



In vollen Zügen zu Gast bei Freunden

Rhein-Ruhr. (js/le) Am 8. Juni beginnt die Fußball-Weltmeisterschaft in Deutschland. Spielorte im Regionalverband Ruhr sind Dortmund und Gelsenkirchen, außerdem gibt es in vielen Städten Live-Übertragungen und Fan-Feste. Nachdem bereits in **Ruhrschiene** 2001#2 die grundsätzliche WM-Tauglichkeit der Stadien überprüft und in Heft 2002#4 eine bessere Anbindung der Gelsenkirchener Arena vorgeschlagen wurde, werden in diesem Artikel die umgesetzten Anreisekonzepte und die zu erwartenden Verkehrsprobleme betrachtet.

Im Unterschied zu den Bundesligaspielen, die jedes zweite Wochenende in den beiden Stadien stattfinden, ist bei den WM-Spielen die Zuschauerkapazität auf 60.285 in Dortmund und 48.426 in Gelsenkirchen reduziert. Trotzdem sind die Herausforderungen an das Anreisemanagement größer, da die Dauerkartenbesitzer, für die die Fahrt in der überfüllten Straßenbahn zum üblichen Fußballvergnügen zählt, diesmal in der Minderheit sein dürften.

Ein Großteil der WM-Zuschauer wird von außerhalb anreisen und damit über den Hauptbahnhof, während bei Bundesligaspielen viele Fans aus den benachbarten Stadtteilen und Städten direkte Verbindungen zum Stadion nutzen. Hinzu kommt, dass die Weltöffentlichkeit auf den Anreiseverkehr blicken wird und ein Verkehrschaos dadurch schnell zu internationalen Blamage werden kann.

Brasilianische ICE

Im Fernverkehr reagiert die Deutsche Bahn mit zusätzlichen Zügen auf die zu erwartende Nachfrage. So werden im Ruhrgebiet beispiels-



Der umgestaltete Haltepunkt Dortmund Westfalenhalle bietet nun mit großzügigen Bahnsteigen die Möglichkeit, auch mit Sonderzügen direkt bis vor das Stadion zu fahren. Hier im Bild ICE 1752, der am Osterwochenende wegen Bauarbeiten eine Umleitung über diese Strecke fuhr.

Foto: Jochen Schönfisch

In dieser Ausgabe:

- IGVP – besser, aber noch nicht gut**
- Herne führt Nachtexpress ein**
- meoline-Geschäftsführer im Interview**
- Fahrplanwechsel Mülheim**
- Radstation Lippstadt**

Fortsetzung auf Seite 3 >>>

Inhaltsverzeichnis

Thema	1
In vollen Zügen zu Gast bei Freunden	
Inhalt & Adressen	2
Fahrgastpolitik	6
IGVP 2.0 – besser, aber noch lange nicht gut	
Regionales	7
Eurobahn fährt Hellwegnetz Herne führt Nachtexpress ein	
Interview	8
Die meoline-Geschäftsführer im Interview	
Fahrplanwechsel	9
Mülheim: Nachbarbetriebe beeinflussen Angebot	
Kurzmeldungen	11
Essen für das Ruhrgebiet Breiter nach Bredeneu Radstation mit Visionen	
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 Ebberts (le), Jochen Schönfish (js),
Oliver Stieglitz (os) (V.i.S.d.P.),
✉ info@ruhrschiene.de
Autoren: Axel Hercher (ah), Rainer Wester (rw)

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 Ruhr-schiene 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 Ebberts, Neugahlener Straße 20, 46149 Oberhausen

☎ 0208 6351916, ✉ ebberts@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 (PB 98), 10117 Berlin, ☎ 030 2096-2585, ☎ 030 2096-2586

>>> Fortsetzung von Seite 1

weise einige der sonst in Essen endenden ICE während des gesamten WM-Zeitraums über Gelsenkirchen nach Dortmund verlängert und verbinden so die drei WM-Standorte in NRW mit dem Frankfurter Flughafen. Zusatzzüge gibt es auch in und aus Richtung Berlin und weitere gezielt an den Spieltagen zu den Austragungsorten.

Hinzu kommen etliche gecharterte Sonderzüge. So sind für die brasilianischen Fans die stillgelegten Diesel-ICE der Baureihe 605 wieder in Betrieb genommen worden.

Mehr Verkehr und neue Linien

Insgesamt 340.000 zusätzliche Zugkilometer haben die NRW-Zweckverbände für den SPNV während der WM bestellt. Einerseits gibt es neben dem Regelangebot zwei WM-RE-Linien:

WM-RE 1: Düsseldorf–Duisburg–Essen–Bochum–Dortmund–Hamm

WM-RE 3: Köln–Neuss–Düsseldorf–Duisburg–Oberhausen–Gelsenkirchen–Dortmund

Auf beiden Linien verkehren täglich jeweils elf Zugpaare, die ersten starten an den Endpunkten zwischen 14 und 15 Uhr, die letzten nach 0 Uhr. Hierfür mussten zusätzliche Fahrplantrassen auf den Hauptstrecken gefunden werden, was nicht ohne Kompromisse möglich war. Daher sind auch keine symmetrischen Fahrpläne entstanden.

So verkehrt während der WM der RE 11 von Hamm bis Düsseldorf in einer früheren Fahrplantrasse (analog dem IC/ICE) und hält nicht in Wattenscheid, während der WM-RE 1 diese freigewordene Fahrplantrasse übernimmt, bis Düsseldorf aber sieben Minuten länger braucht (wohl wegen Trassenkonflikt mit WM-RE 3 und RB 35 vor Düsseldorf Hbf). In Gegenrichtung verkehrt der WM-RE 1 ab Düsseldorf direkt hinter dem RE 6 und ab Dortmund auch dem RE 3. Der WM-RE 3 nutzt zwischen Düsseldorf und Duisburg die Fahrplantrasse der HVZ-RB 35, ohne dass diese entfällt. Hier werden wohl beide Züge zur nominell gleichen Fahrzeit hintereinander über die Ortsgleise geführt. Ab Duisburg liegen die Fahrplanzeiten wieder auseinander.

So haben die Zusatz-RE zwar zum Teil sehr lange Fahrzeiten, sind aber durch die Zeitpuffer in den Knoten und auf der Strecke auch bei starker Auslastung weniger verspätungsgefährdet.

Mehr Züge in der Nacht

Ähnlich wie im Wochenendverkehr wird auf dem RE 1, der RB 42, RB 46, der S 1, S 2, S 5, S 6 und S 8 täglich ein durchgängiges Nachtangebot gefahren, allerdings auf dem RE 1 nur bis Düsseldorf und der S 6 nur bis Langenfeld. Auch auf zahlreichen anderen Linien gibt es täglich zusätzliche Züge in den Abend- und Nachtstunden, nicht nur im VRR und VRS, sondern auch beispielsweise bis Münster, Bielefeld, Paderborn und Bestwig.

Allerdings hat sich weder der NVN noch der ZWS mit zusätzlichen Bestellungen z. B. für die Strecken Oberhausen–Wesel oder Hagen–Siegen beteiligt. Ebenso ist von Köln Richtung VRR zusätzlich nur der WM-RE 3 über Neuss (letzte Abfahrt in Köln Hbf 00:49 Uhr, in Düsseldorf wird der Anschluss an den RE 1 Richtung Hamm knapp verpasst) und ein Zusatzfahrtenpaar der S 6 unterwegs. Gerade hier ist die Koordination zwischen den Zweckverbänden gewiss nicht weltmeisterlich.

Auch in vielen Ruhrgebietsstädten verkehren die Nachtexpress-Busse während der WM täglich statt nur am Wochenende.

Viele Wege in Dortmund ...

Das Stadion in Dortmund und das benachbarte „Fan-Village“ in den Westfalenhallen sind über mehrere ÖPNV-Verbindungen angebunden. Die Stadtbahnen U 45 und U 46 fahren mit Doppel- und Dreifachtraktionen die Wendeanlage Stadion oder die Haltestelle Westfalenhallen an, die U 42 hält am Theodor-Fließner-Heim in Sichtweite der Spielstätte. Seit dem Kauf gebrauchter B-Wagen aus Bonn stehen genügend Fahrzeuge zur Verfügung.

Diese Verbindungen sind ebenso wie die Pendelbusse zu den Großparkplätzen seit Jahren im Bundesligaalltag bewährt, ausgebaut wurden anlässlich der WM nur die Fußwege zum

Stadion. Am Stadtbahnhof Stadion wurde ein weiterer Fußgängertunnel gebaut, um die Fußgängerströme zum Bahnsteig und zu den Parkplätzen zu trennen. Desweiteren gibt es neue Fußgängerbrücken im Bereich der Parkplätze, die niveaugleichen Übergänge über die Gleise werden bei Stadionverkehr geschlossen. Zwischen Stadion und Haltestelle der U 42 wurde eine „autobahnähnlich ausgebaute“ Fußwegverbindung geschaffen.

Der DB-Haltepunkt Westfalenhalle hinter dem Stadion wurde ausgebaut und mit breiten Zugängen und großzügigen Hochbahnsteigen ausgestattet. Mit neuen Signalen wurde die mögliche Zugfolgezeit auf dieser Strecke verkürzt. In Richtung Osten ist so auch der gleichzeitige Halt zweier Züge am Bahnsteig möglich. Von hier fahren Regionalbahnen und Verstärkerfahrten ins Sauerland und zum Dortmund Hbf, Zusatzfahrten aus dem Ruhrgebiet sind heute schon Bundesligaalltag. Für die WM ist es auch denkbar, Sonderzüge aus ganz Deutschland so direkt zur Wettkampfstätte zu führen.

Da das Stadion nicht weit von der Innenstadt entfernt ist, wird außerdem eine als WM-Meile bezeichnete Fußwegverbindung eingerichtet und mit rotem Teppich gekennzeichnet.

Insgesamt kann der Stadionanbindung in Dortmund eine gute Note gegeben werden. Es ist zu erwarten, dass verglichen mit Bundesligaspielen mehr Verkehr über die U 45 und den Hbf abgewickelt wird, während die U 42 und U46 in die Nordstadt weniger nachgefragt werden.

... aber nur einer nach Schalke

In Gelsenkirchen sind die äußeren Voraussetzungen deutlich schlechter. Das Stadion liegt weit außerhalb der Innenstadt. Es gibt nur die Straßenbahn 302 als einzige Schienenverbindung. Der PRO-BAHN-Vorschlag, eine Eisenbahnverbindung direkt zur Arena zu schaffen (**Ruhrschiene 2002#4**), wurde nicht umgesetzt. Auch das Fan-Fest in der Glückauf-Kampfbahn ist nur durch die Linie 302 angebunden, so dass diese Verbindung an den fünf Spieltagen doppelt belastet wird.

Der Ausbau dieser Straßenbahnlinie ist abgeschlossen, nun können Doppeltraktionen eingesetzt werden. Dazu wurde zwischen Hbf und Buer die Stromversorgung verstärkt. Am Hbf wurde der Hochbahnsteigteil abgerissen, so dass ein 120-m-Bahnsteig entstanden ist, an dem zwei Doppeltraktionen hintereinander halten können. Das veraltete Signalsystem mit punktförmiger Zugbeeinflussung wurde nur geringfügig angepasst. So wurden die Ausfahrtsignale an die neuen Bahnsteigenden versetzt und die Einfahrtsignale so programmiert, dass bei besetztem Gleis ein zweiter Zug auf Sicht an den Bahnsteig nachrücken kann. Umklappbare H-Tafeln sorgen dafür, dass im Stadionverkehr immer bis zum Bahnsteigende durchgefahren wird, die kurzen Fahrzeuge im Alltagsbetrieb aber weiterhin am südlichen Bahnsteigenden halten, wo der Weg zum Busbahnhof am kürzesten ist.

Noch im vollen Gange sind derzeit die Bauarbeiten am DB-Teil des Hbf. Bei einer völligen Umgestaltung entstehen hier endlich auch Aufzüge zu allen Bahnsteigen.

Gedränge an der Arena

Ein weiterer Engpass neben dem Innenstadttunnel ist die Haltetellenanlage an der Arena. Hier wurden zwar die Kehranlagen ausgebaut, so dass nun drei Gleise für je vier Wagen sowie ein Rückziegleis für weitere vier Wagen zur Verfügung stehen. Aber nur aus zweien dieser Gleise sind beide Bahnsteigkanten Richtung Hbf direkt zu erreichen. Und aus Richtung Hbf kommend stehen zwar auch zwei Bahnsteigkanten zur Verfügung, aber von einer davon kann nur in Richtung Buer ausgefahren werden. Daher müssen bei der Ankunft alle an der Arena kehrenden Züge die selbe Bahnsteigkante nutzen, an der auch immer nur ein Zug Platz findet.

Die Haltestelle an der Arena hat zwar neue Gleise, neue Bahnsteige und ein großes Dach bekommen, als Zugang steht aber weiterhin nur eine enge Treppe je Bahnsteig zur Verfügung. Rollstuhlfahrer werden auf die benachbarte Haltestelle Willy-Brandt-Allee verwiesen – unklar bleibt, ob sie dort auf dem Rückweg überhaupt

noch einen Stellplatz in den bis zum Anschlag gefüllten Fahrzeugen finden.

Wagenmangel

Da während der Spiele auch im Bochumer Ruhrstadion ein *Public Viewing* stattfindet, werden vermutlich die Linien 306 und 318 bis dorthin verlängert. Damit werden mindesten 15 Niederflurwagen für die Linien 308/318 benötigt.

Weitere 14 Fahrzeuge werden für die planmäßigen Fahrten in Einzeltraktion der Linie 302 benötigt. Der Bogestra stehen insgesamt nur 42 Niederflurwagen zur Verfügung. Es können also maximal 6 Doppeltraktionen für den Stadionverkehr gebildet werden, womit ein Fünf-Minuten-Takt möglich wäre. Bei Zwei-Minuten-Takt würde rund die Hälfte der Fahrten mit den alten, kleinen M6S-Fahrzeugen stattfinden müssen. Damit können dann insgesamt knapp 6.000 Fahrgäste je Stunde und Richtung befördert werden. Wenn auch nur ein Viertel der Zuschauer mit der Straßenbahn heimfahren möchte, müssen die letzten nach dem Abpfiff über zwei Stunden auf einen Platz in der Bahn warten!

Um tatsächlich wie angekündigt im Zwei-Minuten-Takt mit Doppeltraktionen zwischen Hbf und Buer fahren zu können, müsste die Bogestra alle übrigen Linien auf M-Wagen umstellen, die verbleibende Linie 302 auf den Abschnitt Watten-scheid-Laer verkürzen und komplett auf eine Fahrzeugreserve verzichten!

Busse stehen dagegen genügend zur Verfügung. Die Verkehrsunternehmen im Ruhrgebiet bekommen in diesem Frühjahr neue Linienbusse ausgeliefert, die Ausmusterung der alten erfolgt dagegen erst nach der WM. So verdichtet die Bogestra die Buslinien 380/381 vom Hbf zum Berger Feld als Alternative zur Arena. Die WM-Eintrittskarten enthalten einen Farbcode des Stadionsektors, der sich außerhalb des Stadions im Wegeleitsystem wiederfindet. So könnten am Hbf Zuschauer zu den nördlichen und westlichen Blöcken zur Straßenbahn, die übrigen dagegen gezielt zum Bus geleitet werden.

Die Engpässe im Gelsenkirchener Stadionverkehr sind seit Jahren bekannt, die ÖPNV-An-

bindung ist beim Ersatz des Parkstadions durch die viel größere Arena nicht mitgewachsen, die jetzt erfolgten Ausbauten sind unzureichend.

Der Fahrzeugbestand der Bogestra ist viel zu gering, um die geplante Beförderungskapazität zu erreichen. Der Bogestra ist dringend empfohlen, sich bei den Nachbarbetrieben Fahrzeuge aus-zuleihen. So sind die Essener M8-Wagen doppel-traktionsfähig und können auf dieser Strecke ein-gesetzt werden. Auch ein Verkehr von Zusatz-wagen auf der Linie 107 bis direkt zur Arena wür-de Entlastung schaffen.

WM-Spiele im Ruhrgebiet

Begegnungen in Gelsenkirchen:

Freitag 9. Juni, Anstoß 21 Uhr:

Polen – Equador

Montag 12. Juni Anstoß 18 Uhr:

USA – Tschechien

Freitag (nach Fronleichnam) 16. Juni, 15 Uhr

Argentinien – Serbien und Montenegro

Mittwoch 21. Juni, Anstoß 16 Uhr

Portugal – Mexiko

Samstag 1. Juli, Anstoß 17 Uhr

Viertelfinale (z. B. England – Mexiko oder Deutschland – Niederlande)

Begegnungen in Dortmund:

Samstag 10. Juni, Anstoß 18 Uhr

Trinidad und Tobago – Schweden

Mittwoch (vor Fronleichnam) 14. Juni, 21 Uhr

Deutschland – Polen

Montag 19. Juni, Anstoß 15 Uhr

Togo – Schweiz

Donnerstag 22. Juni, Anstoß 21 Uhr

Japan – Brasilien

Dienstag 27. Juni, Anstoß 17 Uhr

Achtelfinale (z. B. Brasilien – Italien oder Brasilien – USA)

Dienstag 4. Juli, Anstoß 21 Uhr

Halbfinale (z. B. Deutschland, Portugal, die Niederlande oder Argentinien gegen Italien, Frankreich oder USA)

IGVP 2.0 – besser, aber noch lange nicht gut

NRW. (Ie) Nachdem die Regionalräte den ersten Entwurf der IGVP (vgl. *Ruhrschiene 2006#1*) und der neuen Bedarfspläne für Straße und Schiene teilweise harsch kritisierten und Nachbesserungen forderten, liegt jetzt der neue Entwurf der Landesregierung vor.

Die als indisponibel definierten Projekte (bereits angefangene oder finanziell durch Aufnahme in Programme gesicherte Maßnahmen), die den Löwenanteil der Mittel für die nächsten Jahre binden, sind jetzt auch mit (Rest-)Kosten beziffert. So sind im SPNV insgesamt fast 970 Mio € veranschlagt, u. a. für den Landesanteil am Ausbau der Strecke Oberhausen–Emmerich–Grenze D/NL (322 Mio €), den Weiterbau der S 13 (Troisdorf–Bonn–Oberkassel, 272 Mio €) sowie die nächste Stufe der Euregiobahn im Raum Aachen (146 Mio €). Bei den kommunalen Projekten (Summe über 1230 Mio €) verschlingen die ersten Abschnitte der Kölner Nord-Süd-U-Bahn (413 Mio €) und der Düsseldorfer Wehrhahn-Linie (343 Mio €) die Löwenanteile.

So bleibt die Gesamtsumme für neue Schienenprojekte in Stufe 1 (bis 2015) gegenüber dem ersten Entwurf in etwa gleich (rund 600 Mio €), es werden aber rund 80 Mio € von kommunalen Projekten zum SPNV umgeschichtet. Dies wurde möglich durch Herausnahme der Nordverlängerung der Duisburger U-Bahn (89,5 Mio €) aus der Stufe 1. Dadurch konnten zahlreiche kleinere Projekte in die Stufe 1 aufrücken, darunter beispielsweise die Ratinger Weststrecke (Duisburg-Wedau–Düsseldorf Hbf), allerdings keins aus unserem Verbandsgebiet.

Jetzt mit Stufe 2

Nachdem alle Regionalräte gegenüber dem ersten Landesentwurf mindestens eine weitere Liste für Reserve- und Zukunftsprojekte der Schiene gefordert hatten (für die Straße hatte das Land diese bereits aufgestellt), sieht der neue Bedarfsplan jetzt auch eine Stufe 2 (nach 2015; Neubewertung bei Fortschreibung) für die Schiene vor. Im Gegensatz zur Straße ist allerdings keine Planungsreserve in der Stufe 1 eingeplant. Stattdessen wird vorgeschlagen, bei freien

Finanzierungskapazitäten über eine Aufnahme einzelner Vorhaben der Stufe 2 in die Stufe 1 durch Herstellung des Einvernehmens im Bau- und Verkehrsausschuss des Landtags zu entscheiden. Die Regionalräte Düsseldorf und Münster hatten fast alle nicht berücksichtigte Projekte (mit Ausnahme einzelner Doppelanmeldungen) auch für die Stufe 2 vorgeschlagen. Diesem Votum ist der Vorschlag des Landes weitgehend gefolgt, mit Ausnahme von 10 SPNV-Strecken aus dem bisherigen Bedarfsplan, bei denen andere Planungen (Straßenbau, anliegende Gewerbebetriebe) eine Überbauung der Trasse wünschen. Der Regionalrat Arnsberg hingegen hatte eine Liste mit Projekten aufgestellt, die nicht mehr weiterverfolgt werden sollen. Damit sind u. a. die Strecken Siegen-Weidenau–Netphen-Deuz (Johannlandbahn), Olpe–Bergneustadt sowie Wennemen–Schmallenberg nicht mehr in den Bedarfsplänen auffindbar.

Weiterhin kritische Begleitung

Im weiteren Verfahren – u. a. fand am 26.4. ein Hearing des Verkehrsausschusses zur IGVP im Landtag statt, zu dem auch PRO BAHN als Sachverständiger eingeladen war – gilt es, die jetzt in Stufe 1 befindlichen Projekte voranzutreiben und durch die Stufe 2 möglichst viele SPNV-Trassen für zukünftige Planungen zu sichern. Unsere Kritik an der angewandten Methodik sowie dem Hau-Ruck-Verfahren, die die Grundidee einer wirklich integrierten Gesamtverkehrsplanung konterkarieren, werden wir weiter deutlich äußern.

Die Kritikpunkte in bisherigen Stellungnahmen wurden von anderen Beteiligten übernommen, und zumindest das von uns als unplausibel dargestellte Projektdossier 13191 (Mülheim, Kaiserplatz–Hauptbahnhof) wurde neu erstellt, wobei der Nutzen-Kosten-Quotient drastisch von 3,08 auf 1,34 absank.

Eurobahn fährt Hellwegnetz

Hellweg. (os) Ab Dezember 2008 wird das Mainzer Unternehmen Eurobahn vier Bahnlinien von der DB AG übernehmen:

RB 50 Dortmund–Lünen–Münster

RB 59 Dortmund–Unna–Soest

RB 69 Münster–Hamm–Bielefeld

RB 89 Münster–Hamm–Soest–Paderborn (–Warburg)

Damit konnte sich Eurobahn gegen fünf Mitbewerber durchsetzen. Ausschlaggebend waren vor allem der Preis, aber auch die Qualität. Der Vertrag hat eine Laufzeit von zehn Jahren und umfasst 5,6 Mio Zug-Kilometer jährlich. Zum Einsatz kommen voraussichtlich 25 elektrische Neubau-Triebwagen, die u. a. mit Fahrkartenautomaten ausgestattet werden. Die Aufgabenträger erhoffen sich von den neuen Zügen auch Fahrgaststeigerungen insbesondere auf den Linien RB 50 und 59, wo heute altes Wagenmaterial eingesetzt wird. Das Fahrplanangebot auf den ausgeschriebenen Strecken wird weitgehend dem heutigen Stand entsprechen.

Die westfälischen Aufgabenträger nutzen consequent das Instrument der Ausschreibung. Leidtragender ist die DB AG, welche im westfälischen Nahverkehr demnächst nur noch eine Bahn von vielen ist. Das trifft die DB AG auch an einer anderen empfindlichen Stelle. Hartmut Mehdorn kämpft allerorten für die Integration des Schienennetzes in den Gesamtkonzern. Das Argument vom Netzbetrieb und Fahrbetrieb aus einer Hand wird aber mit jeder verlorenen Ausschreibung dünner.

Und für Fahrgastzuwächse auf der RB 50 reicht ein neues Fahrzeug nicht aus. Der Zug erreicht und verlässt Münster eine halbe Stunde versetzt zum Taktknoten. Außerdem ist der Linienweg mit 50 Kilometern recht kurz. Eine Einbindung in den Knoten Münster und eine Weiterführung von Dortmund ins Ruhrgebiet oder als RE 4 Richtung Wuppertal sind erwägenswert. Eine Veränderung der Fahrplananlage scheitert bislang an der eingleisigen Strecke Lünen–Münster.

Herne führt Nachtexpress ein

Herne. (js) Zum kleinen Fahrplanwechsel am 28. Mai wird in Herne probeweise ein Nachtexpress-System eingeführt. Das Planungsbüro Südstadt hat im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans vier ringförmige Linien vorgeschlagen, die mit jeweils rund 50 Minuten Fahrzeit die Stadtteile erschließen:

NE 31: Herne Bf–Sodingen–Holthausen–Börnig–Horsthausen Süd–Herne Bf

NE 32: Herne Bf–Siedlung Constantin–Herne Süd–Bf–Horsthausen–Schleusenweg–Herne Bf

NE 33: Herne Bf–Holsterhausen–Eickel Nord–Wanne-Eickel Hbf–Baukau–Herne Bf

NE 34: Wanne-Eickel Hbf–Bickern–Röhlinghausen–Eickel Mitte–Hbf–Wanne Nord–Unser Fritz–Wanne-Eickel Hbf

Die Linien werden in den Wochenendnächten jeweils vier Abfahrten zur Minute :45 am Herner Bf oder zur Minute :15 am Hbf Wanne-Eickel haben und dort Anschlüsse vom SPNV und der U 35 bieten. In den Herner Knoten ist auch der NE 5 aus Recklinghausen integriert. In Eickel kann man vom NE 34 zum NE 1 nach Bochum umsteigen, der Umstieg in Gegenrichtung wird leider um 13 Minuten verpasst.

Während der Fußballweltmeisterschaft verkehren die vier Linien täglich.

*PRO BAHN begrüßt, dass Herne, wie zuletzt in **Ruhrschiene 2006#1** gefordert, als eine der letzten Städte im VRR nun auch probeweise ein Nachtexpress-Angebot einführt. Für nicht zukunftsweisend halten wir allerdings die ringförmige Linienführung, die die Fahrgäste für Fahrten zwischen Stadtteilen in der Regel zu großen Umwegen zwingt.*

Ein Netz aus Zweirichtungslinien, das den normalen Linienverkehr am Wochenende ab Mitternacht bis in den Vormittag hinein ersetzen kann, macht allerdings erst dann so richtig Sinn, wenn sich auch Bochum von seinen nächtlichen Schleifenfahrten verabschiedet. Denn die Linien auf den Verbindungen Bochum–Herne und Bochum–Wanne-Eickel würden zwei wichtige Achsen im Nachtnetz bilden.

Die meoline-Geschäftsführer im Interview

Mülheim an der Ruhr/Essen. (ah) Drei Jahre nach der Gründung der meoline und einem Jahr der Diskussion und Neuorientierung ohne die StOAG (siehe *Ruhrschiene* 2006#1) blickt die Geschäftsführung nach vorn. Wie es in näherer Zukunft weiter geht beschreiben die Geschäftsführer in zwei Interviews.

Kaufmännischer Geschäftsführer Jochen Hensel, 46 Jahre

Ausbildung: Bankkaufmann (Deutsche Bank AG), Diplom-Geograph, Ruhr-Universität Bochum

bisherige Tätigkeiten: Sachgebietsleiter/stv. Abteilungsleiter im Amt für Entwicklungsplanung/Amt für Umweltschutz der Stadt Essen; Vorstandsreferent bei der Essener Verkehrs AG (Leitung strategischer Projekte zur Umstrukturierung der EVAG / Neuausrichtung des ÖPNV; Leiter der Stabstellen Unternehmensentwicklung bei der EVAG bzw. bei der Essener Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (EVV); Restrukturierungsbeauftragter für die EVAG; strategische Projekte zur Neuausrichtung des ÖPNV; Geschäftsführer der EVAG-Betriebsgesellschaft mbH (EVBG); seit 2003 meoline-Geschäftsführer.



Wie wird die meoline wettbewerbsfähig?

Die Kooperation hat uns bereits Einsparungen in unserer Verwaltung ermöglicht. Wir arbeiten intensiv daran, weitere Kostenvorteile durch die städteübergreifende Zusammenarbeit (z. B. Zusammenführung der Umlauf- und Dienstplanung) zu heben. Parallel verfolgen wir die Optimierung des Fahrbetriebes im Regelbetrieb. Auch dabei profitieren wir von der Kooperation, weil wir unsere Kräfte bündeln konnten und bereits viel voneinander gelernt haben. Bei der Optimierung unseres Fahrbetriebes müssen wir aber auch unser Umfeld genau beobachten, da wir unseren potentiellen Konkurrenten im entscheidenden Moment den berühmten „einen Schritt voraus“ sein wollen.

Welche weiteren Kooperationsziele sehen Sie für die meoline?

Zur Zeit wird die Übertragung der Essener Fahrzeugwerkstätten an die meoline überprüft. Zumindest die Buswerkstätten sollen noch in 2006 überführt werden. Inwieweit Mülheim an der Ruhr dies ebenfalls verfolgt wird im zweiten Halbjahr geprüft.

Die vereinbarte Ausweitung der Zusammenarbeit unserer Auftraggeber und Mutterunternehmen ist ebenfalls wichtig für uns weil sich dadurch die Kooperation verstetigt und sich unsere Leistungsbeziehungen deutlich vereinfachen. Und dann gibt es noch die Möglichkeit, dass weitere Partner im Fahrbetrieb oder zukünftig auch bei den Werkstätten hinzu kommen.

Was sind Ihre Ziele für die meoline im Jahr 2006?

Nachdem wir in den ersten zwei Jahren nach unserer Betriebsaufnahme viel mit unseren Rahmenbedingungen beschäftigt waren, können wir uns nun endlich voll auf den Fahrbetrieb konzentrieren. Und da wollen wir uns in 2006 in Sachen Kostensenkung und Wettbewerbsfähigkeit weiterentwickeln. Neben der Umsetzung der Arbeitnehmerüberlassung am Standort Mülheim an der Ruhr geht es hier vor allem darum, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für unser Unternehmen und unsere Ziele zu gewinnen. Weiterhin freue ich mich auf die Übertragung der Werkstätten, weil diese einfach zum Kerngeschäft eines Betreiberunternehmens dazugehören.



Geschäftsführer Fahrbetrieb

Heiko Hansen, 42 Jahre

erlernter Beruf: Dipl.-Ing. Energietechnik
bisherige Tätigkeiten: DB AG (Gruppenleiter für elektrotechnische Energieanlagen in Schleswig-Holstein); Mannheimer Verkehrs-AG (Abteilungsleiter Fahrzeuge und Werkstätten); Rheinische Bahngesellschaft AG in Düsseldorf (Bereichsleiter/Prokurist Infrastruktur, stellvertretender Betriebsleiter laut BOStrab u. EBO); Mülheimer VerkehrsGesellschaft mbH (Technischer Geschäftsführer, Betriebsleiter BOStrab u. EBO), seit 2006 meoline-Geschäftsführer.

Welche Aufgaben umfasst Ihre Tätigkeit bei der meoline?

Die gesamte Verantwortung für die Durchführung des Fahrbetriebs auf der Straße und Schiene in Essen und Mülheim an der Ruhr. Das heißt, die Essener Standorte Stadtmitte und Ruhrallee sowie der Mülheimer Standort Duisburger Straße werden durch einen Geschäftsführer sowie die jeweils entsprechenden Verantwortlichen an den Standorten geführt, um den Fahrbetrieb „aus einer Hand“ durchzuführen und darüber in qualitativer Wirtschaftlichkeit und betrieblicher Hinsicht weiter zu optimieren.

Darüber hinaus sollen alle der Zielsetzung zugrunde liegenden Vorteile der Unternehmenskooperation im Fahrbetrieb erschlossen werden.

Welche Auswirkungen hat die Weiterentwicklung der meoline auf die Fahrgäste?

Mittelfristig eine Verbesserung der Bedienqualität für die Fahrgäste, womit u. a. Sauberkeit, Pünktlichkeit, wenig Kursausfälle und Service durch den ÖPNV aus einer Hand angestrebt werden. Dabei soll durch die Kooperation der Unternehmen im Fahrbetrieb mit Kostensenkungen und Optimierungen das Leistungsangebot für die Fahrgäste erhalten werden.

Was sind Ihre Ziele für die meoline im Jahr 2006?

Die Umsetzung und Realisierung der Kernziele in Form der eigenständigen und eigenverantwortlichen Durchführung des Fahrbetriebs mit den angestrebten Verbesserungen und Kosteneinsparungen. Außerdem sollen die unternehmensinternen und bezogenen Dienstleistungen weiterentwickelt und im Sinne des Regelbetriebs verbessert werden.

Nachbarbetriebe beeinflussen Angebot

Mülheim an der Ruhr. (ah) Nach dem kleinen Fahrplanwechsel im Januar mit einzelnen Veränderungen samstags morgens gibt es ab 28. Mai umfangreichere Änderungen, die vor allem das Nachtnetz, aber auch städteübergreifende Verbindungen betreffen. Die Umsetzung des Nahverkehrsplans lässt weiterhin auf sich warten.

Knapp ein halbes Jahr nach Essen weitet Mülheim nun auch den Verkehr in der Nacht von Freitag auf Samstag aus. Bisher startet der Nachtexpress (NE) seine Sternfahrten stündlich bis 2:30 Uhr, zukünftig bis 6:30 Uhr. Um 7:00 Uhr

setzt dann das Tagesnetz ein, im Gegensatz zu Essen und Oberhausen aber direkt im 15-Minuten-Takt. Dagegen wurde weder eine zusätzliche Sternfahrt um 6:00 Uhr wie in Essen noch ein Beginn des Tagesnetzes um 6:00 Uhr wie in

Fahrplanwechsel

Oberhausen erwogen. Die viel beschworene Einheitlichkeit im MEO-Raum ist nicht zu erkennen.

Duisburger Taktänderungen

Die Duisburger DVG stellt zum Fahrplanwechsel den Grundtakt im Gesamtnetz um. Bisher an Werktagen im 10- oder 20-Minuten-Takt betriebene Linien-(abschnitte) werden künftig alle 7½, 15 oder 30 Minuten betrieben. Ab Fahrplanwechsel verkehrt die Linie 901 auf Mülheimer Gebiet dann nur noch alle 15 Minuten, in Duisburg zwischen Zoo/Uni und Laar im 7½-Minuten-Takt. Gleichzeitig entfallen durch neue Taktzeiten in der SVZ die Anschlüsse zu den anderen Linien an der Mülheimer Stadtmitte.

Verwaltung und MVG sind der Meinung, dass die rund 9.000 Fahrgäste/Tag (zum Vergleich: Linie 102: 12.700, 112: 7.000) auf der Linie 901 den Schluss zulassen, dass die Änderung nicht zu Kapazitätsengpässen führt. Technisch könnte die Linie in Mülheim im 7½-Minuten-Takt fahren, jedoch würde dies zu Engpässen im Hbf führen und ca. 600.000 € mehr als heute kosten.

Obwohl es selbst werktags tagsüber deutlich schlechtere Anschlüsse geben wird, erwarten Verwaltung und MVG keine Fahrgastrückgänge. Über mögliche Alternativen wie bei der Linie U 79 geplant (in Düsseldorf ganztägig 10-Minuten-Takt, in Duisburg in der HVZ morgens und nachmittags alle 10, sonst alle 15 Minuten) wollte die Politik erst gar nicht nachdenken.

Neues aus Oberhausen

Die STOAG führt zum Fahrplanwechsel wieder ein neues Liniennetz mit Verbesserungen im städteübergreifenden Verkehr ein. So wird die Linie 976 von der heutigen Endhaltestelle Wehrstraße über die Mellinghofer Straße bis zum Dümptener Gewerbegebiet Heifeskamp verlängert, montags bis freitags von 7 bis 18 Uhr im 20-Minuten-Takt, bis 20.30 Uhr und samstags von 8:30 bis 20:30 Uhr alle 30 Minuten.

Buslinie 762 wird eingestellt

Mit der Einstellung der Linie 762 in der Verbindung Ratingen-Breitscheid–Mülheim-Mintard–

Essen-Kettwig–Heiligenhaus endet eine langjährige Tradition. Begonnen hat sie als Schienenersatzverkehr für die Bahnstrecken Styrum–Kettwig und Kettwig–Velbert.

Mit dem Start des VRR 1980 wurde die damalige Linie 132 von Oberhausen Hbf kommend (einzelne Fahrten montags bis freitags) als Gemeinschaftslinie (Betriebe der Stadt Mülheim, OVG Bahn/Post) über Mintard, Kettwig und Heiligenhaus nach Velbert betrieben. Bis September 2001 verkehrte sie von Mülheim kommend über die Innenstadt von Heiligenhaus bis ins Zentrum von Velbert (Mo–Fr 7x, Sa 8x, So 6x). Zusätzlich verkehrte die Linie 182 zwischen Breitscheid, Am Kessel und Bf Essen-Kettwig (Mo–Fr 5x, Sa 3x).

Ab September 2001 wurde die Linie 132 auf den Abschnitt Heißen–Mintard verkürzt. Die Linie 182 entfiel vollständig. Statt dessen gab es die neue Linie 762 Breitscheid, Am Kessel–Mintard–Bf Kettwig Stausee–Heiligenhaus (Isenbügel, nicht Innenstadt)–Velbert Innenstadt mit einem verbesserten Angebot (an allen Tagen stündlich bis 20 Uhr), aber einem unattraktiveren Linienweg. Ab Januar 2006 wurde die Linie 762 verkürzt und fuhr nur noch bis Nassenkamp (Gewerbegebiet am Stadtrand von Heiligenhaus) und fehlte teilweise in den Fahrplänen und Liniplänen der einzelnen Städte.

PRO BAHN hat als Alternative eine stündliche Buslinie zwischen Breitscheid, Am Kessel und Bf Kettwig vorgeschlagen.

Keine Umsetzung des NVP

Seit 2004 gibt es einen neuen NVP (vgl. **Ruhr-schiene 2004#3**) mit vielen sinnvollen Änderungen im Liniennetz. Umgesetzt wurde bisher nichts davon. Dazu gab es im Februar folgende Stellungnahme:

„Der zwischen der MVG und dem Amt für Verkehrswesen und Tiefbau (Amt 66) abgestimmte Umsetzungsplan der kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen aus dem NVP sah vor, in 2006 die Zusammenfassung der Linien 752 und 753 vorzunehmen sowie das Buskonzept Saarn und die Neuordnung des Busnetzes in Teilbereichen zu

realisieren. Voraussetzung hierfür ist jedoch der Bau einer neuen Endhaltestelle mit Pausenplatz und Wendemöglichkeit an der Saarner Kuppe. Die mit dem Amt 66 abgestimmten Pläne liegen inzwischen vor und die neue Endstelle (Kosten ca. 95.000 €) soll in diesem Jahr gebaut werden.

Mit dem Beschluss des Planungsausschusses im September 2005, eine Optimierung des

gesamten Liniennetzes zu beauftragen, ergibt es zur Zeit keinen Sinn, Aufwand für gegebenenfalls nur kurzfristig bestehende Veränderungen zu erzeugen, die dann kurze Zeit später wieder zurückgenommen werden. Vielmehr sollten die im NVP vorgesehenen Maßnahmen in die Untersuchung mit einfließen und hinsichtlich der Liniennetzoptimierung bewertet werden. (...)

Essen für das Ruhrgebiet

Essen. (os) Essen wird Kulturhauptstadt Europas 2010, neben Istanbul und Pecs (Ungarn). Essen hatte sich stellvertretend für das Ruhrgebiet beworben, da regionale Bewerbungen nicht zulässig waren. Als deutscher Mitbewerber war zuletzt nur noch Görlitz im Rennen.

PRO BAHN sieht hier eine ähnliche Situation wie zur Fußball-WM. Mit dem prestigeträchtigen Ereignis besteht die Chance, einzelne Verbesserungen in der Nahverkehrslandschaft anzuschließen und mit Blick auf den Termin 2010 umzusetzen. Wir werden geeignete Projekte benennen und einfordern. So könnte zum Beispiel der Umbau des Gelsenkirchener Hauptbahnhofs ein Vorbild für Essen sein, dessen heutiger Bahnhof einer Kulturhauptstadt mehr als unwürdig ist.

Breiter nach Bredeneu?

Essen. (le) Die EVAG plant mittelfristig, die Straßenbahnstrecke nach Bredeneu auf Normalspur umzuspuren und mit Stadtbahnfahrzeugen zu bedienen (Arbeitstitel U 12). Hintergrund ist die notwendige Ersatzbeschaffung für die auf dieser Strecke verkehrenden M-Wagen mit Klappstufen, die an den Haltestellen außerhalb des Streckenabschnitts Saalbau–Martinstraße keinen ebenerdigen Einstieg an Niederflerhaltestellen erlauben. PRO BAHN Ruhr wird sich mit den Auswirkungen dieser Planung auf die Strecke Martinstraße–Bredeneu Schleife sowie auf das Liniennetz in der nächsten Ausgabe der **Ruhrschiene** beschäftigen.

Radstation mit Visionen

Lippstadt. (rw) Seit kurzem führt die gemeinnützige Gesellschaft INTEGRA die Radstation am Lippstädter Bahnhof. Grund genug für die Regionalgruppe Hellweg-Hochstift, der Station mit ihrem neuen Betreiber einen Besuch abzustatten. Neben der alltäglichen Arbeit ist die individuelle Förderung und die berufliche Qualifizierung der einzelnen Mitarbeiter ein wichtiges Anliegen des Projektes. Besonders die angebotene Aufarbeitung von Gebrauchträdern bietet so dem Team der Radstation, bestehend aus Mitarbeitern arbeitsmarktpolitischer Programme gute Förderungsmöglichkeiten. Um die Aktivitäten im Bereich der Aufarbeitung auch zukünftig zu gewährleisten, sucht die Radstation ständig nach ausgedienten Vehikeln, die an der Radstation abgegeben werden können. Eine Erweiterung des Fahrradparkhauses um weitere 100 Plätze ist geplant und dringend erforderlich. PRO BAHN appelliert daher an Stadt und Politik, zur Ausschöpfung der hier gegebenen Potenziale die notwendigen Rahmenbedingungen zum Ausbau umgehend auf den Weg zu bringen. Eine abschließende Diskussion zeigte, dass seitens der Radstation durchaus Interesse besteht, weitere Betätigungsfelder am Bahnhof zu erschließen. So können sich die Mitarbeiter vorstellen, künftig auch den Reinigungsdienst auf den Bahnsteigen und in der Wartehalle zu übernehmen.

PRO BAHN zeigte sich erfreut über diese Idee, garantiert deren Umsetzung doch einen dauerhaft sauberen Bahnhof als Tor zur Stadt Lippstadt. Daher sollten alle Beteiligten nun zügig an einem Strang ziehen und diese Vision mit Leben füllen.

Termine

Dienstag, 16.05.2006, 19:30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Sonntag, 21.05.2006
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Kerken und Kevelaer
08:10 Uhr E-Borbeck ☉ (Aufzug)
08:40 Uhr E Hbf ☒ (ServicePoint)

Dienstag, 23.05.2006, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Montag, 29.05.2006
NRW-Aktionstag gegen Kürzungen
bei Bahn und Bus
Infostände und Postkarten zur ge-
planten Kürzung der Regionali-
sierungsmittel.
PRO NAHN NRW in Kooperation mit
VCD, Bündnis90/Grüne und weiteren
Verbänden. Infos bei Oliver Stieg-
litz, Mitmachen erwünscht.

**Redaktionsschluss für
Ruhrschiene 2006#3:
Sonntag, 4. Juni 2006**

Dienstag, 06.06.2006, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Sonntag, 18.06.2006
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
**Wasser für das Ruhrgebiet – der
Möhnesee**
09:00 Uhr E-Borbeck ☉ (Aufzug)
09:20 Uhr E Hbf ☒ (ServicePoint)

Sonntag, 18.06.2006, 13:45 Uhr
Regionalversammlung: Exkursion.
Treffpunkt Dortmund-Hörde, Bahn-
hofsvorplatz.
Wir fahren nach Wellinghofen und
begehen die geplante U-49-Trasse.
Anschließend versammeln wir uns im
Biergarten Dieckmanns, wo es übri-
gens den schönsten Minigolfgarten
des Ruhrgebiets gibt.

Dienstag, 20.06.2006, 19:30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Dienstag, 27.06.2006, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 04.07.2006, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Dienstag, 18.07.2006, 19:30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Sonntag, 23.07.2006
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
**Krefeld – Die Stadt von Samt und
Seide**
10:10 Uhr E-Borbeck ☉ (Aufzug)
10:35 Uhr E Hbf ☒ (ServicePoint)

Dienstag, 25.07.2006, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Vorschau: 20. bis 22.10.2006
Bahntagung von PRO BAHN, VCD
und dem Institut für Kirche und Ge-
sellschaft

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

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 Günther 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 (PB 98) • 10117 Berlin • ☎ 030 2096-2585 ☎ -2586

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 2006#2 • Regionalverband Ruhr)

Sie erleichtern uns die Arbeit mit einer Einzugsermächtigung.

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitra-
ges 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)