



## Mülheim spart: Was erwartet die Fahrgäste?

Mülheim an der Ruhr. (ah) In Mülheim (170.000 Einwohner) hat der Stadtbahnbau ein besonderes Erbe hinterlassen: Niederflur- und Hochflurbahnen verkehren auf Regelspur und Meterspurgleisen. Drei verschiedene Systeme in einer Stadt führen u. a. dazu, dass die mit über 20.000 Fahrgästen stärkste Linie U 18 nicht in die Stadtmitte fahren kann. Dazu kommt ein Investitionsrückstau bei der Infrastruktur von mind. 75 Mio. Euro\*.



*Straßenbahndienststelle Uhlenhorst: bald nur noch per Bus erreichbar? Foto: Dirk Grenz*

Während andere Städte ihr Straßenbahnnetz mit öffentlichen Mitteln aus dem Stadtbahnbau sanierten, hat die Mülheimer Verkehrsgesellschaft ihr Schienennetz auf Verschleiß gefahren. Auch beim Haltestellenausbau hinkt Mülheim hinterher. Und Informationen, welche Haltestellen barrierefrei sind, sucht man in Mülheim vergebens.

\* Beschlussvorlage Stadt MH V 11/0096-01

### **In dieser Ausgabe:**

- S. 4: Winterauswirkungen**
- S. 6 - 7: Rhein-Ruhr-Express, Betuwe**
- S. 8 - 9: STOAG; Landesstatistik**
- S. 10 - 11: Kurzmeldungen**
- S. 11/12: Impressum, Termine**

Fortsetzung von Seite 1

Optimieren bedeutet, die bestmögliche Lösung zu finden. In Mülheim heißt optimieren hingegen vor allem sparen und kürzen. So liegen der Politik seit Herbst letzten Jahres konkrete Vorschläge für Liniennetzänderungen zur Beratung vor. Ziel sind Einsparungen beim Aufwand. Das Haushaltssicherungskonzept macht eine Sparvorgabe von 250.000 Euro im Jahr 2011 bis 500.000 Euro ab 2013. Beschlossen wurde aktuell eine Überprüfung des gesamten Liniennetzes mit Öffentlichkeitsbeteiligung, aber auch ein Investitionsstopp.

## Gutachten aus dem Jahr 2005

Im Herbst 2005 wurden MVG und Verwaltung beauftragt, eine sogenannte Liniennetzoptimierung für Bus und Straßenbahn durchzuführen. Das Ergebnis, ein umfangreiches Gutachten für 100.000 Euro, wurde dem Aufsichtsrat im Februar letzten Jahres vorgelegt. Dieser hat dann auf Empfehlung des Gutachterbüros Spiekermann ein halbes Jahr später mehrere Maßnahmen im Busbereich beschlossen und zur weiteren Beratung an den Ausschuss für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Mobilität verwiesen. Vorschläge zur Stilllegung von Straßenbahnstrecken fanden im Aufsichtsrat keine Mehrheit.

In der Ausschusssitzung am 1. Februar standen neben den Maßnahmen im Busnetz auch vier Eingaben gemäß § 24 Gemeindeordnung gegen Vorschläge zur Stilllegung von Straßenbahnstrecken auf der Tagesordnung. Hinzu kamen Anträge von SPD und Bündnis 90 / Die Grünen zur Prüfung einzelner Maßnahmen im Busbereich, von der CDU auf sofortige Fortschreibung des Nahverkehrsplans von 2004 und von der FDP auf Überprüfung des gesamten ÖPNV-Netzes auf Einsparpotentiale. Gleichzeitig beantragte die Verwaltung die Freigabe von Finanzmitteln zum barrierefreien Umbau von Bushaltestellen.

Als Tischvorlage präsentierte die Verwaltung eine Beschlussvorlage mit dem Inhalt, die Untersuchung der Liniennetzoptimierung in Gänze vor-

zustellen und zusammen mit den Anträgen der Fraktionen und den Eingaben aus der Bevölkerung öffentlich zu beraten.

Anstatt einzelne Maßnahmen zu diskutieren, wurde nur dieser Antrag zur Abstimmung gestellt und beschlossen, auf Wunsch der CDU mit einem Investitionsstopp, der auch für den barrierefreien Umbau der Bushaltestellen gilt. Dieses Programm der Jahre 2009/10 umfasst 60 Haltestellen im gesamten Stadtgebiet, von denen bisher aber nur 22 finanziert werden konnten. Sollten die Restmittel in Höhe von 283.700 Euro nicht bis Ende des Jahres frei gegeben werden, droht der Verlust von Fördermitteln aus 2010 oder sogar Rückzahlungen für 2009.

## Bisherige Vorschläge

Im Busbereich gibt es sowohl Vorschläge für Linienänderungen als auch Kürzungen. Zunächst sollen die Linien 131, 132 und 151 zur betrieblichen Verbesserung (Wendezeiten) untereinander Linienäste tauschen: Die Linie 131 würde dann ab Ratingen-Breitscheid (Haltestelle Flurstraße statt Mintarder Berg) über ihren bisherigen Linienweg bis Hauptbahnhof führen und dann weiter nach Winkhausen zur Boverstraße (bisher Linie 151) bzw. zeitweise zur Gustav-Heinemann-Schule (neu). Die Linie 151 würde statt dessen von Essen-Kettwig kommend ab Hauptbahnhof weiter durch das Rumbachtal alle 30 Minuten nach Heißen Kirche fahren (bisher Linie 132 im 20/40-Minuten-Takt). Die Linie 132 würde von Mintard kommend (in der Nebenverkehrszeit bis Saarn stündlich) nur noch bis Hauptbahnhof verkehren.

Bei vier Linien sind kleine Veränderungen geplant: Streckenänderungen bei den Linien 134 zwischen Speldorf und Hafen, 135 (Wegfall der Fahrten über Speldorf) und 136 (Oberdümpfen, Linienführung analog NE 3) sowie eine zusätzliche Fahrt abends auf der Linie 129.

Alle diese Vorschläge bringen zusammen Einsparungen von rund 20.000 Euro im Jahr. Deshalb soll als größerer Posten (151.300 Euro) der Beginn des Nachtnetzes von 23.30 Uhr auf 22.30 Uhr vorverlegt werden.

Für den Straßenbahnbereich liegt noch keine Beschlussvorlage vor, in der Öffentlichkeit werden aber bereits zwei konkrete Kürzungsvorschläge diskutiert: Entfallen würde zwischen Heuweg und Uhlenhorst die Linie 102 (werktags alle 10 Minuten) und durch einen Pendelbus im 20-Minuten-Takt ersetzt. Und die Linie 104 soll zukünftig immer am Hauptfriedhof enden. Zum Flughafen würde von dort aus ebenfalls ein Bus pendeln. Als Alternative ist eine Weiterführung der Buslinie über den Weg der Linie 145 zum Rhein-Ruhr-Zentrum vorgeschlagen worden.

Bei den Straßenbahnen gäbe es deutliche finanzielle Einsparungen. Bei beiden Linien würde jeweils ein Kurs entfallen und damit Betriebs- und Personalkosten. Daneben müssen laut Medienberichten auf beiden Streckenabschnitten in den kommenden Jahren Investitionen in die Infrastruktur von bis zu 7 Mio. Euro getätigt werden. Dem gegenüber stehen bisher ungenannte Kosten für den Rückbau der Gleise und die Rückzahlung von Zuschüssen.

Details zu den vorgeschlagenen Änderungen unter <http://www.muelheim-ruhr.de/buerger/allris.net.asp>.

### Kommentar

*(le) In Mülheim gibt es keinen Mangel an ÖPNV-Planungen, wir berichteten häufig darüber. Es mangelt aber an politischen Entscheidungen. Und der Zeitaufwand für Planung und Entscheidung ist auch enorm. Dass ein 2005 von der Politik beschlossenes Gutachten erst 2010 vorgelegt wird, ist schon ungewöhnlich. Und wie zu erwarten, haben sich inzwischen die Grundlagen geändert – Stichwort Haushaltskonsolidierung. Dass aber dann weitere elf Monate ins Land gehen, bis die Politik entscheidet, erst einmal nicht zu entscheiden und das Ganze noch einmal zu diskutieren, während schon das erste Jahr mit Einsparvorgabe für den ÖPNV läuft, ist ein Armutszeugnis. So schafft man Sachzwänge, die dann zu schnellen, meist wenig durchdachten Sparmaßnahmen führen.*

*Schaut man sich den öffentlich gemachten Teil der Liniennetzoptimierung an, so muss*

*man auch zweifeln, ob so der Mülheimer Nahverkehr optimiert werden kann. Da wird langfristig ein zusätzlicher Kurs montags bis freitags auf einem Teilstück der Linie 129 vorgeschlagen, u. a. mit der Begründung, dass so noch eine Fahrmöglichkeit nach Ladenschluss für Beschäftigte im Einkaufsbereich Heifeskamp geschaffen wird. Dass dieselbe Linie am Samstagen ihre Bedienung bereits rund vier Stunden vor Ladenschluss im Heifeskamp, aber auch im Rhein-Ruhr-Zentrum einstellt, ist offenbar niemandem aufgefallen. Einzig relevanter Sparvorschlag am Ende ist das Vorziehen des Starts der NE-Linien um eine Stunde, wobei nur darüber diskutiert wird, welche meist weniger bedeutenden Haltestellen dann um 22:30 Uhr nicht mehr angefahren werden, nicht aber, welche wichtigen Haltestellen um 23:00 Uhr nicht mehr bedient werden.*

*Dass die beiden Straßenbahndäste zum Flughafen und zum Uhlenhorst zur Diskussion stehen, verwundert niemanden. Die dabei kolportierten Nutzerzahlen sind allerdings erschreckend niedrig. Was aber fehlt, ist eine offensive Diskussion, beispielsweise Neubau einer Verbindung vom Heuweg nach Saarn. Sonst droht eine Stilllegung auf Raten.*

*Bei den diskutierten Stilllegungen von Straßenbahndästen positionieren sich die Parteien zwar sofort mit Ablehnungen. Die MVG aber geht den Weg, den wir schon von DB Netz kennen. Durch Reduzierung des Unterhalts auf bestimmten Abschnitten entsteht ein massiver Nachholbedarf an Investitionen, und vielleicht kommt am Ende ja die Aufsichtsbehörde mit einer technischen Stilllegung zu Hilfe.*

*Und die Fahrzeugmisere der MVG, die man tagtäglich auf der Linie 112 besichtigen kann (statt der vorgesehenen Niederflurbahnen sind immer häufiger Hochflurbahnen im Einsatz, Kursausfälle häufen sich) erinnert auch an DB Regio bzw. ihre Tochterfirmen.*

*Fazit: Eine effektive Kontrolle eines kommunalen Unternehmens, das vom Rat mit der Durchführung des ÖPNV betraut wurde, sieht anders aus.*

# Völlig unerwartet: Winter auch in 2010

Ruhr. (dg/hk/os) Am 24. Dezember 2010 erlebte das Ruhrgebiet die vielleicht schönste weiße Weihnacht der letzten 30 Jahre. Doch der ganztägig anhaltende Schneefall führte allerorten zu starken Verkehrsbehinderungen. Hier ein (unvollständiger) Überblick:

Wegen der winterlichen Straßenverhältnisse kam es in dieser Wintersaison zu mehreren Betriebseinstellungen der Verkehrsbetriebe der Region im Busverkehr. Zum Teil erfolgten sie noch zu Zeiten des Berufsverkehrs und in den Abendstunden. Während in Dortmund die Stadtbahn für viele Fahrgäste eine Alternative bot, war zum Beispiel in Hamm der komplette ÖPNV von der Einstellung betroffen. Im gesamten Ruhrgebiet kam es am 24.12 und 25.12.2010 zu einem flächenhaften Stillstand des kommunalen Bus- und Bahnangebotes. Für die Fahrgäste eine neue Erfahrung.

Schon Tage vorher gab es chaotische Verhältnisse, insbesondere in Essen und Bottrop, deren kommunale Winterdienste schlecht aufgestellt waren. So brauchte der SB 16 von Essen nach Bottrop teilweise über 90 Minuten (statt 27). In Hattingen konnten einige Ortsteile in den Hanglagen nicht mehr angefahren werden. In Dortmund wurde der Busverkehr mehrmals komplett eingestellt. Auch der Straßenbahnbetrieb war betroffen: Streckenabschnitte mit Rillenschienen konnten nicht mehr bedient werden, weil der Schnee in den Schienen vereist war. Betroffen war das Ost-West-Netz und auch der eingleisige Abschnitt der U 47 zwischen Hauptfriedhof und Aplerbeck. Mülheim brauchte nach dem Schnee über eine Woche, um die Straßenbahnschienen wieder vom Eis zu befreien und den Verkehr komplett aufzunehmen. Auch in Essen wurden große Teile des Straßenbahnnetzes tagelang nicht bedient. Dies rief die Bezirksregierung Düsseldorf auf den Plan, die feststellte, dass der Betrieb spätestens nach 72 Stunden wieder aufgenommen werden müsse. In Herne und Castrop Rauxel wurden einige Buslinien (311/312/341) wegen vereister Straßen noch tagelang umgeleitet. Größere Probleme hatte auch die Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr.

## Viele gingen zu Fuß

Taxen waren ebenfalls Mangelware, da die Unternehmer entweder ihre Fahrzeuge aus dem Betrieb genommen hatten oder die wenigen verfügbaren Taxen stark gefragt waren. Viele Fahrgäste ließen sich dann von Angehörigen abholen, organisierten Mitfahrgelegenheiten oder gingen zu Fuß. Meist war eine große Solidarität der Fahrgäste zu beobachten. Taxen wurden gemeinsam genutzt und Mitfahrgelegenheiten in privaten PKW angeboten. Teilweise mangelhaft war die Information der Fahrgäste. So informierten in Hamm die neuen Anzeigen zeitweise weiter über einen planmäßigen Busverkehr, wogegen dieser tatsächlich schon eingestellt war. In früheren Jahren fuhren die Trams beispielsweise in Essen bei starkem Schneefall ohne Unterbrechung, um die Schienen frei zu halten, dies unterblieb in diesem Winter, sodass auch hier der Verkehr oft nur noch im Tunnel möglich war.

## Fehlerhafte Informationen

*Die Verkehrsbetriebe sind für die Sicherheit ihrer Fahrgäste verantwortlich. Aus dieser Verantwortung kann sie niemand entlassen, und die Entscheidung zur Betriebseinstellung kann aus Fahrgastsicht, so unangenehm sie auch ist, nur akzeptiert werden. Aber mit dem Beschluss zur Betriebseinstellung endet nicht die Verantwortung für die Fahrgäste. Mit dem Kauf einer einzelnen Fahrkarte oder eines Abos steht das Verkehrsunternehmen zumindest noch in einer Informationspflicht. Telefonisch müssen die Verkehrsbetriebe über die an den Haltestellen veröffentlichten Rufnummern erreichbar bleiben. Ein normaler Kommunikationsweg ist auch das Internet. Fahrgäste erwarten zu Recht eine Information auf den Internetseiten der Verkehrsunternehmen. Besonders schlecht ist es natürlich,*

wenn, wie in Hamm geschehen, auf dynamischen Infotafeln ein planmäßiger Betrieb angezeigt wird, tatsächlich jedoch der Verkehr eingestellt wurde. Hier haben die Stadtwerke Hamm jedoch schon Besserung gelobt.

*Genauso können Fahrgäste aus unserer Sicht zumindest an einer großen zentralen Innenstadt-haltestelle Personalpräsenz der Verkehrsunternehmen erwarten. Nichts spricht gegen einen dort stehenden und mit Personal besetzten Bus, der Fahrgästen zumindest als beheizter Warte-raum zur Verfügung steht, bis diese eigene Beförderungsmöglichkeiten organisiert haben. Es gibt zudem Fahrgäste, die aufgrund ihres Alters oder ihrer finanziellen bzw. sozialen Situation kein Taxi bezahlen können, keine Angehörigen anrufen können und sich nicht trauen, sich in Eigeninitiative Mitfahrgelegenheiten anzuschließen. Diese Menschen dürfen nicht sich selbst überlassen werden.*

## Die schlaue Nummer

Aufgrund der Verkehrsbehinderungen wählten besonders viele Fahrgäste die NRW-Hotline 01803 - 504030. Das Call-Center O-Ton verzeichnete im Dezember täglich fast 6000 Anrufe, wäh-

rend sonst monatlich nur ca. 2500 Gespräche geführt werden.

## Probleme mit Schneeräumung

In Dortmund (und vermutlich auch andernorts) wurden die Hauptstraßen recht zügig geräumt. Die Räumtechnik „An-den-Straßenrand-schieben“ führte aber dazu, dass es für Fußgänger sehr beschwerlich war, an Fußgängerüberwegen und Haltestellen auf die Fahrbahn zu treten. Schneewälle zwischen Gehweg und Fahrbahn, die oft mehr als einen halben Meter hoch waren, vereisten schnell und schufen Barrieren, die für ältere Leute oder Personen mit Gehhilfen oder Kinderwagen unüberwindbar waren. Auch hat sich in Dortmund die Regel, dass Haltestellen auf Gehwegen von den Anliegern geräumt werden müssen, nicht bewährt. Die meisten Anlieger räumten nur einen schmalen Streifen oder überhaupt nicht. Der Dortmunder Ratsausschuss für Umwelt, Stadtentwicklung, Wohnen und Immobilien hat daher beschlossen, dass die Stadtwerke DSW21 die Räumung der Haltestellen selbst durchführen sollen. Das ist aber noch nicht in trockenen Tüchern, da DSW21 die damit verbundenen Kosten scheuen.

# DB-VRR-Vertrag ungültig

**Karlsruhe/Düsseldorf (le) Am 8.2. hat der Bundesgerichtshof (BGH) in Karlsruhe den im Jahre 2009 zwischen VRR und DB Regio geschlossenen Änderungsvertrag für ungültig erklärt, da die so vorgenommene Direktvergabe ohne Ausschreibung gegen das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) verstößt.**

Hauptpunkt für das Gericht war die vorgesehene Verlängerung der Vertragslaufzeit für die S-Bahnen um fünf Jahre, gegen die der Wettbewerber Abellio geklagt hatte. Damit gilt wieder der ursprüngliche Vertrag aus dem Jahre 2004, der für den VRR wesentlich teurer ist als der 2009 geschlossene Vergleich. Zur Zeit liegt die genaue Urteilsbegründung noch nicht vor. Daher ist auch nicht absehbar, welche Auswirkungen dieses Urteil auf andere angedachte Direktvergaben im SPNV hat.

Durch dieses Urteil ist die Vertragsgrundlage sowohl für das 2009 eingeführte neue S-Bahn-

Netz als auch das 2010 umgesetzte RE-Netz (wir berichteten) entfallen. VRR und DB Regio müssen jetzt erneut verhandeln und zu einem tragfähigen Kompromiss unter Beachtung des vom BGH gesetzten Rechtsrahmens kommen. Dabei drohen aufgrund der erhöhten Zahlungsverpflichtungen des VRR Abbestellungen von Leistungen.

Das Land NRW hat klargestellt, dass es vom VRR erwartet, die verbesserten RE-Leistungen weiter zu bestellen, für die es zusätzliche Finanzmittel in neunstelliger Höhe zugesagt und teilweise bereits ausgezahlt hat.

## Stop and Go auf der Betuwe-Strecke

Berlin/Düsseldorf/Dinslaken. (le/fm) In den letzten Monaten gab es bei der Planung der Betuwe-Strecke Emmerich – Oberhausen unterschiedliche Informationen. Zunächst wurde am 11.11. im Verkehrsausschuss des Bundes die Neubewertung der bisherigen Vorhaben aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) vorgestellt. Dabei rutschte die ABS (Amsterdam –) Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen (so der offizielle Titel) in der Bewertung von einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von bislang 5,3 auf nur noch 1,2. Hintergrund ist vor allem, dass im Bezugsfall für die Bewertung bereits die Kapazitätserhöhung durch Blockverdichtung und Bau des ESTW Emmerich unterstellt wird. So reduziert sich die Anzahl der zusätzlich zu fahrenden Güterzüge durch den Bau des dritten Gleises sehr stark, sie wird zusätzlich durch Streckenengpässe im südwestdeutschen Raum eingeschränkt.

Sofort wurde in der Region gemutmaßt, dass sich der Bund und die DB aus dem Bau des dritten Gleises und damit des Lärmschutzes an der Strecke herausmogeln wollten, zumal inzwischen bekannt wurde, dass auch die Aktivierung der Walsumbahn (Spellen – Duisburg-Walsum – Oberhausen) durch Wiederherstellung des Anschlusses an den Bahnhof Wesel im Rahmen eines Wachstumsprogramms für Hafenhinterlandverkehre von der DB ins Auge gefasst wurde. Diese Strecke könnte dann nach Ertüchtigung und Elektrifizierung einen Bypass für den Abschnitt Wesel – Oberhausen bilden.

Erst nach einer Sitzung des Betuwe-Beirats am 25.1. in Düsseldorf gab es erste positive Nachrichten, die auf einem von Bundes- und Landtagsabgeordneten verschiedener Parteien veranstalteten „Betuwe-Gipfel“ in Dinslaken am 31.1. auch vor Ort erläutert wurden. So habe der Verkehrs-Staatssekretär des Bundes, Prof. Scheurle, die Zusage abgegeben, dass der Bund am Ausbau der Strecke mit Lärmschutz festhalte, eine Finanzierungsvereinbarung solle nach Abschluss der Planfeststellungsverfahren möglichst schnell abgeschlossen werden. Hierbei hat das Land angeboten, seinen Finanzierungsanteil von 36 % zunächst einzusetzen, wenn anschließend die Weiterfinanzierung durch den Bund ohne Verzögerung gesichert ist. Hintergrund ist, dass das Land die Gelder, welche aus den Regionalisierungsmitteln stammen, nur bis 2019 einsetzen kann.

Die Planungen sind verzögert worden, da die Planfeststellungsunterlagen aufgrund der neuen

Belastungszahlen aus dem BVWP aktualisiert werden müssen. Dies gilt auch für die Blockverdichtung im Zuge des ESTW-Ausbaus, für die ebenfalls ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird. Parallel dazu will die DB auf acht Kilometer Strecke im dicht bebauten Gebiet eine innovative Lärmschutzmaßnahme installieren, sogenannte Schienenstegdämpfer. Diese Maßnahme kann die DB aus dem Konjunkturprogramm finanzieren.

Als Grund, weshalb diese schnell wirksame Lärmschutzmaßnahme gerade in einigen besonders stark belasteten Abschnitten nicht umgesetzt werden soll, wurde angegeben, dass hier eine Verschiebung der Gleislagen im Zuge der vorgesehenen Ausbaumaßnahme notwendig sei und sich der Aufwand daher an solchen Stellen nicht lohne. Dies überrascht, denn gerade die gewählten Schienenstegdämpfer sollen sich dadurch auszeichnen, dass sie leicht wieder entfernt und anschließend erneut eingebaut werden können. Da hier diese besondere Baustellentauglichkeit gegeben sein soll, wäre es sicher ein sehr positives Signal an die Bevölkerung, wenn der Feldversuch auch auf die bisher nicht vorgesehenen Abschnitte ausgedehnt würde. Die so gewonnenen Erkenntnisse wären damit auch belastbar.

Gegenwärtig befinden sich mehrere unterschiedliche innovative Lärmschutzsysteme in der Erprobung, so die feste Fahrbahn INFUNDO, niedrige, besonders geformte Lärmschutzwände in unmittelbarer Nähe der Schienen, transparente Schallschutzelemente mit bisher nicht erreich-

tem Absorptionsvermögen, die besohlte Schwelle sowie (begrünbare) Gambionen-Schutzwände. Durch eine sinnvolle Kombination neuartiger Systeme wäre eine städtebaulich verträglichere Gesamtlösung zu erwarten. Leider dürfen die Lärmreduktionen dieser neuen Konzepte bisher nicht in die Berechnung der erforderlichen Höhe der Lärmschutzwände Eingang finden. Eine Ausnahme könnten evtl. in absehbarer Zeit die o. g. Schienenstegdämpfer darstellen.

In den letzten Monaten hat sich die Belastung der Strecke mit Güterzügen merklich erhöht. Immer häufiger können diese im Knoten Oberhausen nicht abfließen, so dass dann Güterzüge im Bahnhof Oberhausen-Sterkrade in Gleis 3 auf Weiterfahrt warten müssen. Überholungen des RE 5 durch den verspäteten ICE erfolgen immer

wieder in Dinslaken im Gegengleis, und wenn dann bis zu drei Güterzüge hinter dem RE 5 nach Süden durchgeschleust werden, verspätet sich regelmäßig die folgende RB 33 nach Mönchengladbach trotz pünktlicher Abfahrt in Wesel bis zu 10 Minuten, so dass Anschlüsse in Oberhausen und Duisburg verpasst werden.

In diesem Zusammenhang erscheint auch der seitens der EU geforderte Vorrangkorridor für internationale Güterzüge als Bedrohung für den wichtigen SPNV auf dieser Strecke. Ein denkbarer Lösungsansatz wäre die Forderung, die SPNV-Verbindung zeitnah nach Arnheim zu verlängern, um so durch den dann geltenden Status einer internationalen SPNV-Verbindung gegenüber dem Güterverkehr hinsichtlich Trassenvergabe und Betriebsabwicklung höher priorisiert zu werden.

## Beim Rhein-Ruhr-Express wird weiter geplant

**Düsseldorf/Gelsenkirchen. (le) In der letzten Sitzung des VRR-Ausschusses für Verkehr und Planung wurde ein gemeinsames Konzept der NRW-Zweckverbände zur Ausschreibung der RRX-relevanten RE-Linien vorgestellt. Danach sollen drei Pakete gebildet werden, die es ermöglichen, sowohl die jetzigen Linienführungen als auch die bislang geplanten RRX-Linien zu fahren. In einem ersten Paket (Betriebsaufnahme Dezember 2014 nach Ablauf des Vertrags Haard-Achse) sind die Linien RE 2 (Düsseldorf – Essen – Münster) und RB 42 (Essen – Münster) zusammengefasst. Hierbei wünscht man, bei ausreichender Mittelbereitstellung durch das Land die RB 42 von Münster ab Essen anstelle des RE 11 als schnellen Zug über Krefeld nach Mönchengladbach zu führen.**

Im zweiten Paket sind RE 1 (Aachen – Köln – Essen – Hamm – Paderborn) und RE 11 (Hamm – Essen – Krefeld – Mönchengladbach). Hier besteht die Absicht, den RE 11 wieder auf den Laufweg Düsseldorf – Paderborn zu legen mit der Option einer Durchbindung nach Kassel, der RE 1 soll hingegen nur noch bis Hamm verkehren. Das dritte Paket enthält den RE 5 (Koblenz – Köln – Oberhausen – Emmerich) und den RE 6 (Düsseldorf – Essen – Hamm – Minden), wobei PRO BAHN den im RRX-Konzept vorgesehenen Ästetausch gegenüber den bisherigen Linienführungen nicht als sinnvoll ansieht, da dadurch die Strecke Duisburg – Emmerich vom Knoten Köln abgebunden würde und die Linienführung Koblenz – Minden durch den starken Fernverkehr auf bei-

den Außenästen Pünktlichkeitsprobleme erwarten lässt. Die Betriebsaufnahme der Pakete 2 und 3 war für Dezember 2016 angedacht, wird aufgrund des am 8.2. ergangenen BGH-Urteils zum Vertrag VRR/DB aber wohl erst Dezember 2018 sein können.

Auch beim Fahrzeugkonzept gibt es Bewegung. Nach der bisherigen Planung aus dem Jahre 2006 war der einstöckige Flirt von Stadler Rail AG Referenzfahrzeug für die Infrastruktur- und Fahrplanplanung. Jetzt wurde im Auftrag des Landes untersucht, ob auch das demnächst in Berlin/Brandenburg zum Einsatz kommende doppelstöckige Fahrzeug des selben Herstellers mit 76 cm Einstiegshöhe die Anforderungen erfüllen könnte. Das Ergebnis ist,

dass die vorgegebenen Fahrzeiten auch mit diesem Fahrzeug einhaltbar sind, die Sitzplatzkapazitäten um rund 35 % erhöht würden, wodurch Verstärkerkurse zum RRX 1 entfallen könnten, und die notwendige Bahnsteiglänge nur noch 215 m beträgt. Beim bisherigen Kon-

zept waren 236 m erforderlich, sie müsste aber wegen der inzwischen verschärften Anforderungen an die Crash-Sicherheit jetzt auf 241 m erhöht werden. Die Details der Untersuchung können in der Landtagsvorlage MMV 15-290 nachgelesen werden.

## STOAG spart mit Augenmaß

**Oberhausen. (le) Nachdem im letzten Jahr die STOAG den auf 21 Uhr vorgezogenen Betriebsstart der NE-Linien nach heftigen Protesten und einer Flugblattaktion von PRO BAHN wieder auf 23 Uhr verlegt hatte, standen für die letzte Einsparrunde nach dem 2008 verabschiedeten Haushaltssicherungskonzept noch gut 800.000 Euro pro Jahr an. Da die innerbetrieblichen Potentiale weitestgehend ausgeschöpft sind, muss das Angebot ab dem Fahrplanwechsel im Juni 2011 um gut 400.000 Bus-Kilometer jährlich reduziert werden.**

Dass eine solche Leistungsreduzierung nicht mit kleinen Einzelmaßnahmen realisierbar ist, lässt sich leicht nachrechnen. Eine generelle Änderung der einzelnen Bedienungszeiten (HVZ, NVZ, SVZ) stand auch nicht zur Diskussion, eher muss bei einigen Linien am späten Samstagmorgen aufgrund geänderter Ladenöffnungszeiten das Angebot noch ausgeweitet werden. Auch eine generelle Taktreduzierung schied aus, da sowohl die Anbindung an die DB als auch die Gemeinschaftslinien mit den Nachbarunternehmen hier nicht allzu viel Spielraum lassen und auf vielen Linien auch nur Teilabschnitte schwächer ausgelastet sind. Insgesamt stellt das STOAG-Netz planerisch hohe Anforderungen, einmal durch die polyzentrische Struktur der Stadt (Alt-Oberhausen, Neue Mitte, Sterkrade, Osterfeld) und zum anderen durch die vielfältigen Verflechtungen mit Nachbarstädten und -betrieben. So betreibt die STOAG insgesamt 14 Linien als Gemeinschaftslinien, davon 13 mit den benachbarten Kommunalunternehmen DVG, MVG, EVAG und Vestische. Diese Linien haben fast alle Fahrplanbindungen in den Nachbarstädten.

Waren im Jahr 2009 die „diplomatischen Beziehungen“ zwischen STOAG und PRO BAHN aufgrund unserer Protestaktionen ziemlich eingefroren, so trat im Jahr 2010 eine überraschende Wende ein. Wir wurden schon sehr früh in die Überlegungen für das Netz 2011 einbezogen, und zwar durch Teilnahme an mehreren stundenlan-

gen Ideenworkshops mit den Planern der STOAG, teilweise auch unter Beteiligung des STOAG-Vorstands. So wurden zunächst unterschiedliche Szenarien durchgespielt, darauf aufbauende Netze und Fahrplankonzepte durchdiskutiert, bis in die Detailfahrpläne ausgearbeitet und immer wieder verbessert. Auch die Abstimmung mit den Nachbarbetrieben veränderte die Planungen immer wieder, hier musste manchmal der kleinste gemeinsame Nenner gesucht werden, nicht überall ist man gleich innovationsbereit. Am Ende der monatelangen Diskussionsphase kam ein Netzentwurf heraus, der wohl besser ist als die Vorstellungen, mit denen die einzelnen Diskutanten in die Workshops gegangen sind. Das Ergebnis wurde von der Politik einmütig akzeptiert, auch die Beteiligung der Vertreter örtlicher Vereine und Verbände zeigte keine generelle Kritik an dem Vorgehen. Auf der Pressekonferenz zur Vorstellung des Netzes lobte STOAG-Vorstand Klunk auch die „intensive und konstruktive Mitarbeit“ von PRO BAHN bei der Planung.

### Hauptachsen alle 10 Minuten

Im neuen Netz gelang es, die wichtigen innerstädtischen Achsen zwischen den Stadtteilen weiterhin alle 10 Minuten zu bedienen, meistens durch Überlagerung zweier Linien im 20-Minuten-Takt, in Einzelfällen auch auf etwas alternierenden Wegen wie heute schon zwischen Sterkrade und Osterfeld. Einzelne schwach ausgelastete Außen-



äste wurden von 20- auf 30-Minuten-Takt reduziert, so die beiden äußeren Verbindungen von Osterfeld nach Klosterhardt über den Stemmersberg bzw. die Siepenstraße, die Verbindung von der Neuen Mitte nach Dümpten und die Verbindung von Sterkrade über Biefang nach Barmingholten.

An anderer Stelle bietet das neue Netz ohne Mehrkosten sogar echte Verbesserungen. Anstatt zwei Linien zeitparallel über den Postweg zu führen, nimmt eine Linie einen neuen Weg über die Bremener Straße / Brüderstraße und ergänzt hier das heutige Angebot der Linie 954. Neu sind auch Direktverbindungen von der Neukölner Straße über Hirschkamp, Königshardt und Sterkrade auf die ÖPNV-Trasse bis zum Hauptbahnhof und weiter nach Dümpten sowie von Alstaden Mitte über das Bero-Center auf die ÖPNV-Trasse bis Sterkrade und weiter nach Schmachtdorf. Das NE-Netz bleibt bei dieser Netzumstellung weitestgehend unverändert.

*Nach der harten, letztlich aber erfolgreichen Auseinandersetzung im Jahre 2009 hat PRO BAHN erneut gezeigt, dass ein Fahrgastverband nicht nur immer mehr Angebote fordern, sondern auch bei Sparkonzepten konstruktiv mitarbeiten kann, um den Schaden, den solche Konzepte unweigerlich anrichten, stark in Grenzen zu hal-*

*ten. Gerade in Oberhausen wird auch in Zukunft ein überdurchschnittliches Angebot (zumindest im Vergleich zu anderen Ruhrgebietsstädten) gefahren, das muss der Kunde aber auch merken. In Hagen z. B. ist das längst nicht mehr der Fall. Und die Alternative, das Sparen zu verweigern und einem externen Sparkommissar zu überlassen, ist auf gar keinen Fall akzeptabel. Schon die externe Begutachtung der städtischen Beteiligungsgesellschaften gab deutliche Hinweise, wie phantasielos dann mit dem Rasenmäher gespart würde.*

*Es bleibt zu hoffen, dass auch die Fahrgäste bei allen Einsparungen die grundsätzlich beibehaltene Qualität des Angebots erkennen. In der öffentlichen Diskussion spielte die am Ende doch nicht erfolgte Streichung einer einzelnen Haltestelle eine größere Rolle als alle Taktreduzierungen. Wir wissen aber, dass der Erfolg bei den Fahrgästen am stärksten abhängig ist von attraktiven Takten, nicht nur tagsüber, sondern auch abends und am Wochenende. Und hierbei bietet die STOAG weiterhin mehr als alle direkten Nachbarstädte: Fast alle Hauptäste werden auch abends mit vier oder mehr Fahrten pro Stunde bedient, und ab 23 Uhr fährt der bewährte NachtExpress bis mindestens 1 Uhr, am Wochenende natürlich rund um die Uhr.*

## Trau keiner Statistik...

**Düsseldorf. (le)** Im Januar brachte Information und Technik Nordrhein-Westfalen, das frühere Statistische Landesamt, eine Presseerklärung heraus, die von einigen Medien weiterverbreitet wurde. Danach ist die Zahl der Fahrgäste im ÖPNV in den ersten drei Quartalen 2010 gegenüber den Vorjahresquartalen um 1,3 % gesunken, die Verkehrsleistung sogar um 2,2 %. Während die Fahrgastrückgänge bei Omnibussen (-1,0 %) und Straßenbahnen (-0,9 %) noch halbwegs nachvollziehbar erscheinen, u. a. aufgrund zurückgehender Schülerzahlen, ist der Wert beim Schienenpersonennahverkehr (-3,3 %) erstaunlich hoch.

Erst bei genauerem Hinsehen zeigt sich, dass es sich um die Zahlen für „Unternehmen

mit Sitz in NRW“ handelt. Nun waren aber zum Fahrplanwechsel 2009/2010 vier wichtige Linien von DB Regio NRW an eurobahn (RE 3, RE 13) und NordWestBahn (RE 10, RB 31) übergegangen. Sitz der beiden neuen Unternehmen ist aber Berlin bzw. Osnabrück, so dass deren Fahrgäste nicht mehr in der NRW-Statistik auftauchen. Berücksichtigt man, dass diese vier Linien fast 6 % der Betriebsleistung im SPNV Nordrhein-Westfalens umfassen, kann man abschätzen, dass damit auch gut 5 % der NRW-Fahrgäste aus der Statistik fallen. Also kann wohl mit großer Sicherheit angenommen werden, dass die Fahrgastzahlen im SPNV in NRW insgesamt ein wenig gestiegen sind, ganz entgegen dem Tenor der Pressemeldung.

## Kurzmeldungen

Inwieweit eventuell auch bei den Omnibussen die Zahlen durch Betreiberwechsel verfälscht sind, können wir leider nicht überprüfen.

Es bleibt frei nach Winston Churchill dabei: „Trau keiner Statistik, deren Datenbasis Du nicht genau kennst.“

### Lichter aus?

**Hamm. (hk)** Nach Hinweisen von Ruhrschiene-Lesern haben wir am 22.01.2011 in den Abendstunden eine Besichtigung des Bahnhofs Hamm unternommen.

Die Bahnsteigdächer sind undicht, die Abflüsse bei den Treppenabgängen sind oft verstopft, und in der sanierten Bahnhofshalle tummeln sich munter die Tauben und lassen ihre Hinterlassenschaften auf die Reisenden hinabregnen. Ein typisches Erscheinungsbild eines Bahnhofs in dieser Größe. Leider. Aber es wird investiert, in erster Linie in den Bereich des Brandschutzes und einer Notbeleuchtung. Die wird wohl auch bald nötig sein, wenn im laufenden Betrieb so weiter gespart wird. Unter den Bahnsteigdächern zählten wir zum Ortstermin 86 defekte Leuchtstoffröhren bei der bestehenden Beleuchtungsanlage (ausgeschaltete Leuchten der neuen Notbeleuchtung haben wir nicht mitgezählt). Zum Teil liegen Treppen und ganze Bahnsteigabschnitte im Halbdunkel.

Fast 100 defekte Lampen. Ein klares Indiz für Vernachlässigung oder mangelndes Interesse der DB-Tochter Station & Service. Jeder Halt eines Zuges wird von dieser DB-Tochter den Verkehrsunternehmen mit 16,97 Euro und damit vor allem im Nahverkehr dem Steuerzahler in Rechnung gestellt. Im Jahr 2009 führte DB Station & Service 150.000.000 Euro Gewinn an die Konzernmutter ab. Jede einzelne Lampe ist ein Fragezeichen hinter der gewinnorientierten Bewirtschaftung von Bahnhöfen und Gleisnetz.

### Ski-Bus rund um Winterberg

**HSK. (dg)** Die RLG erweitert Ihr Angebot am Wochenende zu den Skipisten in Neuastenberg,

Altastenberg und Langenwiese bis zum 06. März um sieben zusätzliche Fahrten. Der sogenannte Astenexpress ist auf die Züge von und nach Dortmund abgestimmt. Es gilt ein Sonderpreis von 4 Euro pro Tag, wobei Kinder unter 14 Jahren kostenlos fahren.

### Wanderbahnhof Iserlohn

**Iserlohn. (dg)** Iserlohn wurde aus 80 Vorschlägen zum Wanderbahnhof 2010 gewählt und von Verkehrsstaatssekretär Horst Becker ausgezeichnet. Besonderheiten sind u.a. die städtische Touristeninformation, Einkaufsmöglichkeiten, Radstation mit kostenlosem Verleih von Elektrorädern, gepflegte Sanitäreinrichtungen, sowie die Ausschilderung zu den Wanderwegen der Sauerlandroute.

### H-Bahn auch samstags?

**Dortmund. (os)** Entgegen einer ablehnenden Stellungnahme von DSW21 fordert der Dortmunder Ratsausschuss für Umwelt, Stadtentwicklung, Wohnen und Immobilien einen einjährigen Probebetrieb der H-Bahn an Samstagen. Die Mehrkosten dafür werden mit 200.000 Euro beziffert.

### Mobilitäts-Werk-Stadt

**Essen. (le)** Bei der von rund 500 TeilnehmerInnen besuchten Mobilitäts-Werk-Stadt verschiedener Essener Initiativen am 15. Januar im Essener Burggymnasium beteiligte sich auch PRO BAHN. Dirk Grenz betreute den Informationsstand, an dem Material zu Stuttgart 21 besonders gefragt war. Lothar Ebbers referierte vor rund 30 Teilnehmern in der Arbeitsgruppe zum Thema „Intelligente Städtevernetzung mit Bus und Bahn“. Schwerpunkt waren die Mängel des ÖPNV im Ruhrgebiet gegenüber anderen Ballungsräumen. Das Thesenpapier der Arbeitsgruppe und die weiteren Ergebnisse können im Internet abgerufen werden unter <http://www.transitautobahn.de/transit/node/57>.

## RV Münsterland

**Münster. (os)** Der Regionalverband Münsterland traf sich am 8. Januar im Jugendgästehaus Aasee, Münster, zur Jahreshauptversammlung.

Inhaltlich wurde über die Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Tecklenburger Nordbahn gesprochen. Die Anwesenden kritisierten auch das Busangebot in Münster: der Busverkehrs sei unübersichtlich, unpünktlich, langsam und erschließe das Stadtgebiets nur unzureichend. Auch die arbeitsplatzintensiven Gewerbegebiete sind schlecht angebunden. Hier könnte auch die Errichtung neuer Bahnhaltepunkte Verbesserung bringen.

Bei den Vorstandswahlen wurde Tobias Simon aus Mettingen als Vorsitzender wiedergewählt.

Stellvertreter ist Franz Maxwill, Schatzmeister Maximilian Heilmann.

PRO BAHN möchte Mitglied im Umweltforum Münster e.V. werden und das Umwelthaus als Verbandsadresse und Treffpunkt nutzen ([www.umweltforum-muenster.de](http://www.umweltforum-muenster.de)).

Nachdem die Verbandszeitung Münsterland-Info nach wenigen Ausgaben nicht weiter erscheinen konnte, beteiligt sich der RV ab sofort an der Fahrgastzeitung des Regionalverbands Ruhr: **Ruhrschiene**. Dort werden nicht nur regionale Themen aus dem Ruhrgebiet besprochen, sondern auch landespolitische Themen. Das Münsterland tauchte auch in der Vergangenheit hin und wieder auf, wenn etwa über Bahnstrecken berichtet wurde, die das Ruhrgebiet und das Münsterland verbinden.

## Impressum / Ansprechpartner bei PRO BAHN

Herausgeber: PRO BAHN NRW e.V., Regionalverband Ruhr, Maxstraße 11, 45127 Essen, ☎ 0201 222555  
☎ 0201 231707, ✉ [info@probahn-ruhr.de](mailto:info@probahn-ruhr.de), *Internet*: <http://www.probahn-ruhr.de>  
Bürozeiten: dienstags bis freitags 17 bis 19 Uhr – dienstags betreut von PRO BAHN

Vorsitzender: Holger Kohring, Alter Uentroper Weg 77, 59071 Hamm, ☎ 02381487317, ✉ [kohring@probahn-ruhr.de](mailto:kohring@probahn-ruhr.de)  
Stv. Vorsitzender: Lothar Ebberts, Neugahlener Straße 20, 46149 Oberhausen  
☎ 0208 6351916, ✉ [ebberts@probahn-ruhr.de](mailto:ebberts@probahn-ruhr.de)

Beisitzer: Dirk Grenz, Baumberger Weg 1, 46145 Oberhausen ☎ 0208 6356784, ✉ [grenz@probahn-ruhr.de](mailto:grenz@probahn-ruhr.de)  
Beisitzer: Kurt Meisen, Weilenhäuschenstr. 9, 58332 Schwelm, ☎ 02336 82958, ✉ [meisen@probahn-ruhr.de](mailto:meisen@probahn-ruhr.de)  
Beisitzer: Bernhard Quack, Düsseldorf Str. 22, 45145 Essen, ☎ 0201 7265726, ✉ [quack@probahn-ruhr.de](mailto:quack@probahn-ruhr.de)  
Beisitzer: Oliver Stieglitz, Kaiserstr. 191, 44143 Dortmund, ☎ 0160 9571 4101, ✉ [stieglitz@probahn-ruhr.de](mailto: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: „Ruhrschiene“!**

### PRO BAHN Regionalverband Münsterland.

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

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

Vorsitzender: Stefan Houbertz, Breslauer Str. 18, 41812 Erkelenz, ☎ 0163 6153265

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

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

Die **Ruhrschiene** erscheint vierteljährlich, die Auflage dieses Hefts beträgt 550 Exemplare. Der Bezug ist für Mitglieder von PRO BAHN Münsterland und Ruhr kostenlos, Abonnement 5,- € pro Jahr.

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

Weitere Autoren dieser Ausgabe: Dirk Grenz (dg), Axel Hercher (ah), Frank Michalzik (fm)

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

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

# Termine

## In eigener Sache

(hk/os) Die Ruhrschiene wird nun auch den Mitgliedern des PRO BAHN Regionalverbands Münsterland zugestellt. In Zukunft wollen wir in dieser Zeitung regelmäßig auch aus dem Münsterland informieren. Dazu suchen wir Beiträge aus der Region und freuen uns über Zuschriften an die Redaktion (Adressen S. 11). Beide Regionalverbände (Münsterland und Ruhr) bleiben als selbstständige Untergliederungen innerhalb des Landesverbands Nordrhein-Westfalen erhalten. Der Bezug der Ruhrschiene ist auch für die PRO-BAHN-Mitglieder im Münsterland im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Die aktuelle Terminübersicht und weitere Informationen im Internet: [www.probahn-ruhr.de/termine](http://www.probahn-ruhr.de/termine)

## Februar

**Samstag, 26.02.2011, 14:00 Uhr**  
Landesversammlung in Köln  
Kolpinghaus MesseHotel, Theodor-Hürth-Straße 2-4, 50679 Köln.

## März

**Donnerstag, 03.03.2011, 19:30 Uhr**  
Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen

**Dienstag, 15.03.2011, 19:30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Samstag, 19.03.2011**  
Bundesverbandstag in Freising

**Dienstag, 22.03.2011, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

## April

**Samstag, 02.04.2011, 11:00 Uhr**  
VCD-PRO-BAHN-Verkehrsforum in Düsseldorf, Thema: Eisenbahn und Politik - gestern und heute. Infos unter [www.probahn-nrw.de](http://www.probahn-nrw.de).

**Sonntag, 03.04.2011, 11:00 Uhr**  
Ausflug zum Muttentalfest, Witten

Infos bei Oliver Stieglitz  
Moa-Tour zum Frühlingsfest Herne  
Infos bei Dirk Grenz

**Donnerstag, 07.04.2011, 19:30 Uhr**  
Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen (Themenschwerpunkt U-Stadtbahn)

**Sonntag, 17.04.2011, 09:00 Uhr**  
MoA-Tour nach Stolberg (Rhld.)  
Infos bei Lothar Ebbes

**Dienstag, 19.04.2011, 19:30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Dienstag, 26.04.2011, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

## Mai

**Donnerstag, 05.05.2011, 19:30 Uhr**  
Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen

**Sonntag, 15.05.2011, 10:10 Uhr**  
MoA-Tour nach Wuppertal  
Infos: [behrens@probahn-ruhr.de](mailto:behrens@probahn-ruhr.de)

**Dienstag, 17.05.2011, 19:30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Dienstag, 24.05.2011, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Arbeitsgruppe Essen, Bottrop, Mülheim:** Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstr. 11, Essen, ☎ ☺ Essen Hbf  
**O.Tram Oberhausen:** „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, ☎ ☺ Oberhausen Hbf  
**Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen:** VCD-Büro, Eisenmarkt 1, Dortmund, ☒ Kampstraße  
**Regionalgruppe Hellweg:** Infos bei Günter Fiedler, ☎ 02942 1598, ✉ [fiedler@probahn-ruhr.de](mailto:fiedler@probahn-ruhr.de)  
**Regionalverband Münsterland:** Infos bei Tobias Simon, ☎ t.simon@probahn.de

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

## Ja, ich bin an PRO BAHN interessiert.

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

Name, Vorname

Straße

PLZ, Wohnort

weitere Familienmitglieder

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.) Beruf (freiwillig)

Datum, Unterschrift

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

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Kontonummer

BLZ

Kreditinstitut

bin ich – bis auf Widerruf – einverstanden.

Datum, Unterschrift

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