



NordWestBahn: Neuer Betreiber im VRR

Gelsenkirchen/Dorsten. (le/ah) Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember ist auch im VRR ein neuer Betreiber von drei Schienenstrecken aufgetaucht. Die bisher aus Ostwestfalen und Westniedersachsen bekannte NordWestBahn (NWB) hat den Betrieb auf drei bisher von der DB gefahrenen Strecken im Emscher-Lippe-Netz, RE 14 (Borken–Essen), RB 43 (Dorsten–Dortmund) und RB 45 (Dorsten–Coesfeld), aufgenommen.



Eine Doppeltraktion der Nordwestbahn verlässt Dorsten als RE 14 Richtung Essen. Links im Bild das provisorische Betriebswerk der NWB, das hauptsächlich aus einer Diesel-Zapfsäule besteht.

Foto: Bernhard Quack.

Die NordWestBahn gehört mehrheitlich (64 %) dem französischen Veolia-Konzern (früher Connex), mit Minderheiten sind die Stadtwerke Osnabrück AG (26 %) und die Verkehrs- und Wasser Gesellschaft mbH Oldenburg (10 %) mit im Boot.

Während wir über die Fahrplaneinschränkungen auf der RB 45 bereits in **Ruhrschiene 2006#4** berichteten, ist auch auf der RB 43 montags bis freitags ein Fahrtenpaar zwischen Dortmund und Wanne-Eickel am Tagesrand gestrichen worden.

Fortsetzung auf Seite 3 >>>

In dieser Ausgabe:

- [Einladung zur Mitgliederversammlung](#)
- [Ruhrort-Bahn-Fahrplan](#)
- [Fernverkehr an Rhein und Ruhr](#)
- [Rhein-Ruhr-Express](#)
- [Sternfahrten in Mülheim an der Ruhr](#)

Inhalt & Adressen

Inhaltsverzeichnis

Titel	1
NordWestBahn: Neuer Betreiber im VRR	
Inhalt & Adressen	2
RV Ruhr intern	3
Jahresmitgliederversammlung	
Fahrplanwechsel	4
Ruhrort-Bahn: Verwirrung um Fahrplan Der Fernverkehr an Rhein und Ruhr	
Fahrgastpolitik	6
RRX: Gutachter bestätigen PRO BAHN	
Regionales	8
Diskussion um die Zukunft der Sternfahrten	
Kurzmeldungen	10
Busse auf dem Boulevard Kleiner KÖR-Fahrplanwechsel Neue Chipkarten im VRR Straßenbahn-Notstand Mal wieder kein Diskobus RAN an die Bahn Bahnhofskauf in Soest	
Termine	12

Impressum

Herausgeb.: PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr
Auflage: 550 Exemplare
Ausgaben: Januar, April, Juli und Oktober
Preis: kostenlos für PRO BAHN-Mitglieder
des RV Ruhr; Abonnement 5,- € pro Jahr
Redaktion: Lothar Ebbers (le) (V.i.S.d.P.),
Jochen Schönfisch (js)
✉ info@ruhrschiene.de
Autoren: Guido Berg (gb), Toni Deenen (td),
Günther Fiedler (gf), Dirk Grenz (dg),
Axel Hercher (ah)

Das Arbeitsgebiet des Regionalverbandes umfasst die Städte Bochum, Bottrop, Dortmund, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Hamm, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen sowie die Kreise Olpe, Recklinghausen, Siegen-Wittgenstein, Soest, Unna, den Ennepe-Ruhr-Kreis, den Hochsauerlandkreis und den Märkischen Kreis.

Die Vervielfältigung der Gesamtausgabe der **Ruhr-schiene** zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet, Nachdruck einzelner Artikel in anderen Publikationen nur mit Zustimmung der Redaktion und gegen Überlassung von zwei 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.

Ihre Ansprechpartner bei PRO BAHN

Verkehrs- und Umweltzentrum Essen, Maxstraße 11, 45127 Essen, ☎ 0201 222555, ☎ 0201 231707

Geschäftsstelle des Regionalverbandes Ruhr und des Landesverbandes Nordrhein-Westfalen

Öffnungszeiten: dienstags bis freitags 17 bis 19 Uhr – dienstags betreut von PRO BAHN

PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr, ✉ info@probahn-ruhr.de, *Internet:* http://www.probahn-ruhr.de

Vorsitzender: Dominik Vinbruck, Klönnestraße 51, 44143 Dortmund

☎ 0231 1509626, 0178 5245263, ☎ 0721 151486394, ✉ vinbruck@probahn-ruhr.de

Stv. Vorsitzender: Lothar Ebbers, Neugahlener Straße 20, 46149 Oberhausen

☎ 0208 6351916, ✉ ebbers@probahn-ruhr.de

Stv. Vorsitzender: Holger Kohring, Alter Uentropfer Weg 77, 59071 Hamm

☎ 02381 487317, ✉ kohring@probahn-ruhr.de

Beisitzerin: Britta Behrens, Ruhrstraße 6, 58452 Witten, ☎ 02302 279900, ✉ behrens@probahn-ruhr.de

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

Beisitzer: Bernhard Quack, Düsseldorf Straße 22, 45145 Essen, ☎ 0201 7265726

Beisitzer: Oliver Stieglitz, Kaiserstraße 191, 44143 Dortmund, ☎ 0231 815611, ✉ stieglitz@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: „RV Ruhr“!

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

Vorsitzender: Oliver Stieglitz, Kaiserstraße 191, 44143 Dortmund

☎ 0231 815611, 0160 95714101, ✉ stieglitz@probahn-nrw.de

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

Geschäftsstelle: Friedrichstraße 95, 10117 Berlin, ☎ 030 20181742, ☎ 030 20962586

>>> Fortsetzung von Seite 1

Der RE 14 endet in Essen Hbf statt bisher in Essen-Steele Ost. Da es nicht gelang, die Fahrzeit so zu verkürzen, dass in Essen Hbf kurz gewendet wird, müssen um die Minute :30 jetzt zwei Bahnsteiggleise in Essen für den RE 14 bereitgehalten werden. Die Abfahrt ist am westlichen Kopfgleis 8. Der Gegenzug fährt in Gleis 10 ein, setzt dann zurück, um anschließend in Gleis 8 bereitgestellt zu werden. Als Folge gibt es weitere Verschiebungen. Der RE 16 wird von Gleis 10 auf das östliche Kopfgleis 9 verlegt, die RB 42 muss dafür von Gleis 9 auf das Stumpfgleis 21 am Seitenflügel des Bahnhofes verschoben werden, wodurch die Wege für zahlreiche Fahrgäste insbesondere beim Umsteigen deutlich länger geworden sind. Einziger Lichtblick im Fahrplan ist ein zusätzlicher Zug Dorsten–Essen montags bis freitags in der Frühspitze.

Die Strecken werden mit zwei- und dreiteiligen Dieseltriebwagen des Typs Talent gefahren, auf dem RE 14 meist in Doppeltraktion. Dennoch gab es beim RE 14 bereits Nachbesserungen bei der Behängung in der Morgenspitze. Dabei ist zu bemerken, dass der VRR die Anforderungen an die Platzkapazitäten gegenüber dem ersten Vergabeverfahren herabgesetzt hatte, um einen günstigeren Preis zu erzielen.

Reservierungspflicht für Radler

Im Gegensatz zu den Angaben im DB-Kursbuch verfügen die Züge auch über eine 1. Klasse, neu im VRR ist allerdings die Reservierungspflicht der Fahrradstellplätze auch für Einzelpersonen. Dies kann bis 17 Uhr des Vortages telefonisch unter 01805/600161 (für 14 Cent pro Minute) oder bis zwei Tage vorher über die Homepage (www.nordwestbahn.de) geschehen. Diese Regelung geht nach Auskunft des VRR den allgemeinen Beförderungsbestimmungen für Fahrräder vor.

Nach Erfahrungsberichten des ADFC in Ostwestfalen ist die Fahrradmitnahme in der Regel auch ohne Anmeldung möglich. Selbst Gruppen bis 15 Personen hatten außerhalb der Hauptverkehrszeit keine Probleme. Angemeldete Radfah-

rer haben aber immer Vorrang, so dass andere auch zurückgewiesen werden können.

In Dorsten befindet sich südlich des Bahnhofs ein Abstellbereich mit provisorischer Tankanlage. Für das Frühjahr ist hier der Bau einer Betriebswerkstatt geplant, in der Übergangszeit findet die Wartung in der Werkstatt der Rheinisch-Bergischen Eisenbahn (ebenfalls im Veolia-Konzern) in Mettmann statt.

Jahresmitgliederversammlung

Liebe PRO-BAHN-Mitglieder im RV Ruhr, letztmalig lade ich in meiner Funktion als Vorsitzender von PRO BAHN Ruhr zur Jahresmitgliederversammlung ein. Sie findet statt am **Samstag, 24. Februar 2007 um 14:00 Uhr** im Umweltzentrum, Alsenstraße 27, Bochum. Es ist die folgende Tagesordnung vorgesehen:

- 1) Begrüßung und Vorstellung
- 2) Wahl des Versammlungsleiters;
Wahl des Protokollführers
- 3) Abstimmung über die Tagesordnung
- 4) Bericht des Vorstandes und Aussprache
- 5) Bericht des Schatzmeisters/der Kassenprüfer und Aussprache
- 6) Entlastung des Regionalvorstandes
- 7) Wahlen zum neuen Vorstand
- 8) Wahl der Kassenprüfer
- 9) Anträge
- 10) Perspektiven/Ausblick 2007
- 11) Verschiedenes

Aus beruflichen Gründen muss ich das Ruhrgebiet verlassen und finde meinen neuen Wirkungskreis bei Bremen. Daher trete ich nicht erneut zu den Vorstandswahlen an. Ich danke den Aktiven bei PRO BAHN Ruhr und den Akteuren bei Kommunen, Verkehrsbetrieben und Zweckverbänden herzlich für die gute Zusammenarbeit in den vergangenen Jahren!

Ich freue mich auf Ihr/Euer Erscheinen,

Dominik Vinbrude

(Dominik Vinbruck, Vorsitzender)

Ruhrort-Bahn: Verwirrung um Fahrplan

Oberhausen. (le) Bei Redaktionsschluss der letzten *Ruhrschiene* (2006#4) war es noch unklar, wie der Fahrplan der Ruhrort-Bahn aussieht, da die verfügbaren Angaben widersprüchlich waren. Inzwischen ist zwar sicher, dass das Sparkonzept umgesetzt wurde (montags bis freitags tagsüber 30-Minuten-Takt, ansonsten Stundentakt), die Verwirrung in den Medien hält jedoch bis zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe an.

So wurde der falsche alte Fahrplan sowohl im DB-Kursbuch als auch im VRR-Verbundfahrplan Schnellverkehr abgedruckt, während man den richtigen auf der Internetseite der Prignitzer Eisenbahn mit dem Hinweis auf die fehlerhaften Angaben im Kursbuch finden konnte. Zum Datum des Fahrplanwechsels war aber weder in der HAFAS-Auskunft der DB noch der EFA-Auskunft des VRR der richtige Plan verfügbar, die Fahrgäste wurden systematisch auf die falsche Fährte gelockt. Die DB brauchte etwa zwei Tage, der VRR über eine Woche, um die Angaben richtig zu stellen.

Eine Beschwerde beim VRR über diese fehlerhaften Angaben wurde am 11.12. wie folgt beantwortet: „Das Auskunftssystem des VRR ist auf die Informationen der jeweiligen örtlichen Verkehrsunternehmen inklusive der Deutschen Bahn AG (über z. B. Fahrplandaten, Baumaßnahmen und die damit verbundenen Verkehrsbehinderungen oder Verlegung von Haltestellen, Fahrplanänderungen usw.) angewiesen. Bleiben

diesbezügliche Hinweise seitens der betreffenden Unternehmen jedoch aus, kann der VRR dem interessierten Kunden leider keine korrekte Auskunft geben. Nach Rücksprache mit unserer Fachabteilung werden die übermittelten Daten schnellstmöglich eingepflegt. Unsere zuständigen Mitarbeiter sind bemüht diesen Mangel schnellstmöglich zu beheben.“

Ist die Fachabteilung des VRR nicht in der Lage, die vom Zweckverband VRR (ab)bestellten Verkehrsleistungen in den Fahrplanunterlagen zu prüfen und ggf. die richtigen Daten von der Internetseite des EVU herunterzuladen? Und musste noch einmal eine Woche bis zur Korrektur vergehen?

Die schriftlichen Fehlinformationen sind bis jetzt noch nicht korrigiert. Auf der DB-Website ist unter Kursbuchaktualisierungen immer noch kein neuer Fahrplan der KBS 447 verfügbar. Und wer beim VRR die PDF-Version des Fahrplans der RB 36 herunterlädt, erhält immer noch die alte Version.

Der Fernverkehr an Rhein und Ruhr

Rhein-Ruhr. (le) Glaubt man den Werbesprüchen der DB („so schnell wie noch nie und so oft wie noch nie“), so ist im Fernverkehr der DB alles besser geworden. Ein genauerer Blick auf die Details zeigt allerdings ein sehr differenziertes Bild.

Geprägt wurde der Fahrplanwechsel im Dezember durch die vollständige Inbetriebnahme des Berliner Fernbahntunnels und der Neubaus Strecke Nürnberg–Ingolstadt–München. Letzteres wirkt sich direkt bis NRW aus, da München jetzt über Nürnberg schneller erreichbar ist als über Stuttgart. Konsequenterweise wird die bisher zweistündige ICE-Linie aus dem Rhein-Ruhr-Raum über Nürnberg nach München auf

Stundentakt verdichtet. Die Worte Stundentakt und Linie sind hierbei allerdings mit Vorsicht zu genießen. So fahren zwar jede Stunde entsprechende Züge zwischen Köln und München, allerdings gibt es deutliche Abweichungen bei den Abfahrminuten und den Zwischenhalten. Das nördliche Ende der Züge ist an sehr unterschiedlichen Stationen, in Köln, Oberhausen, Amsterdam, Essen oder Dortmund, am Wochenende

auch in Düsseldorf und an bestimmten Baustellen-tagen in Duisburg. Wirklicher Taktverkehr sieht anders aus! Das Starten und Enden von Zügen in Oberhausen ist hauptsächlich der Tatsache geschuldet, dass in diesem Fahrplanjahr die Strecke über Köln Messe/Deutz (tief) gesperrt ist und daher über den Kölner Hauptbahnhof gefahren werden muss. Wenn durch die Führung über die Gleise 11 und 12 in Deutz rund 10 Minuten Fahrzeit eingespart werden können, soll stattdessen wieder Essen angesteuert werden, was allerdings wohl zu Konflikten mit der Fahrplan-trasse des RE 11 führt.

RE und GE ohne ICE

Opfer dieser Verdichtung wurden die letzten Zugpaare der ursprünglich zweistündlichen Linie Münster–Recklinghausen–Essen–Köln–NBS–Frankfurt. Dadurch verlieren Recklinghausen und Gelsenkirchen die letzten Direktverbindungen auf die Neubaustrecke. Einziges tägliches Fernzugpaar neben Wochenendverstärkerzügen zwischen Essen und Gelsenkirchen ist jetzt der IC Münster–Innsbruck, der allerdings zwischen Anfang Februar und Anfang Juli wegen Bauarbeiten stattdessen Bochum und Dortmund anfährt.

Wie schon in **Ruhrschiene 2006#3** berichtet, fährt die ICE-Linie Dortmund–Hagen–Köln–Mannheim–Basel im Regelfall nur noch zwischen Köln und Basel. Lediglich zwei Zugpaare am Tagesrand bedienen den Abschnitt Köln–Hagen–Dortmund weiterhin, darüber hinaus ein ICE von München über Stuttgart. Stattdessen wird die IC-Linie Leipzig–Hannover–Rhein-Ruhr, die bisher in der Regel ab Dortmund über Duisburg nach Düsseldorf verkehrte, mit Korrespondenzanschluss zum Hamburger IC in Dortmund über Hagen nach Köln geführt.

Die DB verkauft dies in einer Information an die Politik mit der Entlastung der Knoten Dortmund und Köln, was zu einer Qualitätssteigerung in NRW führe. Es entfallen das Stärken und Schwächen der Züge in Köln Hbf und die Korrespondenz von drei Zügen in Dortmund. Verschwiegen wird aber, dass die Dreier-Korrespondenz jetzt in Köln Hbf stattfinden muss.

Nachdem in den letzten Jahren schon mehrere Tagesrandzüge des Fernverkehrs über die Wupperschiene entfallen waren (z. B. letzte Abfahrt in Köln jetzt um 22:11 Uhr), wird die Strecke hierdurch erneut geschwächt. Positiver Nebeneffekt dieser Veränderung für die Nahverkehrsfahrgäste ist, dass durch die jetzt symmetrische Fahrplanlage des Leipziger IC die RB 69 in beiden Richtungen in Heessen halten kann.

DB bewirbt teure Umwege

Über erneute Verschlechterung des Fahrplans des ICE International hatten wir bereits berichtet (**Ruhrschiene 2006#4**), ebenso war die Streichung von vier Zugpaaren auf der Mitte-Deutschland-Verbindung Rhein-Ruhr–Kassel–Erfurt–Berlin/Dresden bereits mehrfach thematisiert. Jetzt bewirbt die DB auch noch gezielt die verbesserte stündliche Umsteigeverbindung von Düsseldorf und Köln über Frankfurt nach Kassel und Göttingen, ohne allerdings auf den im Vergleich zur Mitte-Deutschland-Verbindung gut doppelt so hohen Fahrpreis hinzuweisen. Und am Frankfurter Flughafenbahnhof erreicht man jetzt auch stündlich ICE Richtung Erfurt und Leipzig, so dass die MDV aus Sicht des DB-Fernverkehrs wohl ganz überflüssig erscheint.

Wirbel um Flughafenbahnhof

Größeres Aufsehen zum Fahrplanwechsel erregte, dass rund zwei Drittel der bisherigen Fernzughalte am Düsseldorfer Flughafenbahnhof entfielen. Einerseits kann der ICE nach Berlin wegen der engen Fahrplanlage mit dem ICE Rhein-Ruhr–Nürnberg–München (vier Minuten Abstand) den Halt während der einjährigen Baustelle in Köln nicht befahren. Zum anderen lässt der IC Norddeich–Münster–Koblenz–Luxemburg den Flughafenbahnhof aus, um in Köln einen günstigen Anschluss auf die NBS nach Frankfurt zu erreichen und damit den Wegfall der direkten ICE Münster–Frankfurt zu kompensieren.

Der Ärger um die entfallenen Halte insbesondere von Flughafenverwaltung und Politik kann aus Fahrgästsicht kaum nachvollzogen werden. Einerseits sind die Hauptzubringer zum Fluga-

fen die RE-Linien, was auch die von der Bahn verbreitete Zahl von durchschnittlich nur 22 Ein- und Aussteigern bei den Fernzughaltes am Flughafenbahnhof unterstreicht. Zum anderen gibt es für die Fernzüge günstige Anschlüsse innerhalb weniger Minuten in Duisburg Hbf oder Düsseldorf Hbf auf die am Flughafenbahnhof haltenden Züge, zumal aus Richtung Bielefeld und Koblenz zeitnah die RE-Linien 6 und 5 direkt zum Flughafenbahnhof verkehren. Einzig aus Richtung Recklinghausen gibt es keine adäquate RE-Verbindung, was PRO BAHN schon im Zusammenhang mit den RRX-Planungen bemängelt hat.

Mülheim wird ausgelassen

Bei dem Pressewirbel um die weggefallenen Halte am Flughafenbahnhof ging fast ganz unter, dass auch ein Großteil der Fernzughalte in Mül-

heim (Ruhr) Hbf entfielen, vor allem die der bisher zweistündlichen ICE-Linie nach Nürnberg–München. Jetzt sind es noch zwei tägliche IC-/EC-Zugpaare (Leipzig–Oberstdorf und Dortmund–Klagenfurt) sowie der IC Münster/Dortmund–Innsbruck in Richtung Süden, die in der Stadt einen Zwischenhalt einlegen. Darüber hinaus steuern allerdings freitags und sonntags einige der fast im Stundentakt verkehrenden Zusatzzüge von und nach Berlin Mülheim an.

Insgesamt betrachtet gilt wohl deutlich: Konzentration auf die Hauptstrecke Köln–Duisburg–Essen–Dortmund, während die Nebenrouten immer weiter ausgedünnt werden. Und von sauberen Takten mit systematischer Bedienung der Zwischenhalte zumindest tagsüber entfernt sich die DB auf der NBS Köln–Rhein-Main auch immer mehr.

RRX: Gutachter bestätigen PRO BAHN

Düsseldorf. (le) Im November wurde die Kurzfassung des vom Bund in Auftrag gegebenen RRX-Gutachtens veröffentlicht. Ein erster Blick zeigt realistische Ausbauvorhaben, aber ein stark nachbesserungsbedürftiges Bedienungskonzept.

Für den im Gutachten vorgesehenen Prognosezeitpunkt 2015 werden verschiedene Ausbauplanungen als bereits verwirklicht unterstellt, so die ABS Oberhausen–Grenze D/NL, Münster–Lünen, den zweigleisigen Ausbau der Strecke über Köln Messe/Deutz (tief) sowie die mit dem Projekt 3do in Dortmund Hbf geplanten Maßnahmen.

In einer ersten „Grobbeurteilung alternativer strategischer Handlungsoptionen“ wird eine Durchbindung der RRX-Linien in die Außenstrecken gegen einen reinen Shuttle-Betrieb auf der Kernstrecke gestellt, wobei die von PRO BAHN immer als selbstverständlich angesehene Durchbindung von Linien auf die Außenäste den Vorzug erhält. Beim Fahrplankonzept führt diese Entscheidung dazu, dass ein 15-Minuten-Takt zusätzlich zweier in Duisburg aus Richtung Oberhausen bis Düsseldorf hinzukommender Linien gegenüber einem reinen 10-Minuten-Takt auf der gesamten Stammstrecke präferiert wird. Die Ab-

wägung zwischen Höchstgeschwindigkeit 160 oder 200 km/h fällt zugunsten 160 km/h aus, bei Tempo 200 wären auf der Kernstrecke nur drei Minuten Zeitgewinn möglich bei zusätzlichen Streckeninvestitionen von 64 Mio. € sowie Mehrkosten bei Fahrzeugschaffung und -betrieb. Die Nutzen-Kosten-Relation dieser Variante läge bei nur 0,3.

System gegen Wattenscheid

Die Festlegung der Systemhalte des RRX erfolgt in einem zweistufigen Verfahren. Zunächst werden die heutigen Fernverkehrshalte, also auch Düsseldorf Flughafen, allerdings nicht Mülheim (Ruhr) Hbf, als indisponibel gesetzt. Bei den übrigen Halten werden die Fahrzeitgewinne für die Ein- und Aussteiger des RRX an diesen Halten gegen die Fahrzeitverlängerungen für die durchfahrenden Fahrgäste abgewogen. Dieses sehr einseitige Verfahren führt dazu, dass stark frequentierte Halte wie Düsseldorf-Benrath und

Köln-Mülheim, die gleichzeitig wichtige Nahverkehrsknoten bis in die Nachbarstädte sind, herausfallen, der schwächer frequentierte Halt Kamen jedoch Systemhalt werden soll. Bei Anwendung dieser Methodik würde auch der Halt am Düsseldorf Flughafenbahnhof in Gefahr geraten. Neben Kamen werden so Mülheim (Ruhr) Hbf und Leverkusen Mitte noch als Systemhalte vorgesehen, Wattenscheid hingegen nicht. Auch auf den Außenästen werden heutige RE-Halte gestrichen, so u. a. Oberhausen-Holten, Voerde und Friedrichsfeld, während für die Strecke Richtung Minden der Text keinen Ausfall vorsieht, die Karte Heessen jedoch nicht als Halt aufführt. Auf derselben Abbildung ist auf der Strecke des bisherigen RE 3 Herne ebenfalls nicht genannt, was wohl eher der schlechten redaktionellen Überprüfung des Textes geschuldet sein dürfte.

Beim Fahrzeugkonzept werden zunächst Doppelstockfahrzeuge wegen nicht höhen gleicher Einstiege bei 76-cm-Bahnsteigen und dadurch längerer Fahrgastwechselzeiten ebenso ausgeschlossen wie lokbespannte Züge wegen der schlechteren Beschleunigungswerte. Für das auszuwählende Fahrzeug gibt es dann einen Anforderungskatalog, eine Auswahl aus den heute am Markt verfügbaren Fahrzeugen erfolgt jedoch nicht, was aufgrund des Realisierungshorizonts 2015 auch sinnvoll ist.

Viermal MH-K, nullmal OB-K

Das Bedienungskonzept sieht auf der Stammstrecke vier Linien vor: Aachen-Hamm, Koblenz-Dortmund, Köln Hbf-Minden und Köln/Bonn Flughafen-Köln Messe/Deutz (tief)-Dortmund-Münster. Hinzu kommen über Oberhausen zwei Linien (Emmerich-Düsseldorf und Dortmund-Essen-Altenessen-Düsseldorf). Hierdurch sollen die RE-Linien 1, 3, 5 und 6 ganz ersetzt werden, ebenso der Abschnitt Düsseldorf-Dortmund des RE 11. Der RE 2 bliebe erhalten, RE 16 und RB 40 werden nicht erwähnt.

Für die heute von RE 1 und 3 bedienten kleineren Halte zwischen Dortmund und Hamm ist eine stündliche Verlängerung der S 1 vorgesehen. Eine RRX-Verlängerung Richtung Pader-

born-Kassel wird wegen Vorrangs für den Mitteldeutschland-IC nicht empfohlen, die Verlängerung nach Arnheim alleine wegen des auf absehbare Zeit unterschiedlichen Stromsystems ausgeschlossen.

Für eine Umlenkung von RRX-Linien auf die Wupperachse wird sowohl im Knoten Düsseldorf als auch Köln keine ausreichende Nachfrage gesehen. RRX-Linien über Wuppertal von Hamm/Dortmund nach Düsseldorf/Köln sind aber als eigenständiges Projekt denkbar.

Für die parallel laufenden Fernverkehr sind einzelne Einschränkungen gegenüber dem unterstellten Szenario des BVWP geplant. So bliebe das Konzept der Nord-Süd-Linien quasi auf dem heutigen Stand. Der Ruhrflügel des Berliner ICE würde nur noch zweistündlich zwischen Düsseldorf und Köln/Bonn Flughafen verkehren.

Die Pläne für den Streckenausbau bestätigen das PRO-BAHN-Konzept. So ist vor allem eine durchgehende Sechsgleisigkeit zwischen Duisburg Hbf und Düsseldorf-Benrath vorgesehen, ebenso die Viergleisigkeit in der Weiterführung nach Köln. Weiterhin sollen Engpässe in Mülheim (fehlende zweite Bahnsteigkanten am Hbf) und Dortmund (plangleiche Ausfädelung Richtung Lünen) beseitigt werden. Insgesamt ist ein Streckeninvestitionsvolumen von 1,322 Mrd. € vorgesehen, zusätzlich gut 50 Mio. € für Bahnhofsmaßnahmen auf dem Kernabschnitt Köln-Hamm.

Die jetzt vorliegende Kurzfassung lässt viele Fragen offen, die nur durch die Langfassung beantwortet werden können. Diese aber haben selbst die Abgeordneten im Landtag noch nicht erhalten, da angeblich erst betriebsinterne Daten der DB unkenntlich gemacht werden müssen. Hier scheint ein Grundproblem des Konzepts zu liegen: das Koppelgeschäft der Politik mit der DB als Infrastrukturinhaber, Betreiber der eigenwirtschaftlichen Fernverkehre und scheinbar natürlich vorgesehenem Auftragnehmer für den RRX. Von Wettbewerb auf der Schiene ist in dem Konzept kein Wort zu lesen. PRO BAHN wird das Thema bei Vorliegen der Langfassung detailliert aufgreifen und kommentieren.

Diskussion um die Zukunft der Sternfahrten

Mülheim an der Ruhr. (ah/td) Die so genannten Sternfahrten an der Haltestelle Stadtmitte könnten ab 2009 mit der Inbetriebnahme der zentralen Haltestelle vor dem Kaufhof der Vergangenheit angehören. Die neue kombinierte Bus- und Straßenbahnhaltestelle wird 72 m lang sein und damit pro Richtung Platz für je zwei Bahnen und zwei Busse bieten. Das macht die heute üblichen Sternfahrten in der Schwachverkehrszeit an dieser Stelle in Zukunft unmöglich. Bisher ist unklar, wie die Zukunft aussieht. PRO BAHN eröffnet mit diesem Artikel die Diskussion und stellt zwei Alternativen vor.

Der Grundgedanke von Sternfahrten ist, dass sich alle Busse und Bahnen an einer so genannten Rendezvous-Haltestelle treffen, die Fahrgäste dort innerhalb weniger Minuten Standzeit gesichert umsteigen können und danach alle Linien gleichzeitig „sternförmig“ in die Stadtteile fahren. Sinnvoll ist dabei als Rendezvous-Haltestelle einen zentralen Ort zu wählen, der gleichzeitig von vielen – im Idealfall allen – Linien angefahren wird.

Für verkehrsschwache Zeiten

Damit ist klar: Sternfahrten sind in verkehrsschwachen Zeiten oder Regionen ein geeignetes Mittel, um kurze und gesicherte Umsteigezeiten zu ermöglichen. Bei kurzen Taktfrequenzen bis ca. 20 Minuten machen Sternfahrten keinen Sinn, da Umläufe durch die Standzeiten verlängert werden und Umsteigezeiten (im Mittel zehn Minuten beim 20-Minuten-Takt) nur unwesentlich verkürzt werden. Bei Taktfrequenzen von 30 Minuten ergeben sich ohne Sternfahrten bereits im Mittel Umsteigezeiten von 15 Minuten, beim Stundentakt sogar von unattraktiven 30 Minuten.

Sternfahrten in Mülheim

In Mülheim an der Ruhr werden seit Jahrzehnten werktags ab 19:00 Uhr, samstags nachmittags mit Beginn des 30-Minuten-Taktes und auf einzelnen Linien sonntags ganztags Sternfahrten durchgeführt. Das bedeutet konkret, dass jeweils alle an der Haltestelle Stadtmitte verkehrenden Bahnen und Busse zur vollen und halben Stunde in die Stadtteile fahren, wobei die Buslinien abends nur im Stundentakt und teilweise zur Minute x:30 fahren.

Der Vorteil der Sternfahrten liegt auf der Hand: In der Schwachverkehrszeit gibt es günstige Umsteigebeziehungen ohne lange Wartezeiten. Die Nachteile der heutigen Sternfahrten hingegen spricht kaum jemand aus. So gibt es am Hbf keine Verknüpfung mit den S-Bahn-Linien S 1 und S 3 (Ankunft/Abfahrt x:05/x:35 und x:25/x:55) sowie der 901 und damit den Verbindungen in die Nachbarstädte und einzelne Bahnen fahren mit kurzem Abstand hintereinander her (Linien 110/112 nach Styrum und Linien 104/110 in Holthausen). Wer gar seinen Bus verpasst muss 30 oder 60 Minuten warten.

Zu wenig Platz in der Stadtmitte

Heute haben Busse und Bahnen getrennt durch den Kaufhof in zwei Straßen genug Platz zum Halten. Dafür sind die Umsteigewege lang. Mit der neuen zentralen Haltestelle wird das jedoch anders herum. Es wurde deshalb zunächst darüber nachgedacht, die Sternfahrten zum Rathausmarkt zu verlegen. Dort gibt es weiterhin getrennte Haltestellen für Bus (38 m) und Bahn (30 m). Bei der Straßenbahn wird aber am neuen Standort nur noch Platz für ein Fahrzeug sein. Somit scheidet auch diese Alternative aus.

Die auch von PRO BAHN in der Vergangenheit favorisierte Lösung, die Sternfahrten einfach komplett an den Hauptbahnhof zu verlegen, ist vorerst auch keine ideale Lösung.

PRO BAHN stellt zwei mögliche Alternativen zur Diskussion.

Alternative 1

Berücksichtigt man neben den jeweils sechs Bus- und Straßen-/Stadtbahnlinien der MVG und

der DVG noch die DB-Strecken von und nach Essen (S 1), Oberhausen (S 3) und Düsseldorf/Duisburg (RE 1), so bietet sich als Rendezvous-Haltestelle der Hauptbahnhof mit zwölf von 15 möglichen Linien an. Selbst die heutige Sternfahrt in der Stadtmitte kann nur von elf Linien wahrgenommen werden. Die S-Bahnen und die U 18 halten schließlich nur am Hbf.

Rendezvous am Hbf

Ein mögliches Konzept verlegt also die Sternfahrten dort hin. Alle Buslinien und die Bahnlinie 102 sollten aufgrund der notwendigen Takt-symmetrie zu den Minuten $x:58$ und $x:28$ am Hbf eintreffen und zu den Minuten $x:02$ und $x:32$ wieder starten. Das ergibt hervorragende Umsteigezeiten von sechs oder sieben Minuten von und zu den S-Bahn-Linien und sichere Umsteigezeiten von rund einer Viertelstunde von und zum RE 1.

Die 901 wird um 15 Minuten verschoben und trifft dann wie auch die U 18 kurz vor den Sternfahrten am Hbf ein und fährt kurz nach den Sternfahrten wieder zurück.

Die Straßenbahnlinien 104, 110 und 112 werden an der neuen Haltestelle Stadtmitte mit stündlich vier Anschlussknoten zu den Minuten 07/08, 22/23, 37/38 und 52/53 so angebunden, dass die Stadtteile Styrum, Holthausen und Winkhausen mit jeweils einer Linie an die Sternfahrten am Hbf angebunden sind.

Zubringerlinie 102

Dabei dient die Linie 102 als Zubringer. Sie fährt zu den Minuten $x:27$ und $x:57$ von der Stadtmitte zum Hauptbahnhof und kommt in Gegenrichtung zu den Minuten $x:03$ und $x:33$ an der Stadtmitte an. Das ergibt jeweils fünf Minuten Umsteigezeit auf die Linien 104 in Richtung Winkhausen, 110 in Richtung Holthausen und 112 in Richtung Styrum. Die jeweils zweite Bahn in die Stadtteile Holthausen (104) und Styrum (110) liegt um eine Viertelstunde versetzt dazwischen.

Dieses Konzept erreicht neben den genannten Umsteigezeiten zu den S-Bahnen und dem RE 1 am Hbf gesicherte Umsteigezeiten von vier Min. zwischen allen Bussen und Stadtbahnen an

der neuen Rendezvous-Haltestelle Hbf sowie eins bis fünf Minuten am Anschlussknoten Stadtmitte.

Alternative 2

Eine einzelne Haltestelle, die genug Platz für die Sternfahrten böte, gibt es nicht mehr. Das bietet die Chance, auf jegliche Sternfahrten zu verzichten und stattdessen bis zu viermal stündlich eine Fahrt in viele Stadtteile mit verschiedenen Linien (Styrum 110/112, Dümpten 102/124, Winkhausen 104/151, Heißen U 18/132, Holthausen 104/110, Saarn 131/132/133, Speldorf 122/124/901) anzubieten.

Damit gäbe es nicht nur bessere Anschlüsse am Hbf als heute, sondern auch kürzere Wartezeiten beim Verpassen einer Linie. Für einige Fahrgäste gäbe es aber auch Nachteile, weil sie eventuell andere Wege fahren, umsteigen oder längere Fußwege zurücklegen müssten, um ihr Ziel zu erreichen.

Für die MVG würde diese Variante durch den Wegfall der Standzeiten eine Einsparung von einzelnen Fahrzeugen bedeuten, die wiederum für Verbesserungen an anderer Stelle (30-Minuten-Takt auf der Linie 124 zwischen Heidkamp und Wehrstraße sowie mit der Linie 131 bis Saarn) genutzt werden könnten. Und bei der Linie 901 müsste der Fahrplan in den Abendstunden nicht wieder angepasst werden.

Fazit

Die Nachteile der heutigen Sternfahrten an der Stadtmitte wie schlechte Verknüpfungen zu den S-Bahnen, Kolonnenfahrten mehrerer Straßenbahnen, lange Wartezeiten oder unsymmetrische Fahrpläne können beseitigt werden. Das zeigen beide Alternativen deutlich auf. Ein symmetrischer Fahrplan der Linie 112 ermöglicht auch Anschlüsse in Oberhausen in beide Richtungen. Ein zweimaliges Umsteigen zwischen Straßenbahn und S-Bahn ist derzeit unvermeidbar. Hier kann erst die Neubaustrecke zwischen Kaiserplatz und Hbf für Abhilfe sorgen.

Als Fazit bleibt festzuhalten, dass eine Veränderung der heutigen Sternfahrten für die Fahrgäste mehr Vor- als Nachteile bringt.

Busse auf dem Boulevard

Bochum. (js) Am 27. Oktober wurde in der Bochumer Innenstadt der „Boulevard“ auf der Bongard- und Massenbergstraße feierlich eröffnet. Dort wo bis vor einem Jahr noch drei Straßenbahnlinien verkehrten, gibt es nun viel aufwändig gestalteten Platz für Fußgänger, Veranstaltungen, Lieferverkehr und Linienbusse – in dieser Reihenfolge, so hat man den Eindruck.

Da Geschäftsleute durch den Wegfall der drei Straßenbahnhaltestellen direkt vor ihren Türen nun Umsatzeinbußen befürchten, wird seit dem 27.10. auch die Buslinie 336 über den Boulevard geführt. So gibt es nun neun Fahrten je Stunde und Richtung, in Richtung Rathaus allerdings mit drei Abfahrten innerhalb von vier Minuten gefolgt von einer 16-minütigen Lücke.

Die Haltestelle „Hbf“ auf der Massenbergstr. wurde am 8. Januar 2007 zur Unterscheidung vom Busbahnhof in „Bochum Hbf/ Boulevard“ umbenannt. Die Linie 336 fährt sowohl diese Haltestelle als auch den ZOB auf dem Bahnhofsvorplatz an, wofür eine neue Zufahrt gebaut wurde. Die Linien 345 und 368 halten weiterhin nur auf der Massenbergstraße.

Leider hatte man zunächst vergessen, in der elektronischen Fahrplanauskunft EFA die Fußwegverknüpfung zwischen Hbf und Boulevard einzutragen, so dass beispielsweise Fahrgästen der Linie 368 aus Hamme vorgeschlagen wurde, am Boulevard mit 13 Minuten Wartezeit in die Linie 336 zum ZOB zu warten, anstatt den Weg in maximal zwei Minuten zu Fuß zurückzulegen. In der Fahrplanauskunft HAFAS wurde die neue Haltestelle irrtümlich sogar mit der Haltestelle „Engelbertbrunnen“ gleichgesetzt, was zu völlig abstrusen Umsteigevorschlügen führte. Inzwischen sind die Fehler in den Auskunftssystemen aber korrigiert.

Mehr ÖPNV auf dem Boulevard ist zu begrüßen. Bedauerlich ist aber, dass der Bochumer ZOB zu klein ist, um alle Abfahrten aufzunehmen, und so die Buslinien 345 und 368 weiterhin keine kurzen Wege zum Zug bieten.

Kleiner Fahrplanwechsel

Östliches Ruhrgebiet. (js/le) Am 8. Januar war ein kleiner Fahrplanwechsel im östlichen Ruhrgebiet. Die Bogestra gab für ihren Bereich neue Stadtfahrpläne mit etlichen kleinen Änderungen heraus. Erwähnenswert ist die Linie 369 zwischen BO-Langendreer und DO-Lütgendortmund, die auf einen Halbstundentakt verdichtet und nun als Gemeinschaftslinie mit den DSW betrieben wird. Nun sind die Siedlungen in Bochums äußerstem Osten und Lütgendortmunds Süden endlich einigermaßen angemessen erschlossen. Damit gelangen erstmals in der Unternehmensgeschichte Dortmunder Busse planmäßig auf Bochumer Stadtgebiet.

Bei den übrigen KÖR-Partnern ändert sich dagegen nur wenig. In Dortmund, Herne und dem Kreis Recklinghausen sollen die neuen Fahrpläne am 15.06. erscheinen. Dann ist in Herne auch mit der Umsetzung von Maßnahmen aus dem neuen Nahverkehrsplan zu rechnen (siehe **Ruhrschiene 2006#4**).

In Gladbeck wurden dagegen die im NVP diskutierten Kürzungen bereits jetzt weitgehend umgesetzt, nämlich die Umstellung der Linien 252, 253, 254 und 257 von 20- auf 30-Minuten-Takt, während die BVR-Linie 188 weiter alle 20 Minuten verkehrt. Nach Zweckel Mitte fährt weiterhin abends die Linie 257 stündlich ohne Voranmeldung. So wird das Beteiligungsverfahren zum NVP zur Farce.

Neue Chipkarten im VRR

Rhein-Ruhr. (js) Im Laufe dieses Jahres bekommen alle Abonnenten im VRR neue Chipkarten-Tickets zugesandt. Die Chips der ersten Generation waren von vornherein nur bis Ende 2007 gültig. Die neue Generation entspricht der zwischenzeitlich geschaffenen VDV-Kernapplikation. Dadurch sollen die Tickets bundesweit kompatibel werden, so dass beispielsweise Zugbegleiter im Fernverkehr mit nur einem Prüfgerät in Zukunft alle deutschen Chipkarten prüfen können. Für die Fahrgäste ändert sich nichts.

Straßenbahn-Notstand

Mülheim an der Ruhr. (js/ah) Am 19. Dezember musste die MVG alle zehn Niederflurstraßenbahnfahrzeuge NF6 (davon gehören sechs der STOAG) plötzlich außer Betrieb nehmen. Grund war eine Warnung des Herstellers Siemens, dass bei diesem Fahrzeugtyp Risse auftreten könnten.

Bei der Magnetspulverprüfung der Fahrzeuge durch die Mülheimer Firma LVQ wurden tatsächlich die Betriebssicherheit gefährdende Risse nachgewiesen, so dass bis auf weiteres in Mülheim und Oberhausen nur die alten M-Wagen mit weniger Kapazität eingesetzt werden können.

Der daraus entstandene Wagen- und Sitzplatzmangel führte insbesondere im Weihnachtsverkehr auf der Trasse zum Centr O., aber auch auf den Mülheimer Linien zu Problemen. Auf der Linie 104 helfen drei hochflurige Essener M8-Fahrzeuge aus. Nur sechs der Mülheimer M-Wagen, die bisher überwiegend auf der Linie 102 im Einsatz waren, sind mit einem Niederflurmittelteil ausgerüstet. Bei den übrigen sind Treppen zu überwinden. Allein für die Linie 112 zwischen Mülheim-Kaiserplatz und Oberhausen-Neumarkt sind jedoch acht Kurse notwendig.

Bei baugleichen Fahrzeugen in Bochum und Gelsenkirchen sind ebenfalls Risse entdeckt worden, dort konnte aber auf eine Abstellung der kompletten Flotte verzichtet werden.

In Mülheim soll Ende Januar zunächst ein Fahrzeug wieder repariert werden, um den Linienbetrieb zu entlasten und Erfahrungen für die Sanierung der übrigen Fahrzeuge zu sammeln.

Der Ausfall kam für die MVG zu einem ungünstigen Zeitpunkt, zu dem alle Fahrzeuge benötigt werden. Hervorzuheben ist aber der Einsatz der Essener Fahrzeuge, leider nur von wenigen, da die ältesten Essener M-Wagen gerade nach Rumänien verkauft worden sind.

Zwischen den meisten anderen Bahnbetrieben im Rhein-Ruhr-Gebiet bestehen technische Inkompatibilitäten, so dass dort solche Nachbarschaftshilfe nicht möglich wäre. Es bleibt für die Fahrgäste, insbesondere für die, die Probleme

mit den Treppenstufen haben, zu hoffen, dass die Fahrzeuge bald wieder fahren.

Mal wieder kein Diskobus

Haltern. (js) Im November wurden nach dem erneuten Aus der Disko „Old Daddy“ in Haltern auch die Nachtbuslinien NE 7 und 8 auf Halterner Stadtgebiet nach rund einem Jahr mal wieder eingestellt (vgl. **Ruhrschiene 2005#4**). *Aber auch ohne NE ist die Stadt am See nachts nicht völlig abgehängt. Die RB 42 bietet stündlich und am Wochenende beinahe durchgehend Anbindung an das Ruhrgebiet mit S-Bahn-Anschluss.*

RAN an die Bahn

NRW. (dg) Nicht der Weg zum Bahnhof, sondern für Beschwerden bei DB Regio ist gemeint. In letzter Zeit wechselte häufig die Mailadresse von RAN (Regionaler Ansprechpartner Nahverkehr). Im Flyer „Der direkte Draht“ gibt's nur die teure Nummer 01805-194195. Die Angabe im VRR-Schnellverkehrsplan ist auch schon veraltet. Sind Kritiker der DB lästig?

Aktuell gilt: ran.nrw@bahn.de oder Fax: 069-26520943. Viel Glück!

Bahnhofskauf in Soest

Soest. (gf) Einstimmigkeit herrscht bei den Soester Politikern über den Kauf des Bahnhofsgebäudes mit dem umgebenden Gelände. Für den Bahnhof selber zahlt die Stadt 430.000 €, für die 60.000 m² Grund und Boden (im wesentlichen die ehemaligen Rangieranlagen) sogar 1,7 Mio. €. Gleichzeitig unterzeichnet die Bahn einen Mietvertrag, um langfristig das Reisezentrum im Bahnhof betreiben zu können. Miete pro Jahr: 50.000 €. Die Sanierung der Bahnsteige, den behindertengerechten Umbau samt der beiden Aufzüge sowie die Verbreiterung und Verlängerung des Tunnels zur Nordseite zahlt die Deutsche Bahn allein. Der P+R-Platz am Ende des Tunnels wird aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes bezahlt.

Termine

Verkehrsforum

(le) PRO BAHN NRW plant für den März erneut ein Verkehrsforum zusammen mit dem VCD NRW über die anstehende Novellierung des ÖPNV-Gesetzes des Landes. Hierbei soll der dann vorliegende Gesetzentwurf der Landesregierung, der vor allem die Organisation und Finanzierung des Nahverkehrs in NRW neu regelt, kritisch beleuchtet werden.

Da der Termin von der Verfügbarkeit von Referenten u. a. aus dem Ministerium für Bauen und Verkehr abhängig ist, kann er erst kurzfristig festgesetzt werden. Interessenten finden rechtzeitig einen Hinweis im Internet unter www.probahn-nrw.de. Auf der Landesversammlung am 10. März in Köln werden ebenfalls Details vorgestellt.

Die aktuelle Terminübersicht und weitere Informationen im Internet:
www.probahn-ruhr.de/termine

Dienstag, 06.02.2007, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Dienstag, 20.02.2007, 19:30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Samstag, 24.02.2007, 14:30 Uhr
Mitgliederversammlung PRO BAHN
Ruhr mit Vorstandswahlen,
(siehe Einladung auf Seite 3)
Umweltzentrum Bochum,
Aisenstr. 27, ☎ ☺ ☻ Bochum Hbf,
500 m Fußweg vom Ausgang
Buddenbergplatz

Dienstag, 27.02.2007, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 06.03.2007, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Samstag, 10.03.2007
13:00 Uhr Führung durch die
historische Ausstellung zur KVB
14:00 Uhr Landesversammlung
PRO BAHN mit Vorstandswahlen,
Köln, Depot Thielenbruch,
☻ Thielenbruch
(gesonderte Einladung folgt)

Sonntag, 18.03.2007
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Remscheid
10:10 Uhr E Hbf ☎ (ServicePoint)

Dienstag, 20.03.2007, 19:30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Dienstag, 27.03.2007, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 03.04.2007, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Dienstag, 17.04.2007, 19:30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Sonntag, 22.04.2007
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Euskirchen
09:00 Uhr E Hbf ☎ (ServicePoint)

Dienstag, 24.04.2007, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Samstag, 12.05.2007, 14:30 Uhr
Exkursion zu ÖPNV-Projekten in
Hamm, Treffpunkt „insel“ vor
dem Bahnhof, ☎ Hamm (Westf)

Arbeitsgruppe Essen, Bottrop, Mülheim: Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstr. 11, Essen, ☎ ☺ ☻ Essen Hbf
O.Tram Oberhausen: „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, ☎ ☺ Oberhausen Hbf
Ortsgruppe Dortmund: Nähere Informationen bei Oliver Stieglitz, ☎ 0231 815611, ✉ stieglitz@probahn-nrw.de
Regionalgruppe Hellweg/Hochstift: Die Regionalgruppe hat wechselnde Treffpunkte. Infos bei Günter Fiedler, ☎ 02942 1598, ✉ fiedler@probahn-ruhr.de, oder Rainer Wester, ☎ 05258 940219, ✉ wester@probahn-ruhr.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 20962586

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

(Ruhrschiene 2007#1 • Regionalverband Ruhr)

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 38,- € / Jahr
- Juniormitglied (≤ 26 Jahre) 26,- € / Jahr
- Familienmitgliedschaft 45,- € / Jahr
- Fördermitgliedschaft ab 80,- € / Jahr
(Firmen, Institutionen, Kommunen)