



Kundenfreundlicher Bahnhof Bad Laasphe

Bad Laasphe. (aw) Der Bahnhof Bad Laasphe ist nach seinem gelungenen Umbau ein ausgezeichnetes Beispiel für einen kundenfreundlichen Bahnhof in Südwestfalen. Für den VCD KV Siegen-Wittgenstein und Olpe, PRO BAHN - Regionalverband Ruhr und den AK Schienenverkehr Südwestfalen war es nicht schwer, einvernehmlich diese Wahl zu treffen. Dies überrascht Kenner dieses Bahnhofs nicht, da er mittlerweile zu einem Schmuckstück geworden ist. In den Bahnhof, der ab 2009 renoviert wurde, ist wieder Leben eingekehrt.



Bahnhof Bad Laasphe. Foto: Peter Stephan

Hier haben die Stadt Bad Laasphe, die Kurhessenbahn (Deutsche Bahn AG) und der Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS) im NWL hervorragend kooperiert. Das Bahnhofsgebäude war in die Jahre gekommen. Nach dem Kauf des Gebäudes durch die Stadt war die Voraussetzung für eine grundlegende Sanierung geschaffen. Bahnhofsgebäude und Bahnsteige entsprechen jetzt

In dieser Ausgabe:

-  **S. 1 - 4: Westfalen, Impressum, RRR**
-  **S. 5 - 6: Regionalisierungsmittel**
-  **S. 6 - 8: NVP Münster, S-Bahn-Takt**
-  **S. 9 - 10: Linie 105, NVP Mülheim**
-  **S. 10 - 12: VIA, Bogestra, Termine**

zeitgemäßem modernen Standard. Reisende können im Bahnhof Fahrkarten kaufen, sich mit Reiseproviant versorgen oder die Wartezeit in dem neuen Bistro verkürzen. Das Bistro, von der Kurhessenbahn betrieben, ist zum Glanzpunkt des Bahnhofs geworden, es lädt auch zu längerem Verweilen ein. Reisende und Besucher können in schönem Ambiente Kaffee, Tee und andere Köstlichkeiten genießen. Eine Besonderheit bietet der Gastbereich mit dem Blick auf die Gleise und Bahnsteige.

Neben der Modernisierung des Bahnhofsgebäudes wurde auch das Umfeld neu gestaltet, übersichtlich, sicherer und mit kurzen Wegen. Die Bushaltestellen wurden näher an den Bahnhof gerückt, ankommende oder abfahrende Bahnreisende müssen nicht mehr die Bundesstraße überqueren. Alle Bushaltestellen wurden auf die Bahnseitside verlegt. An den Bushaltestellen erleichtern Haltestellenfunktionspläne

die Orientierung. Der Bahnhofsvorplatz wurde barrierefrei gebaut, Blindenleitlinien verbinden Bushaltestellen, Bahnsteige und das Bahnhofsgebäude. Modern und funktionsgerecht, so lautet das Urteil, der Umbau ist gelungen.

Auch die vorgelegte Planungssumme von 4 Millionen Euro für die Umbauten wurde nicht überschritten. Alle Gewerke wurden sach- und fristgerecht ausgeführt, besonderer Dank ist dafür der Kurhessenbahn, der Stadt Bad Laasphe, dem ZWS und den ausführenden Unternehmen auszusprechen.

Für das Gremium hat der Bahnhof Bad Laasphe Vorbildcharakter für weitere Bahnhofsrenovierungen in der Region. Das Votum für die Auszeichnung war einstimmig. Das Urteil bezieht sich auf die Planung, Durchführung und Umsetzung des Gesamtkonzeptes, bei dem das Kurhessenbahn-Café das Sahnehäubchen der gesamten Bahnhofsrenovierung darstellt.

Hessische Landesbahn mit Startproblemen

Siegen. (le) Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 hatte die Hessische Landesbahn (HLB) den Betrieb auf den Strecken der „Dreiländerbahn“ (RB 92 Olpe – Finnentrop, RB 93 Bad Berleburg – Siegen, RB 95 Au (Sieg) – Siegen - Dillenburg) vorzeitig übernommen. Die HLB hatte die Ausschreibung für den Betrieb auf dem Los des Netzes Eifel-Westerwald, zu dem noch weitere Strecken gehören, gewonnen.

Geplanter Starttermin ist hier allerdings erst der 02.08.2015, zu dem auch die neuen Fahrzeuge bereitstehen sollen. Für die vorgezogene Betriebsaufnahme aufgrund des Auslaufens des bisherigen Vertrages mit DB Regio musste improvisiert werden, Gebrauchtfahrzeuge wurden aus der gesamten Republik zusammengezogen. Dennoch musste der „Studentenpendel“ Finnentrop – Siegen entfallen.

Auch im Betrieb dieser Fahrzeuge gab es erhebliche Probleme. Immer wieder fuhren zu kurze Züge, die Fahrer hatten zunächst noch keine ausreichende Streckenkunde, dann konnte die Übernahme der Waschstation in Siegen von der DB nicht rechtzeitig erfolgen, so dass die Fahrzeuge nur unregelmäßig bei der HLB in Gießen bzw. Limburg oder bei der Westerwaldbahn gereinigt wurden. Auch sind in den Ersatzfahrzeugen entweder gar keine Fahr-

scheinautomaten oder aber waren diese nicht für die örtlichen Tarife programmiert, so dass es zu Einnahmeausfällen für den Besteller kam, die dieser bei der HLB einfordert. Inzwischen sind auf vielen Fahrten Zugbegleiter unterwegs, die auch Tickets verkaufen.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 soll der endgültige Fahrplan auf den Strecken eingeführt werden. Dann verkehrt z. B. die RB 93 von Bad Berleburg nicht nur bis Siegen, sondern bis Betzdorf, wofür hier ein in der Ära Mehdorn außer Betrieb genommenes Gleis reaktiviert werden muss. Auch in Siegen, Hilchenbach und auf der Hellertalbahn Betzdorf – Burbach – Dillenburg muss dafür massiv in die Infrastruktur investiert werden. Leider sind fast alle Projekte in Verzug, so dass der geplante Fahrplan wohl nur schrittweise eingeführt werden kann.

Obere Ruhr: Weiter Streit um Tunnelanierung

Unna. (le/nwl) Der Streit um die Sanierung von drei Tunnels auf der Oberen Ruhrthalbahn (siehe *Ruhrschiene* 2012#4) geht weiter. Besonders kritisch wird in der Region die Planung von DB Netz gesehen, den Glösinger und den Freienohler Tunnel nur noch eingleisig zu betreiben und so einen 3,5 km langen Engpass zwischen Arnsberg und Meschede zu schaffen, da auch die Strecke zwischen den beiden Tunnels eingleisig würde.

Der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) hatte der Bahn angeboten, sich an den zusätzlichen Kosten für eine zweigleisige Sanierung mit 11 Mio. Euro zu beteiligen, was rund 50 % der Mehrkosten ausmachen würde. Dieses Angebot wurde jetzt vom Vorstandsvorsitzenden von DB Netz, Frank Sennhenn, zurückgewiesen. Die antizipierte Auslastung der Strecke belege keine Notwendigkeit für einen zweigleisigen Ausbau. Der entsprechende Abschnitt sei derzeit mit maximal 72 % ausgelastet. Der NWL könne allerdings über eine Bestellung von Mehrverkehren, auf deren Basis sich der zweigleisige Ausbau wirtschaftlich darstellen lässt, auf die Sanierung Einfluss nehmen.

Auf diese Absage kontert Christian Manz, Vorstandsvorsteher des NWL: „Was ist eine antizipierte Auslastungsprüfung der DB bei einem Prognosezeitraum bis 2025 wert, wenn die Sanierung erst nach 2020 abgeschlossen sein wird. Hier wird maximal fünf Jahre in die Zukunft geschaut, die Fakten, die dann aber geschaffen werden, betreffen mehrere Generationen.“ Die Auslastungsprüfung berücksichtigt nur die Streckenkapazität, zeitliche Bindungen der Fahrplantrassen in den Anschlussknoten im Rahmen eines Integralen Taktfahrplans (ITF) bleiben dabei außer Betracht. Hinzu kommt, dass die Bahn bei der Sanierungsplanung auch

eine mögliche Elektrifizierung der Strecke nicht berücksichtigt.

Kommentar

Leider pflegt DB Netz in vielen Bereichen immer noch eine Strategie des Minimalismus bei der Infrastruktur, vor allem wenn das Unternehmen Eigenmittel einsetzen muss. Insbesondere Tunnels, die rund ein Jahrhundert betrieben werden sollen, sind dabei strategisch entscheidend. Einen einmal rückgebauten Tunnel wieder zu erweitern oder für die Aufnahme einer Oberleitung zu vergrößern ist so teuer, dass solche Planungen dann oft an der gesamtwirtschaftlichen Bewertung scheitern. Hier sind nicht nur die Entscheidungsträger bei DB Netz gefragt, sondern vor allem der Eigentümer, der Bund, der sich fragen lassen muss, ob die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen des Netzes nach Grundgesetzartikel 87e (4) in der Rechtsform einer Aktiengesellschaft mit einem Gewinnabführungs- und Beherrschungsvertrag mit der DB Holding richtig gelöst sind. Auch die neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und den DB-Infrastrukturgesellschaften sichert zwar eine bessere finanzielle Ausstattung, die Kontrolle des Eigentümers über die Qualität und Kapazität des Netzes bleibt unzureichend.

Impressum

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 Uhr bis 18:30 Uhr

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 Ebbers (le), ✉ info@ruhrschiene.de

Weitere Autoren: Maximilian Heilmann (mh), 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.

Wer fährt den Siemens-RRX?

Gelsenkirchen. (le) Während die Entscheidung der Aufgabenträger für das RRX-Fahrzeug gefallen ist, steht noch nicht fest, wer die Betreiber der drei ausgeschriebenen Lose (RE1/11, RE 5/6, RE 4) sind. Der Kreditgeber für die Fahrzeugfinanzierung ist inzwischen ebenfalls bekannt.

In den parallel laufenden Sitzungen der Vergabeausschüsse der drei NRW-Zweckverbände am 26.03. wurde die bereits am 10.02. vorläufig getroffene Entscheidung für ein Siemens-Fahrzeug aus der Baureihe Desiro HC endgültig festgelegt. In der Ausschreibung hat Siemens sich gegen zwei weitere Wettbewerber – offenbar waren dies Alstom zusammen mit Skoda und Stadler – durchgesetzt und baut demnächst 82 vierteilige Triebzüge mit jeweils 400 Sitzplätzen und wartet diese auch 32 Jahre lang. Dabei besteht jeder Triebzug aus je zwei einstöckigen Endteilen, in denen u. a. auch die Einrichtungen für Rollstuhlfahrer wie Toilette und großer Stauraum untergebracht werden, und zwei doppelstöckigen Mittelteilen. Während Siemens allgemein den vierteiligen Desiro HC mit 420 Sitzplätzen anbietet, sind für die RRX-Version nur 400 vorgesehen, wodurch ausreichend Bewegungsraum im Fahrzeug erhalten bleibt. Der Gesamtwert des Auftrags mit Wartungsvertrag wird mit 1,7 Mrd. Euro beziffert. Im Dortmunder Norden soll die Wartungswerkstatt für die Fahrzeuge entstehen. Vorgesehen ist, dass der Fahrzeugbau in großen Teilen im Siemens-Werk in Krefeld-Uerdingen erfolgt, die Doppelstockwagen und die Drehgestelle allerdings in Wien bzw. Graz gefertigt werden.

Betreibersuche geht weiter

Für die drei Lose des RRX-Betriebs gingen bis zum Abgabeschluss am 20.03. Angebote von fünf Eisenbahnverkehrsunternehmen ein, von denen sich nur NationalExpress und DB Regio öffentlich zur Abgabe eines Angebots bekannten. Hierzu gab es am 26.03. keine Entscheidung der Vergabeausschüsse. In der Presseerklärung der Zweckverbände: „Innerhalb der Angebote der fünf beteiligten Bieter für den Betrieb der RRX-Leistungen bedürfen

relevante Detailsaspekte in der Kalkulation noch einer Aufklärung. Aufgrund der Kürze der Zeit seit der Abgabe der Angebote am vergangenen Freitag und den für heute vorgesehenen Entscheidungen konnten dazu notwendige Aspekte und Fragen nicht nachhaltig geklärt werden.“ Dies deutet darauf hin, dass bei einzelnen Angeboten noch geprüft wird, ob alle Positionen schlüssig kalkuliert sind, um möglichen Dumpingverdacht auszuräumen. Die endgültige Entscheidung soll in den nächsten Wochen fallen. Da der Herstellungsauftrag für die Fahrzeuge hiervon unberührt bleibt, ist dadurch keine Verzögerung der Betriebsaufnahme zu befürchten.

Stündlich bis Paderborn

Die Betriebsaufnahme soll linienweise ab Dezember 2018 erfolgen, zunächst auf dem RE 11 (Düsseldorf – Kassel-Wilhelmshöhe). Es folgen dann in jeweils halbjährlichem Abstand RE 5 (Koblenz – Wesel/Emmerich), RE 6 (Köln/Bonn Flughafen – Minden), RE 1 (Aachen – Hamm) und RE 4 (Aachen – Wuppertal – Dortmund). Neu ist, dass ab Dezember 2018 der RE 11 stündlich bis Paderborn geführt wird und schon ab Dezember 2016 ab Hamm auch zwei IC-Züge der Mitte-Deutschland-Verbindung Rhein/Ruhr – Thüringen – Sachsen in den Zweistundentakt nach Kassel-Wilhelmshöhe integriert werden, in denen auch die entsprechenden Nahverkehrstarife anerkannt werden sollen.

Auch die Finanzierungsdienstleistungen waren europaweit ausgeschrieben worden. Die Zweckverbände haben sich bei der Europäischen Investitionsbank für die ersten Lose Zinssätze zwischen 0,77 und 0,83 % gesichert. Auch in späteren Losen werden diese Sätze nicht über 1,5 % hinausgehen.

Regionalisierungsmittel: Zurück auf Null

Berlin. (le) In *Ruhrschiene 2014#4* konnten wir von der Einigung der Länder auf einen neuen Verteilungsschlüssel für die Regionalisierungsmittel berichten. Wie zu befürchten war, lehnt die Bundesregierung die Forderung der Länder ab und hat in ihrem Gesetzentwurf nur die bisherige Regelung für 2015 fortgeschrieben. Jetzt ist der Vermittlungsausschuss am Zug.

Der Bundesrat hatte die Einigung in einen Gesetzentwurf gepackt, in dem neben der neuen Ausgangshöhe von 8,5 Mrd. Euro für 2015 eine jährliche Dynamisierungsrate von 2 % sowie ein Ausgleich für die betroffenen Länder festgelegt wurde, falls sich die Trassen- und Stationspreise für ein Bundesland in einem Jahr um mehr als 2 % erhöhen würden. Letzteres wurde damit begründet, dass der Bund „durch Regelungen zu den Gewinnabführungen innerhalb des Konzerns der Deutsche Bahn AG, durch Zuschüsse an die Deutsche Bahn AG, wie zum Beispiel die Zuschüsse im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Deutsche Bahn AG sowie über die Regulierungsinstrumente der Bundesnetzagentur...die notwendigen Instrumente zur Beeinflussung der Stations- und Trassenpreise in der Hand“ habe. Die Trassenpreise pro Zugkilometer seien von 2002 bis 2013 um 28,8 % gestiegen, die Regionalisierungsmittel hingegen nur um 6 %, was auch auf die zwischenzeitlichen Kürzungen nach dem Koch-Steinbrück-Papier um 12 % zurückzuführen ist. Weiterhin sollten die Mittel bis Ende 2030 festgelegt werden, eine Neuverhandlung für die Zeit ab 2031 müsse bis Ende 2026 erfolgen, um Planungssicherheit für die langlaufenden Verkehrsverträge zu erreichen.

Bund blockiert Ländervorschlag

In ihrer Erwidmung lehnt die Bundesregierung den Gesetzentwurf des Bundesrats aus rein haushaltspolitischen Gründen ab (Zitat: „Es bestehen gravierende finanz- und haushaltspolitische Bedenken gegen den Gesetzentwurf des Bundesrates. Der Gesetzentwurf verursacht gegenüber dem Bundeshaushalt 2015 und der Finanzplanung des Bundes erhebliche

Mindereinnahmen.“) Auch die Übernahme übermäßiger Steigerungen der Infrastrukturkosten wird verweigert: „Die Übernahme des Risikos von Steigerungen der Stations- und Trassenpreise durch den Bund widerspricht dem Grundgedanken der Regionalisierung, bei der im Rahmen der Bahnreform die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr vollständig an die Länder abgegeben wurde. Die Potenziale einer an den Bedürfnissen vor Ort ausgerichteten Bestellung von SPNV-Leistungen einschließlich ggf. deren Effizienzwirkungen gehen verloren, wenn der Bund Einzelbeträge direkt finanziert.“ Und weiter: „Die anstehende Revision der Regionalisierungsmittel tangiert auch die Bund-Länder-Finanzbeziehungen. Daher ist diese Revision im Rahmen der Reform der Bund-Länder-Finanzbeziehungen zu berücksichtigen.“ Stattdessen soll nach dem vom Bundestag verabschiedeten Gegenentwurf der Bundesregierung das bisherige Regionalisierungsgesetz mit der unzureichenden Dynamisierung um 1,5 % noch einmal um ein Jahr verlängert werden, die Verhandlungen werden verschoben. Zitat aus der Begründung: „Wie und in welcher Höhe der Bund die Länder ab 2016 finanziell unterstützen wird, bleibt den weiteren Verhandlungen vorbehalten. Der gesetzliche Auftrag zur Revision der Regionalisierungsmittel wird um ein Jahr verschoben.“ Der Bundesrat hat diesen Gesetzentwurf erwartungsgemäß abgelehnt und den Vermittlungsausschuss angerufen.

Petition

Der PRO BAHN-Bundesverband fordert den Bundestag mit einer Petition auf, noch in diesem Jahr die Zuschüsse für den Betrieb von Regional-, Nahverkehrs- und S-Bahn-Zügen bis zum

Jahr 2030 verbindlich festzulegen. Die Mittel dürften auch nicht in andere Finanzverhandlungen zwischen Bund und Ländern einbezogen werden, da sonst die Gefahr bestünde, dass ein Teil des Geldes für andere Zwecke ausgegeben wird. Die Petition kann auch online noch bis zum 26. Mai 2015 unterzeichnet werden. Näheres unter www.pro-bahn.de/petition/.

Inzwischen droht dem SPNV in unserem Raum neues Ungemach. Die DB will ab 2017 ein neues Trassenpreissystem einführen, das insbesondere den Verkehr in den Ballungsregionen verteuern würde. Mehr dazu in einer der nächsten Ausgaben.

Kommentar

Dass die jetzige Bundesregierung die „Schwarze Null“ als einziges Haushaltsziel kennt, ist vielfach angemerkt worden. Jetzt wird um die Finanzbeziehungen zwischen Bund und Ländern (Föderalismusreform II) ab 2020 gerungen. Der Artikel 106a („Den

Ländern steht ab 1. Januar 1996 für den öffentlichen Personennahverkehr ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zu. Das Nähere regelt ein Bundesgesetz, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf. ...“) ist nicht im Rahmen der Entwicklung der Bundes-Länder-Finanzbeziehungen in den sechziger und siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts entstanden, sondern durch die Bahnreform von 1994. Die Regionalisierungsmittel müssen daher bei der Neuregelung außen vor bleiben.

Besonders dreist ist die Begründung, warum der Bund Kosten, die er eindeutig mitbestimmt, wie Trassen- und Stationspreise, nicht direkt übernehmen will. Wie sollen die Länder und Aufgabenträger denn Einfluss nehmen, wenn sie noch nicht einmal selbst gegen die Festsetzung dieser Monopolpreise klagen können, da dies nach Gesetzeslage nur Eisenbahnverkehrsunternehmen vorbehalten ist? Wirkliche Selbstverantwortung der Länder für den SPNV sieht anders aus!

PRO BAHN nimmt Stellung zum NVP Münster

Münster. (mh) Bei der Aufstellung des 3. Nahverkehrsplans (NVP) der Stadt Münster ist auch der PRO BAHN-RV Münsterland der Aufforderung zur Stellungnahme nachgekommen.

Zum einen fordern wir eine bessere Anbindung des Bahnhofs Münster-Hiltrup an das städtische Busnetz. Für Fahrgäste aus dem Emmerbachtal ist der Bahnhof per Bus nur mit Umsteigen erreichbar. Die Haltestelle Glasuritstraße ist doch ein gutes Stück vom Bahnhof entfernt. Gerade für die ältere Generation kann das zweimalige Umsteigen von der Linie 9 in die Linie 6 oder der Fußweg von der Glasuritstraße zum Bahnhof recht mühsam sein. Aus westlicher Richtung ist die Busanbindung durch die Linie 5 etwas besser. Die Zeit zum Umstieg ist hier u. U. recht knapp bemessen, um den nächsten Zug zu erreichen. Die im Plan vorgeschlagene Tangentialverbindung zwischen Wolbeck und Hiltrup verbessert leider nicht die Erreichbarkeit des Bahnhofes Münster-Hiltrup.

Weiterhin fordern wir einen neuen Haltepunkt an der Linie RB67 (Bielefeld – Rheda-Wiedenbrück – Warendorf – Münster) auf Münsteraner

Stadtgebiet an der Danziger Freiheit, einem wichtigen Verkehrsnoten an der Grenze der Innenstadtbebauung unmittelbar westlich des Dortmund-Ems-Kanals. Wir sehen eine Errichtung zwischen den Straßen Schiffahrter Damm und Danziger Freiheit für die Fahrgäste als sinnvoll an. Die Lage zeichnet sich durch eine besonders gute Erreichbarkeit aus allen umliegenden Wohn- und Geschäftsquartieren aus. Besonders günstig ist die Anordnung zwischen den Bahnübergängen der beiden o. g. Straßen, wegen der guten Busverknüpfung zur Haltestelle „Danziger Freiheit“ (Linien 2 und 10 zusammen im 10-Minuten-Takt), wobei die stadteinwärtige Haltestelle direkt vom Bahnsteig aus zugänglich wäre.

Darüber hinaus befürworten wir den Ausbau des Bahnhofs Münster Zentrum Nord, die Reaktivierung der WLE-Strecke Münster – Sendenhorst und den Umbau des Hauptbahnhofs.

Neuer S-Bahn-Takt an der Ruhr?

Gelsenkirchen. (le) Nach langer Planung und heftigen Debatten sollen die VRR-Gremien jetzt entscheiden, ob die S-Bahnen im Ruhrgebiet ab Dezember 2019 in veränderten Takten unterwegs sein werden. Das Land hatte für das gesamte S-Bahn-Netz eine Untersuchung angeregt, um ein an den zukünftigen RRRX-Takt angepasstes Taktraster zu schaffen.

Zunächst wurde ein mit nur kleineren Anpassungen auf jetziger Infrastruktur fahrbares Netz mit genauem Fahrplan entworfen, das in etwa die gleiche Fahrzeugzahl und ähnlich viele Zugkilometer wie das jetzige umfasst. Dabei wurden auch einzelne ergänzende RB- und RE-Linien in die Betrachtung mit einbezogen. Für die einzelnen Streckenabschnitte gab es unterschiedliche Möglichkeiten, nämlich

- Taktverdichtung in der Morgen- und Nachmittagspitze (HVZ) und Ausdünnung in der Zeit dazwischen (NVZ)
- Taktverdichtung auf 15' in HVZ und NVZ
- Taktausdünnung auf 30' in HVZ und NVZ
- Taktausdünnung auf 30' bei gleichzeitiger Einrichtung einer parallelen stündlichen RB-Linie mit Bedienung der größeren Halte.

Anschließend wurde für dieses Netz ein Fahrplan aufgestellt und dieser in einer Nachfrageuntersuchung überprüft. Dabei kam heraus, dass sowohl im Raum Köln als auch im Raum Düsseldorf die Nachfrage durch dieses Netz nicht gesteigert werden kann, im Ruhrgebiet aber deutliche Nachfrageeffekte prognostiziert wurden. Grund für das schlechte Ergebnis in der Rheinschiene ist der Umstand, dass die heutigen 10-Minuten-Takte in der HVZ beim 15-/30-Taktraster nur durch unsaubere 7,5-/7,5-/15-Minuten-Takte erzielbar sind und die Stammstrecken in den Knoten Düsseldorf und Köln auch keine größere Verdichtung mehr aufnehmen können.

Anschließend wurden acht verschiedene Szenarien entwickelt, wie das S-Bahn-Netz in einen Teilbereich mit 15-/30-Minuten-Takt und einen Rest mit 20-Minuten-Grundtakt aufgeteilt werden kann. Übrig blieb ein Szenario, bei dem die Trennpunkte in Essen (S 6 zu anderen Linien), Duisburg (im Lauf der S 1) und Wuppertal (S 9 zu anderen Linien) liegen.

Das so entwickelte Netz umfasst die Linien:
 S 1: Dortmund – Essen 15', Essen – Duisburg 30', Duisburg – Solingen 20' (eine Fahrt pro Stunde hat in HVZ und NVZ 10 Minuten Standzeit in Duisburg)

S 2: 30', nur noch Äste nach Essen und Recklinghausen, letzterer dann auch abends und am Wochenende

S 3: 30'

S 4: 30'

S 9: 30' mit neuem Ast von Bottrop nach Recklinghausen (Reaktivierung Hertener Bahn)

S 24: neue HVZ-Linie DO-Mengede – DO-Dorstfeld – UN-Königsborn, 30', hält zwischen DO-Stadthaus und UN-Königsborn an den Zwischenstationen nur in Lastrichtung

S 42: neue HVZ-Linie DO-Lütgendortmund – DO Hbf, 30'

RB 3: Neue Linie Duisburg – Gelsenkirchen – Dortmund mit Direktfahrt zwischen DO-Mengede und DO Hbf (bis zu 10 Minuten Fahrzeitgewinn gegenüber S 2), zwischen Dortmund und Gelsenkirchen 30-Minuten-Takt zusammen mit RE 3

RE 14: Verlängerung nach E-Steele Ost, zwischen Dorsten und E-Steele Ost 30',

RB 33 Nord: verkehrt nach Bottrop statt nach Wesel

RB 41: Neue Linie Wesel – Oberhausen – Essen – Wuppertal mit Halt in MH-Styrum und Essen West, zwischen Essen-Steele und Wuppertal nur Halt in Essen-Kupferdreh, Velbert-Langenberg, Velbert-Neviges und W-Vohwinkel (9 Minuten Fahrzeitgewinn Essen – Wuppertal)

RB 44: entfällt, Ersatz durch RE 14 und RB 33

Ein deutlicher Vorteil dieser Angebotskonzeption liegt in gleichbleibenden Taktzeiten zu allen Betriebszeiten und dem Wegfall der Taktsprünge gegen 19 Uhr, die heute auf den

meisten Linien zu verkürzten Fahrten oder Standzeiten z. B. in Essen Hbf führen. Infrastrukturell sind zwei neue Weichen in Wülfrath-Aprath sowie ein zweigleisiger Ausbau der Station Essen-Dellwig Ost erforderlich. Wenn letzteres nicht rechtzeitig fertiggestellt werden kann, müsste die S 9 nach Recklinghausen einen Halt auslassen.

Die geplanten Veränderungen im S 9-Korridor und auf der S 2-Strecke nach Duisburg gehen auf Anregungen zurück, die PRO BAHN 2009 im Konzept für das nördliche Ruhrgebiet gegeben hatte (siehe **Ruhrschiene 2009#4**).

Das Netz umfasst rund 700.000 zusätzliche Zug-Kilometer gegenüber heute (u. a. durch die reaktivierte Hertener Bahn und die S 2 nach Recklinghausen in der SVZ), diese sollen aber durch zusätzliche Fahrgäste und günstigere Vertragskonditionen, u. a. durch RB statt S-Bahn, finanzierbar sein. Prognostiziert werden täglich rund 46.000 zusätzliche Fahrgäste auf den ergänzenden RB- und RE-Linien bei einem Rückgang um ca. 30.000 Fahrgäste bei den S-Bahnen. Die Anpassung bestimmter kommunaler Linien an den neuen Takt führt nach der Untersuchung nur zu einer geringen Veränderung der Gesamtnachfrage. Zusätzliche Fahrgäste werden insbesondere zwischen Gladbeck und Essen sowie zwischen Herne und Dortmund erwartet, wobei weniger Fahrgäste über die S 2, aber deutlich mehr über den direkten Weg zwischen DO-Mengede und DO Hbf fahren. Auf den Abschnitten, auf denen das Gesamtangebot reduziert wird, werden weniger Fahrgäste erwartet, dies betrifft die Abschnitte Essen-Steele Ost – Hattingen Mitte auf der S 3 und Mülheim-Styrum – Duisburg Hbf auf der S 1.

Diskussion mit den Kommunen

Auf die geplanten Änderungen gab es bei den einzelnen Kommunen und kommunalen Verkehrsunternehmen unterschiedliche Reaktionen. Während das neue Konzept in Bottrop und im Kreis Recklinghausen auf (zunächst zurückhaltende) Zustimmung stieß, gab es gro-

ßen Widerstand in Dortmund und Bochum. Die Verkehrsbetriebe beider Städte rechneten vor, sie müssten zusätzliche Betriebsleistungen um jährlichen Kosten in Millionenhöhe finanzieren und zweifelten die Ergebnisse der Fahrgastprognose an. Nachdem dabei auch unschöne Töne gegenüber Planern und Gutachtern fielen, hat sich die Diskussion zuletzt deutlich versachlicht, zumal darüber verhandelt wird, ob der VRR aus seinen erwarteten Mehreinnahmen im SPNV Ausgleichszahlungen an stark betroffene kommunale Unternehmen leistet.

Auch PRO BAHN hat sich genauer mit den Details der Planung auseinandergesetzt und dabei die Angebotskonzeption nach Abwägung der Verbesserungen und Verschlechterungen grundsätzlich befürwortet, aber Bedenken bei einzelnen Fahrplandetails geäußert. So bemängeln wir die lange Übergangszeit in der Relation Unna <> Bochum in der SVZ in DO-Dorstfeld (19 bzw. 20 Minuten), die schlechte Vertaktung der Angebote zwischen DO Hbf und DO-Mengede in der NVZ (Abfahrt und Ankunft in DO Hbf jeweils innerhalb von drei Minuten) und den fehlenden Anschluss zwischen S 24 und S 42 in der Relation UN-Königsborn <> DO-Lütgendortmund. Auch die Übersichtlichkeit des Angebots mit den Verstärkerlinien S 24 und S 42 ist unbefriedigend. Wir haben daher einen Gegenvorschlag erarbeitet, der bei gleicher Betriebsleistung zwei zusätzliche Fahrzeuge erfordert, dafür aber entspanntere Umläufe mit größerer Betriebsqualität erlaubt. Statt der Verstärkerlinien können S 2 und S 4 in der HVZ im Takt verdichtet werden mit dem üblichen Korrespondenzanschluss in DO-Dorstfeld. Auch können alle Halte an der S 4 durchgängig bedient werden, und die Einrichtung einer zusätzlichen Station Dortmund Kronprinzenstraße kann im Fahrplan untergebracht werden.

In Sondersitzungen am 26.05. wollen die VRR-Gremien eine Grundsatzentscheidung zu diesem Thema fällen. Darauf aufbauend wird dann die Ausschreibung der betreffenden S-Bahn-Linien mit Betriebsaufnahme im Dezember 2019 gestartet.

105 kommt nicht nach Oberhausen

Oberhausen. (le) Was die Aktiven vor Ort befürchtet hatten, ist am 08.03. eingetreten: Beim Bürgerentscheid in Oberhausen sprachen sich nur 43 % der Stimmberechtigten für den Bau der Linie 105 aus, die Beteiligung lag bei 23 %.

Die besten Abstimmungsergebnisse wurden in den Stimmbezirken in den drei Stadtteilzentren Alt-Oberhausen, Sterkrade und Osterfeld erzielt. Besonders schlechte Ergebnisse gab es erwartungsgemäß in den Eigenheim-Städteilen Schmachtdorf und Königshardt, aber auch am westlichen Stadtrand von Holten bis Alstaden. Diese Stadtteile grenzen direkt an Duisburg, für die dortigen Bewohner ist Essen weniger interessant. Letztlich hat die Opposition, namentlich CDU und BOB, mit immer wieder gestreuten Zweifeln an der Finanzierung des laufenden Betriebs und an den Fahrgastprognosen mehr Eindruck bei den Wahlberechtigten gemacht als alle Aufklärungen durch Stadt, STOAG und das breite Aktionsbündnis (siehe **Ruhrschiene 2015#1**). Die Linke stellte befürchtete Streichungen im übrigen Leistungs-

angebot gegenüber den Vorteilen der Strecke in den Vordergrund. Zuletzt hatte das Centr.O eine Mio. Euro Zuschuss in Aussicht gestellt. Hiermit hätte in den ersten drei Jahren des Betriebs die jährliche Betriebskostenunterdeckung der STOAG, die auch die Finanzierung des Eigenanteils für den Bau und die Fahrzeuge umfasste, abgedeckt werden können, da die Stadt Oberhausen als Stärkungspaktgemeinde vor 2022 keine zusätzlichen Ausgaben für den Nahverkehr leisten darf.

Nach Aachen und Bielefeld ist damit zum dritten Mal in NRW eine zukunftsorientierter Ausbau des kommunalen Schienennetzes am Bürgervotum gescheitert. Auf Bundesebene steht NRW damit schlecht da, wenn es um eine bessere Finanzausstattung für seinen ÖPNV kämpft.

Mülheim: NVP wird etappenweise umgesetzt

Mülheim an der Ruhr. (ah) Der 2013 beschlossene Nahverkehrsplan wird in vier Etappen bis 2017 umgesetzt. Die 15 neuen Niederflurfahrzeuge kommen ab diesem Jahr zum Einsatz.

Mit dem bevorstehenden Fahrplanwechsel am 14.06. werden Änderungen im Busnetz vorgenommen: Die Linie 130 vom Hauptfriedhof (Anschluss in der SVZ von L. 110, ansonsten von und zur L. 104) zum Flughafen wird bis Rhein-Ruhr-Zentrum verlängert (werktags tagsüber alle 20 Min., abends und am Wochenende alle 30 Min.) und ersetzt dort die L. 145, die dann über den bisherigen Linienweg der L. 147 bis Erbach verkehrt. Die Haltestelle „RRZ/Festival Garden“ wird in „Rhein-Ruhr-Zentrum Süd“ umbenannt. Die L. 131 aus Ratingen wird ab Hauptbahnhof über den heutigen Linienweg der 151 bis Winkhausen verlängert und fährt montags bis freitags tagsüber stündlich bis Gustav-Heinemann-Schule und sonst bis Boverstraße. Auf der L. 135 entfallen der Abschnitt Nordhafen – Schleuse Raffelberg und alle HVZ-Fahrten über Broicher Waldweg. Der

Fahrplan wird montags bis freitags bis 22.30 Uhr und samstags bis 18.00 Uhr ausgeweitet. Auf der L. 138 wird der Takt ab 9.00 Uhr von 20 auf 30 Min. reduziert. Die L. 151 wird auf den Abschnitt Hbf. - Kettwig verkürzt und verkehrt täglich im Stundentakt. Am Hbf wird sie mit der L. 135 verknüpft. Diese Änderungen bringen Einsparungen von rund 150.000 Euro/Jahr.

Ferner gibt es Verschiebungen im Fahrplan auf den Linien U 18, 102, 104 und 124.

Wahrscheinlich im Herbst 2015 müssen die Gleise auf der Hauskampstraße erneuert werden. Daher wird bereits zu diesem Zeitpunkt die L. 110 entfallen und auf dem Südast (Kahlenberg) von der L. 104 ersetzt (jedes zweite Fahrzeug endet dann am Kaiserplatz) sowie die L. 112 bis Hauptfriedhof verlängert. Gleichzeitig wird dann die neue Buslinie 128 zwischen Hauptbahnhof und OB-Ruhrpark eingerichtet

und die L. 129 zur Friesenstraße verkürzt.

Um die Wendeanlage Kaiserplatz weiterhin nutzen zu können, werden vom 24.04. bis 08.05. 200 m Gleis, eine Weiche und eine Kreuzung erneuert.

In 2016 gibt es diverse Änderungen bei Buslinien: Die L. 132 entfällt und wird durch die L. 134 von Mintard über Saarn und Speldorf in den Hafen ersetzt. Die L. 133 zur Saarner Kuppe wird ab Hauptbahnhof auf einen 10-Min.-Takt verdichtet. Die L. 753 fährt neu ab Holthausen über das Rumbachtal zum Hauptbahnhof und bedient nicht mehr Heißen Kirche.

Offen bleibt, ob die L. 102 zum Waldschlösschen verkürzt und die L. 752 aus Düsseldorf kommend über den Schneisberg zum Uhlenhorst geführt wird. Nach bisherigen Kostenschätzungen deutet sich an, dass der von der Bezirksregierung geforderte barrierefreie Umstieg zwischen Bus und Bahn am

Waldschlösschen teurer werden könnte als die Sanierung der Gleise und Fahrleitungen zum Uhlenhorst.

Die für Herbst 2015 und das Jahr 2016 geplanten Maßnahmen würden im Saldo eine Einsparung von 510.000 Euro/Jahr bringen.

Für 2017 ist die geplante Taktausdünnung montags bis freitags von zehn auf 15 Min. auf den Straßenbahnlinien 102, 104 und in Abstimmung mit Oberhausen eventuell auf der L. 112 vorgesehen. Diese würde ohne die L. 112 eine Einsparung von 1,14 Mio. Euro/Jahr bringen.

Seit Ende April werden die 15 neuen Niederflurfahrzeuge NF 2 ausgeliefert und dann ab 2. Halbjahr erst auf der L. 102 und dann L. 104 eingesetzt. Seit Anfang April gibt es bereits Fahrerschulungen mit einem Essener NF 2. Ein Einsatz auf der L. 112 ist wegen der auffälligen Thyssenbrücke bis zur Fertigstellung des Neubaus in 2018 nicht möglich.

VIA: ein Schritt vor, zwei Schritte zurück?

Ruhr. (ah) Bei der VIA-Verkehrsgesellschaft, dem Zusammenschluss von Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG), Essener Verkehrsgesellschaft (EVAG) und Mülheimer Verkehrsgesellschaft (MVG), knirscht es heftig im Getriebe. Nach monatelangem Streit um die zukünftige Ausrichtung hat sich im März die Regierungspräsidentin eingeschaltet.

Ziel der VIA war eine enge Kooperation der drei Betriebe bis hin zu einer Fusion. Die vor fünf Jahren gegründete Gesellschaft sollte den drei Beteiligten innerhalb von zehn Jahren Einsparungen von insgesamt rund 13 Mio. Euro jährlich bringen. Nach fünf Jahren ist die Hälfte erreicht. Dennoch ist die Unzufriedenheit groß. Seit Monaten knirscht es heftig im Getriebe. Einerseits geht es um personelle Fragen wie den Einfluss der Betriebsräte und dem Wunsch, einen Arbeitsdirektor zu installieren, andererseits steigt der Kostendruck der Verkehrsbetriebe, insbesondere bei Ersatzinvestitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur.

Die Finanzen sind auch ein wesentlicher Grund, warum sich Regierungspräsidentin Anne Lütkes eingeschaltet hat. Die Städte Duisburg und Essen sind Mitglied im NRW-Stärkungspakt, Mülheim ist Haushaltssicherungsgemeinschaft. Alle drei leiden unter deutli-

chen Mindereinnahmen im Querverbund mit Energieversorgung oder RWE-Aktiendividenden. Zugleich sind im Städtevergleich des VRR-Verbandberichts 2013/14 die Ausgaben für den ÖPNV auffallend hoch: So liegt der ungedeckte Aufwand pro Einwohner und Jahr in den drei VIA-Städten bei 130,33 Euro, im Vergleich dazu in den Bogestra-Städten nur bei 84,76 Euro. Auch beim Personal sieht die Bezirksregierung Handlungsbedarf: Bundesweit beträgt der Anteil des Fahrdienstes 57,4 %, bei der VIA hingegen nur 50,7 % (Bogestra 61,7 %). Im direkten Vergleich zwischen VIA und Bogestra ergibt sich bei insgesamt 3.012 VIA-Beschäftigten ein Überhang von 136 Stellen im Werkstattbereich und 193 Stellen in der Verwaltung.

Die Regierungspräsidentin schließt daraus, dass Kürzungen im Angebot, wie bereits Ende 2013 im Mülheimer Nahverkehrsplan beschlossen und in Essen in der Diskussion, der falsche

Weg sind. Vielmehr müssten die vorhandenen Konsolidierungspotentiale weiter ausgeschöpft werden. Die Bogestra solle dabei als Vorbild dienen. In einem Brief an die Oberbürgermeister der drei Städte fordert sie diese zu weiteren geeigneten Kooperationsstrukturen auf. Die Oberbürgermeister verschoben dann ein für den 10.04. geplantes Gespräch zum Thema VIA aus „terminlichen Gründen“ auf Mitte Mai.

Die Bezirksregierung erwartet jedoch auch, dass jetzt nicht weitere Fakten geschaffen werden, die eine engere Kooperation gefährden. Anlass ist ein Papier der EVAG, auf dessen Grundlage die bisherige Kooperation auf eine Minimallösung reduziert werden soll. Dies wäre ein deutlicher Rückschritt zu einer Verständigung der Oberbürgermeister vom Januar diesen Jahres (vgl. **Ruhrschiene 2015#1**) und würde einen großen Teil der bisher erreichten Einspareffekte wieder zunichte machen.

Genauso wichtig sind der Regierungspräsidentin Investitionen in die Zukunft. Sie fordert

deshalb die Städte dazu auf, nur noch in den Erhalt und die Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur zu investieren. Dass dies bitter nötig ist, zeigt sich seit Jahren in Mülheim und aktuell in Duisburg, wo rund die Hälfte der Straßenbahnen nicht einsetzbar ist. Während in Mülheim die bestellten 15 neuen Niederflurstraßenbahnen zwischen April und Dezember ausgeliefert werden, müssen in Duisburg schnellstens die vorhandenen Bahnen saniert werden. Während in Mülheim in den letzten Jahren „nur“ regelmäßig einzelne Kurse ausgefallen sind oder durch Busse ersetzt wurden, müssen in Duisburg Fahrpläne ausgedünnt und mehrere Linienabschnitte mit Bussen gefahren werden.

Die Verkehrsbetriebe sehen sich mit der Kritik der Regierungspräsidentin zu unrecht an den Pranger gestellt und halten die genannten Zahlen nicht für vergleichbar. Egal jedoch wie die Zukunft der VIA aussieht, die Fahrgäste müssen sich auf weitere Einschränkungen gefasst machen.

Bogestra bekommt neue Bahnen

Bochum. (le) Nachdem die Niederflurbahnen NF6D der Bogestra wegen Schäden an den Einzelradlaufwerken nur noch mit Tempo 30 verkehren können (siehe **Ruhrschiene 2015#1), hat der Aufsichtsrat der Bogestra in einer Sondersitzung am 06.03. die Beschaffung neuer Straßenbahnen beschlossen. Auch die Flotte der Stadtbahnwagen soll aufgestockt werden.**

Die Einzelradlaufwerke werden inzwischen nach und nach bei GHH-Radsatz in Oberhausen erneuert (geschmiedete statt gegossene Achsen), was pro Fahrzeug mehrere Monate in Anspruch nimmt. Dadurch wird jahrelang der verfügbare Fahrzeugbestand reduziert. Nach Durchlaufen eines mit der Aufsichtsbehörde abgesprochenen Überprüfungsprogramms dürfen diese Fahrzeuge anschließend wieder mit 50 km/h verkehren, wobei dieser Fahrzeugtyp eigentlich für 70 km/h zugelassen ist. Bei den zehn weitgehend baugleichen Fahrzeugen der MVG und der STOAG waren von vornherein geschmiedete Achsen eingebaut worden.

Die Bogestra-NF6D mit Baujahr 1992 und 1994 weisen immer wieder Schäden an der Rohbaukonstruktion an Fenster- und Türecken auf, weshalb die Bogestra die vorzeitige Beschaffung von 42 Meterspurstraßenbahnen

ausgeschrieben hat, die zwischen 2016 und 2020 ausgeliefert werden sollen. Optional können für 2023/2024 noch weitere acht Fahrzeuge bestellt werden. Die technischen Spezifikationen in der Ausschreibung deuten auf den Kauf weiterer Variobahnen hin.

Gleichzeitig wurde beschlossen, die zwischen 1988 und 1993 beschafften Stadtbahnwagen B, die über eine gute Grundsubstanz verfügen, noch einmal zu modernisieren und mit neuer E-Technik auszurüsten. Dies soll 2023 bis 2027 erfolgen. Um dann über einen ausreichenden Fahrzeugbestand für einen reibungslosen Verkehr auf der U 35 zu verfügen, werden zusätzlich sechs Stadtbahnwagen in den Jahren 2021 und 2022 beschafft. Insgesamt wird die Bogestra für die Beschaffung und Modernisierung der Schienenfahrzeuge rund 200 Mio. Euro investieren.

Termine

Landesversammlung

Oberhausen. (le) Bei der diesjährigen Landesversammlung in Oberhausen wurde der Landesvorstand neu gewählt. Landesvorsitzender ist weiterhin Frank Michalzik, seine Stellvertreter sind David van der Grinten und Dieter Saueremann, als Schatzmeister fungiert weiter Detlef Neuß. Als Beisitzer wurden Michael Hartmann, Ralf Oestreich und Maximilian Heilmann gewählt.

Nach langer Amtszeit wurde der bisherige stellvertretende Vorsitzende Axel Friese verabschiedet.

Grenz-Treff 2015

Der traditionelle Grenz-Treff von PRO BAHN Ruhr und Niederrhein führt dieses Jahr am 10.07. in den Stadtteil Osterfeld. Anschließend geht es zum Grenz-Imbiss bei Dirk Grenz.

Treffpunkt Service Point Oberhausen Hbf, 18:30 Uhr (RE 5 aus beiden Richtungen wird abgewartet). Wir bitten um kurze Anmeldung bei Lothar Ebberts (☎ 0208 6351916, ✉ ebberts@probahn-ruhr.de)

Mai

Donnerstag, 07.05.2015, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

Sonntag, 17.05.2015
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Altena – Burg und Stadt an der Lenne
10:25 Uhr E Hbf (Service Point)

Dienstag, 19.05.2015, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 26.05.2015, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Juni

Donnerstag, 11.06.2015, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, UmweltHaus, Zumsandstr. 15, Münster, (M) Münster Hbf

Donnerstag, 11.06.2015, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

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

Dienstag, 16.06.2015 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Sonntag, 21.06.2015
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Hückeswagen
10:10 Uhr E Hbf (Service Point)

Dienstag, 23.06.2015, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Juli

Donnerstag, 02.07.2015, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

Freitag, 10.07.2015, 18:30 Uhr
Grenz-Treff, siehe linke Spalte
Oberhausen Hbf (Service Point)

Sonntag, 19.07.2015
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Herner Osten
10:10 Uhr E Hbf (Service Point)

Dienstag, 21.07.2015, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 28.07.2015, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim: Büro Mülheimer Str. 91, Duisburg, (M) (S) Duisburg Hbf, (L) Lutherplatz
O.Tram Oberhausen: „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, (M) (S) Oberhausen Hbf
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund: VCD-Büro, Eisenmarkt 1, Dortmund, (K) 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)