und dem Mond von Wanne-Eickel? Herne
10:10 Uhr E Hbf ☎ (Service Point)

Mai

Donnerstag, 01.05.2014, 11:00 Uhr
Infostand VCD/PRO BAHN im Westfalenpark, Dortmund (bis ca. 16:00 Uhr), ☎ Westfalenpark

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

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

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

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

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

ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim: Büro Mülheimer Str. 91, Duisburg, ☎ ☎ 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 Tobias Simon, ✉ t.simon@probahn.de

Bitte hier abtrennen oder kopieren und einsenden. Oder einfach online Mitglied werden unter <http://www.pro-bahn.de/beitritt>
PRO BAHN e. V. • Friedrichstraße 95 • 10117 Berlin • ☎ 030 20181742 ☎ 030 20179967

Ja, ich bin an PRO BAHN interessiert.

- Ich möchte weitere Informationen.
 Ich möchte PRO BAHN beitreten.

Name, Vorname

Straße

PLZ, Wohnort

weitere Familienmitglieder

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.) Beruf (freiwillig)

Datum, Unterschrift

Datum, Unterschrift

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

Sie erleichtern uns die Arbeit mit einer
Einzugsermächtigung.

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

IBAN

BIC

Kreditinstitut

bin ich – bis auf Widerruf – einverstanden.