

Borken: Neuerungen verärgern Bahnkunden

Borken. (le) Der Mitte des Jahres fertiggestellte behindertengerechte neue Bahnsteig am Bahnhof Borken, rund 200 Meter südlich des alten Bahnsteigs am Bahnhofsgebäude, bereitet den Fahrgästen nicht nur Freude.



Der neue Bahnsteig im Bahnhof Borken, Foto: Dirk Grenz

Zum einen ist die Umstiegssituation zu den Bussen noch nicht befriedigend gelöst, da die Busse weiterhin vor dem Bahnhofsgebäude halten. Die Verlegung des Busbahnhofs erfolgt erst im nächsten Jahr. Besonders verärgert sind die Kunden aber über die spartanische Ausstattung. Der bisherige Bahnsteig am Bahnhofsgebäude hatte eine große Überdachung, die guten Wetterschutz bot. Der neue Bahnsteig bietet gerade mal ein Wartehäuschen mit vier Sitzplätzen, in dem vielleicht ein Dutzend

In dieser Ausgabe:

-  **S. 2 - 3: Bahnfahrplan 2013**
-  **S. 4 - 5: SPNV-Wettbewerb**
-  **S. 6 - 9: Obere Ruhr, Mülheim**
-  **S. 9 - 11: Vermischtes**
-  **S. 11 - 12: Impressum, Termine**

Menschen bei Regen Unterstand finden. Auch der Fahrkartenselbstbedienung steht ungeschützt im Freien. Offenbar hat DB Station & Service die Ausstattung nur nach Ein- und Aussteigerzahlen des Bahnhofs bestimmt. Die Bedeutung Borkens als Umsteigepunkt zum regionalen Busnetz, wobei bei einigen Relationen fahrplanbedingt meist eine halbe Stunde Wartezeit anfällt, wurde nicht berücksichtigt.

Nicht nur eitel Freude herrscht auch über den ab Januar 2013 geltenden neuen Übergangstarif VRR/VGM, der den bisherigen ÜT Borken (wir berichteten in **Ruhrschiene 2011#4**) ablöst. Damit werden Borken, Heiden, Reken und Raesfeld vollständig in den Geltungsbereich D Süd des VRR einbezogen, so dass nicht nur wie bisher bis Essen, Gelsenkirchen oder Oberhausen, sondern auch bis Düsseldorf, Dortmund oder Mönchengladbach der VRR-Tarif zur Anwendung kommt. Gleichzeitig wird aber die besonders vorteilhafte Preisberechnung des alten Tarifs, bei der das Tarifgebiet Dorsten nicht mitgezählt wurde, abgeschafft, so dass von den vier Münsterlandgemeinden aus Essen, Gelsenkirchen und Oberhausen nicht mehr mit Preisstufe B (PS B), sondern nur noch mit PS C erreichbar sind. Diese sicherlich gerechtere Einstufung führt allerdings im Bartarif zu einem extremen Preissprung: Statt bislang 4,90 Euro kostet das Einzelticket ab Januar 10,50 Euro, ein Anstieg um 114 %. Bei den Zeitkarten ist der Sprung gemäßiger, das Ticket 2000 verteuert

sich von 99,20 Euro um 33 % auf 131,70 Euro.

PRO BAHN sind die Preissprünge im Bartarif schon seit Einführung der vierten VRR-Preisstufe im Jahre 2008 ein Ärgernis. Die Preisstufe B erlaubt Fahrten durch drei Tarifgebiete, bei der Fahrt bis ins vierte beträgt der Preis mehr als das Doppelte (PS C), und für das fünfte Tarifgebiet (PS D) kommen noch einmal rund 20 % Aufpreis hinzu. Die für 2014 angedachte Tarifstrukturreform muss hier zu gerechteren Tarifen führen und den Anreiz abschaffen, Tickets zu stückeln, um billiger ans Ziel zu kommen. Die PRO BAHN-Vertreter in den VRR-Gremien bleiben bei dem Thema am Ball.

Auch zum Geltungsbereich D Nord (Untere Niederrhein) des VRR wird der Übergangstarif aus dem Kreis Borken erweitert. Bislang waren Isselburg, Bocholt und Raesfeld in diesen Übergang einbezogen, allerdings nicht mit dem BärenTicket und nur in bestimmten Fällen mit dem SchokoTicket. Jetzt wird dieser Tarif auch auf Borken und Heiden ausgeweitet, die Einbeziehung von Rhede kann wegen Lieferschwierigkeiten für die Prüf- und Verkaufsgeräte, die den VRR-Tarif abbilden können, noch nicht erfolgen. Daher kann vom unteren Niederrhein nach Borken nur über Dorsten oder Raesfeld gefahren werden, und bei der Fahrt über Dorsten darf auch nicht über Essen, sondern nur direkt über Oberhausen oder mit dem Bus über Schermbeck gefahren werden, da Essen nicht zum Geltungsbereich D Nord zählt.

Fahrplan: Kaum Änderungen, viele Baustellen

NRW. (le) Der neue Bahnfahrplan bietet nur wenige Änderungen im Schienenverkehr in NRW. Dies gilt sowohl für den Fern- wie den Nahverkehr. Hingegen ist jetzt bereits absehbar, dass insbesondere in den Sommerferien Bauarbeiten auf verschiedenen Strecken zu massiven Änderungen und Einschränkungen führen werden.

Im Fernverkehr legt die Bahn besonderen Wert auf die IC-Linien 30 und 31 von Hamburg über Münster, Dortmund, Köln und Koblenz Richtung Süddeutschland. Auf der Linie 30 über Essen und Düsseldorf werden ganz überwiegend IC-Züge mit modernisierten Wagen eingesetzt, einzelne Leistungen verkehren als ICE. Auf der Linie 31 über Hagen und Wupper-

tal werden überwiegend ICE-Züge eingesetzt, hier sind nur noch zwei bzw. drei Züge als IC unterwegs. Die ICE bieten zwar einen höheren Komfort, sind aber keine Minute schneller als die IC und haben insbesondere auf kürzeren Strecken deutlich höhere Preise. So beträgt der Grundpreis für die einfache Fahrt von Münster nach Köln im IC 34 Euro, im ICE 39 Euro. Von

Münster nach Hamburg werden 60 Euro (IC) bzw. 62 Euro (ICE) verlangt. Da die ICE keine Fahrradmitnahme erlauben, werden die gut besetzten IC über Essen zusätzlich belastet.

Insbesondere auf den Strecken von Rhein und Ruhr nach Hamburg und Berlin gibt es zusätzliche Verstärkerzüge im Wochenendverkehr von Donnerstag nachmittags bis Montag früh, um Kapazitätsengpässe abzubauen. Hierbei gibt es ganz unterschiedliche Einzellagen und Fahrwege, neben dem schon bestehenden Freitags-IC, der ohne Halt von Essen bis Hamburg fährt, wird zukünftig sonntags ein IC von Recklinghausen an Münster vorbei direkt nach Osnabrück geführt.

Der ICE von München über Kassel und Dortmund nach Düsseldorf fährt montags bis freitags über Siegburg/Bonn, Montabaur und Limburg Süd nach Wiesbaden, am Wochenende nach Köln Hbf. In Gegenrichtung startet der Zug jetzt montags bis freitags in Darmstadt, am Wochenende in Köln Messe/Deutz.

Weiterhin gibt es beim ICE International Frankfurt - Amsterdam in den Wintermonaten eine vierstündige Mittagslücke, weil je eine Fahrt zwischen Anfang November und Mitte März entfällt. Jetzt versucht die DB, die so gerissene Lücke zumindest für den deutschen Teil an Freitagen zu schließen, indem sie einen ICE Frankfurt - Oberhausen und zurück anbietet. Da dieser Zug fast drei Stunden Aufenthalt in Oberhausen hat, wäre es auch möglich, ihn zumindest bis Arnhem anzubieten, um die Lücke im grenzüberschreitenden Verkehr zu schließen. *Diese Relation bleibt weiterhin Stiefkind des DB-Fernverkehrs.*

Auch Thalys weitet sein Angebot ins Ruhrgebiet aus. Der Früh- und der Mittagszug ab Paris fahren jetzt auch bis Essen (an 10:15 Uhr bzw. 16:07 Uhr), letzterer ohne Halt in Duisburg. Offenbar wurden für die Gegenrichtung keine passenden Fahrplantrassen gefunden, so dass man jetzt öfter Thalys-Leerzüge auf der Hauptstrecke antrifft.

Im Nahverkehr gibt es kleine Anpassungen bei Zusatzzügen für den gestiegenen Stu-

dentenverkehr. Die zusätzliche RB 40 Hagen - Essen (Hagen ab 06:58 Uhr) entfällt jetzt nur noch in den Winter-, Oster- und Sommerferien. Und bereits seit 1.10. gibt es wieder eine Zusatzleistung auf der S 1 zwischen Dortmund (ab 08:04 Uhr) und Bochum montags bis freitags auch in den Ferien.

Deutliche Einschränkungen erfolgen auch in 2013 durch Streckenbaumaßnahmen. So wird praktisch das ganze Jahr der Streckenabschnitt Plettenberg - Lennestadt-Grevenbrück in den Nächten von Samstag auf Sonntag und von Sonntag auf Montag gesperrt, was zu Schienenersatzverkehr bei drei Zügen bzw. einem Zug führt. Die Fahrzeit bis Siegen verlängert sich um bis zu 37 Minuten.

In den Sommerferien wird auf dem Streckenabschnitt Oberhausen - Gelsenkirchen gebaut, wobei auch die jahrelange Langsamfahrstelle in Essen-Bergeborbeck beseitigt werden soll. Vorgesehen ist die Umleitung der IC-Linie 35 (Luxemburg - Norddeich) über Essen, wobei die Halte in Oberhausen und Gelsenkirchen entfallen, der RE 3 soll mit angepasstem Fahrplan und zusätzlichem Halt in Essen-Zollverein Nord verkehren. Die S 2-Kurse nach Duisburg werden ab Gelsenkirchen ohne Zwischenhalt nach Essen Hbf geleitet. Wie der Schienenersatzverkehr zwischen Gelsenkirchen und Duisburg aussehen wird, ist noch unklar.

Auch auf der Hollandstrecke wird im Sommer gebaut, wodurch zwischen Oberhausen-Sterkrade und Dinslaken nur eingleisiger Betrieb möglich ist. Die Bauzeit umfasst zunächst ab dem 29.06. nur die Wochenenden, anschließend wird in den gesamten Sommerferien verstärkt gebaut. Der ICE International wird wie üblich mit fast allen Zügen über Mönchengladbach umgeleitet. Die genauen Auswirkungen auf den Nahverkehr sind noch nicht bekannt. Aufgrund bisheriger Praxis auf der Strecke ist damit zu rechnen, dass die RB 33 nur zwischen Mönchengladbach und Oberhausen, der RE 5 mit veränderten Fahrzeiten nur bis Wesel und stattdessen die RB 35 mit Ersatzgarnituren (Wagenzüge) bis Emmerich verkehrt.

Neue Betreiber in Westfalen

Unna. (le) in den letzten Wochen wurden mehrere Vergabeentscheidungen für SPNV-Linien zwischen Westfalen und den Nachbarbundesländern bekannt gegeben. Hierbei konnten sich überwiegend neue Betreiber durchsetzen, die im jeweiligen Raum aber schon andere Linien fahren.

Zwischen Westfalen und Niedersachsen wurden die langlaufenden RE-Linien 15 (Münster - Rheine - Emden), 60 (Rheine - Minden - Hannover - Braunschweig) und 70 (Bielefeld - Minden - Hannover - Braunschweig) zu einem Netz Emsland und Mittelland (EMIL) geschnürt und in zwei Losen für eine Laufzeit von 15 Jahren vergeben, beginnend im Dezember 2015. Bei beiden Losen setzte sich die Westfalenbahn durch, die im Münsterland und in Ostwestfalen bereits die RB-Linien 61 (Bad Bentheim - Bielefeld), 65 (Münster - Rheine), 66 (Münster - Osnabrück) und 72 (Herford - Altenbeken) betreibt. Das Unternehmen gehört zu gleichen Teilen Abellio (Niederlandse Spoorwegen) sowie den kommunalen Betrieben MoBiel (Stadtwerke Bielefeld), Mindener Kreisbahnen und Verkehrsbetriebe Extertal. Es löst damit DB Regio Niedersachsen als Betreiber ab.

Auf der Emslandstrecke sollen neue einstöckige Elektrotriebwagen, dem Vernehmen nach vom Typ Stadler FLIRT, in Einzel- und Doppeltraktion verkehren, wobei die Kapazitäten gegenüber heute auf 215 bzw. 430 Sitzplätze reduziert werden. Beim Mittellandnetz werden die Kapazitäten hingegen durch den Einsatz von Doppelstocktriebwagen - hier ist vom Typ Stadler KISS die Rede - von heute rund 560 in den Doppelstockzügen auf 626 Plätze pro Zug erweitert.

Niedersachsentarif bis Münster

Die Fahrpläne sollen weitgehend unverändert bleiben, wodurch auch die guten Anschlüsse des RE 15 in Münster an fast alle anderen auf Münster zulaufenden Strecken beibehalten werden. Tariflich ist von niedersächsischer Seite angedacht, den im Aufbau befindlichen Niedersachsentarif nicht nur für Korridorfahrten durch Westfalen wie Hannover - Osnabrück

oder Osnabrück - Bad Bentheim, sondern auch für Fahrten zwischen niedersächsischen und westfälischen Bahnhöfen bis zu den Endpunkten Münster und Bielefeld anzuwenden. Bereits heute gilt das Niedersachsen-Ticket nicht nur auf den Korridorabschnitten zwischen Hannover, Osnabrück und Bad Bentheim, sondern auch auf der Strecke Münster - Rheine, allerdings nur im RE 15.

HLB kommt nach Südwestfalen

In Südwestfalen und den angrenzenden hessischen und rheinland-pfälzischen Gebieten wurde das "Dieselnetz Eifel - Westerwald - Sieg" in zwei Losen vergeben. Während das Los 1, das überwiegend Strecken im Westerwald und in der Eifel umfasst und NRW nicht berührt, an DB Regio fiel, gewann die Hessische Landesbahn das Los 2. Dieses umfasst u. a. die neu geschnittenen Linien RB 28 (Limburg - Au (Sieg) - Siegen - Kreuztal), RB 93 (Betzdorf - Siegen - Bad Berleburg) und RB 95 (Dillenburg - Siegen), die RB 92 (Finnentrop - Olpe), die RB 96 (Betzdorf - Neunkirchen - Dillenburg) und Einzelleistungen Siegen - Finnentrop der RB 91 am Tagesrand. Mit der Betriebsaufnahme im August 2015 wird damit der Verkehr rund um Siegen verdichtet (drei Züge pro Stunde nach Betzdorf und vier nach Kreuztal), zum Einsatz kommen modernisierte GTW- und LINT-Triebwagen, die bereits heute u. a. auf der Hellertalbahn verkehren. Bisheriger Betreiber der Strecken war vor allem DB Regio, zwischen Limburg und Au (Sieg) hingegen cantus, auf der RB 96 die Hellertalbahn. An beiden letztgenannten Unternehmen ist die zu 100 % dem Land Hessen gehörende Hessische Landesbahn beteiligt, die auch schon den RE 99 (Siegen - Gießen - Frankfurt) betreibt.

NWL schreibt Sauerlandnetz aus

Unna. (le) Im Oktober wurde vom federführenden Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) das "Sauerlandnetz" in zwei Losen europaweit ausgeschrieben.

Das erste Los umfasst die Expresslinien RE 17 (Hagen - Warburg - Kassel), RE 57 (Dortmund - Bestwig - Winterberg/Brilon Stadt) sowie einzelne Leistungen zwischen Dortmund und Iserlohn (RB 53). Hierfür sieht die Ausschreibung den Einsatz neuer spurtstarker Triebwagen vor, um den geplanten Fahrplan, der u. a. den Über-Eck-Anschluss Bestwig - Münster in Schwerte zwischen RE 17 und RE 7 vorsieht, einhalten zu können. Weiterhin soll mit der Betriebsaufnahme im Dezember die durchgängige Bedienung von Brilon Stadt mit dem RE 57 sowie der Studenttakt am Wochenende nach Winterberg mit denselben Taktzeiten wie in der Woche verwirklicht werden. Hierzu wird eine neue Kreuzungsmöglichkeit in Bigge eingerichtet. Die Betriebsaufnahme ist für Dezember 2016 vorgesehen.

Neuer Fahrplan nach Kassel

Der RE 17 soll nur noch mit vier Zugpaaren bis Kassel-Wilhelmshöhe verkehren, auf direktem Weg ohne Bedienung der kleinen Halte zwischen Hofgeismar und Kassel. Die zweistündliche Grundleistung zwischen Warburg und Kassel-Wilhelmshöhe soll dann auf den geplanten RE 11 (Düsseldorf - Hamm - Paderborn - Kassel-Wilhelmshöhe) übergehen, der im Rahmen der RRX-Pakete (siehe unten) ebenfalls ab Dezember 2016 neu vergeben werden soll. Die nur bis Warburg verkehrenden Züge des RE 17 haben dann fast durchweg Anschluss nach Kassel, entweder auf den RE 11 oder auf die verbliebenen Fernverkehrszüge der Mitte-Deutschland-Verbindung.

Das zweite Los umfasst die Linien RB 52 (Dortmund - Lüdenscheid), RB 53 (Dortmund - Iserlohn), RB 54 (Unna - Neuenrade), Einzelzüge auf RE 17 und RE 57 sowie optional die RB 43 (Dortmund - Wanne-Eickel - Dorsten), die zuletzt immer nur mit kurzen Vertragslaufzeiten

vergeben wurde. Auf letzterer Strecke müsste die Betriebsaufnahme bereits im Dezember 2015 erfolgen, auf den übrigen Strecken ein Jahr später. In diesem Los können Verkehrsunternehmen sowohl modernisierte Altfahrzeuge als auch Neufahrzeuge anbieten, wobei dann bei der Bewertung der Angebote Zu- bzw. Abschläge auf die Preise vorgenommen werden. Bisher werden alle Linien mit Ausnahme der RB 43 von DB Regio bedient, die RB 43 wird von der NordWestBahn gefahren.

Um möglichst viele Unternehmen zur Teilnahme an der Ausschreibung anzureizen, wird nicht nur das VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell angeboten. Untergelegene Bewerber sollen eine Aufwandsentschädigung für ihre Bemühungen erhalten, der siegreiche Bewerber darf sich über eine Anschubfinanzierung zur Betriebsaufnahme freuen.

Ausblick 2015/2016

In Kürze steht die Ausschreibung von drei weiteren Linienpaketen an: Zum einen ist angedacht, die zukünftigen RRX-Linien RE 1/RE 11 sowie RE 5/RE 6 mit für den RRX-Einsatz vorgesehenen Fahrzeugen auszuschreiben. Zur Zeit läuft beim VRR ein Verfahren, bei dem sich Fahrzeughersteller für einen Gesamtauftrag von Lieferung und Wartung dieser Fahrzeuge bewerben können. Weiterhin steht das Paket der Linien RE 4 (Dortmund - Wuppertal - Mönchengladbach - Aachen) und RB 33 Süd (Aachen - Duisburg) an. Für alle Linien ist die Betriebsaufnahme für Dezember 2016 geplant, wenn der Großvertrag zwischen VRR und DB Regio für RB- und RE-Linien ausläuft. Zusammen mit den Ausschreibungen des RE 7 und der RB 48 sowie der RB-Linien 33 Nord und 35 (wir berichteten) steht damit der größte Teil des elektrisch betriebenen Regionalnetz es im VRR vor dem Übergang in den Wettbewerb.

Obere Ruhr: DB will Tunnel eingleisig sanieren

Arnsberg. (le) Heftige Reaktionen in der Politik und bei Verbänden rufen Pläne von DB Netz hervor, bei der anstehenden Sanierung drei Tunnel auf der Oberen Ruhrtalbahn nur noch eingleisig zu betreiben. DB Netz beruft sich dabei auf wirtschaftliche Gründe und das bestehende Regelwerk.

In den nächsten Jahren müssen der Glösin-ger Tunnel (687 m) und der Freienohler Tunnel (650 m), beide zwischen Arnsberg-Oeventrop und Freienohl, sowie der Elleringhauser Tunnel (1399 m) zwischen Olsberg und Brilon Wald saniert werden. Dabei werden die neuen Regelwerke angewandt, nach denen ausreichend breite Rettungswege vorhanden sein müssen und Tunnel über 1 km Länge nicht mehr mehrgleisig betrieben werden dürfen. Daher plant DB Netz, alle drei Tunnel bei der Sanierung auf Eingleisigkeit zurückzubauen. Da zwischen den beiden erstgenannten Tunnel nur knapp 1,4 km Abstand ist, soll auch der Zwischenabschnitt eingleisig werden, so dass hier eine rund 3,5 km lange Eingleisigkeit entsteht. Die Bahn verweist darauf, dass die zweigleisige Sanierung der Tunnel deutlich teurer wäre und zu längeren Bauzeiten mit Streckensperrung führen würde als die eingleisige. Beim Elleringhäuser Tunnel wäre der Neubau einer zweiten Röhre erforderlich.

Für den Rückbau, der zu Kapazitätseinschränkungen auf der Bahnstrecke führt, hat DB Netz eine wissenschaftliche Untersuchung erstellt, mit der sie nachweisen will, dass auch nach dem Rückbau der Verkehr auf der Strecke mit "Premium-Qualität" abgewickelt werden kann, da noch ausreichende Kapazitätsreserven bestehen. Dabei wurde der ab Dezember 2016 vorgesehene Fahrplan von RE 17 und RE 57 ebenso berücksichtigt wie der regionale Güterverkehr. Unterstellt wird dabei sowohl die von DB Netz geplante Blockverdichtung zwischen Olsberg und Brilon Wald, die trotz Eingleisigkeit zu einer Kapazitätssteigerung zwischen Bestwig und Brilon Wald um 11,8 % führt, als auch die im Rahmen der Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2) geplante Beseitigung der höhen- gleichen Bahnsteigzugänge in Neheim-Hüsten

und Wickede (Ruhr). Die Kapazität zwischen Fröndenberg und Bestwig sinkt um 10,5 %.

Der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), der mit der Verabschiedung einer Resolution gegen den Rückbau durch die Verbandsversammlung an die Öffentlichkeit getreten ist, verweist hingegen auf Mängel in der Untersuchung. So seien zukünftige Bedarfe auf dieser Verkehrsrelation nicht ausreichend berücksichtigt. Insbesondere gebe es auf dieser Strecke starke saisonale Verkehrsspitzen im Einkaufs- und Tourismusverkehr, so zum Weihnachtsmarkt in Dortmund oder zu den Wintersportgebieten im Sauerland. Es sei ebenfalls nicht untersucht worden, inwieweit die Zwangspunkte für den Fahrplan durch die Eingleisigkeiten zusammen mit den Infrastrukturengpässen in der eingleisigen Schwerter Kurve und besonders im Streckenabschnitt zwischen Dortmund-Hörde und dem Kopfbahnsteig in Dortmund und Hbf überhaupt noch zusätzliche Verkehrsleistungen zum Knoten Dortmund ermöglichen. Auch beim Güterverkehr sei alleine der regionale Verkehr berücksichtigt worden. Eine Nutzung der Strecke für den Durchgangsgüterverkehr als Entlastung für andere Strecken sei ebenfalls nicht unterstellt worden. Die Sanierungsplanung sieht auch keine Ausweitung der Tunnelprofile für eine zukünftige Elektrifizierung vor, spätere Planungen werden so extrem teuer und erreichen dann kaum die Schwelle der Wirtschaftlichkeit.

Kommentar

Beispielhaft zeigt dieser Fall das Dilemma beim Eisenbahnnetz des Bundes. Da darf weiterhin an allen möglichen Stellen zurückgebaut werden, zukünftiger Bedarf wird nur mit einer recht kurzfristigen Betrachtung über ein paar Jahre berücksichtigt. DB Netz als Aktiengesellschaft kann daraus kein Vorwurf gemacht wer-

den, das Aktienrecht schreibt solches Handeln vor. Hierin liegt allerdings die große Ungleichbehandlung der Verkehrsträger. Straße und Wasserstraße werden von Behörden geplant, die Schiene muss sie als AG im Rahmen der DB Holding durchführen. Da ist es kein Wunder, dass von den diesjährigen zusätzlichen Mitteln für Verkehrsinfrastruktur des Bundes von 750 Mio. Euro gerade einmal 40 Mio. Euro auf die Schiene entfielen, für geplante Lärmsanierungsmaßnahmen. Für überfällige Ausbauten fehlen ganz einfach die baureifen Planungen in den Schubladen der Bahn.

Besonders pikant ist, dass die eher zweifelhafte Bewertung "Premium-Qualität" der Strecke nur erreicht werden kann, weil zwei

andere Engpässe im Rahmen der MOF 2 unter massivem Einsatz von Regionalisierungsmitteln des Landes beseitigt werden sollen. Der Bund macht sich einen schlanken Fuß auf Kosten der Länder, so war die Regionalisierung eigentlich nicht gedacht. Wenn hier nicht umgedacht wird, werden weiterhin die SPNV-Planer den Mangel verwalten müssen, die Züge fahren beim Integralen Taktfahrplan (ITF) nur so, wie die unzureichende Infrastruktur es zulässt und nicht wie die Fahrgäste es wünschen.

Wer Verbesserungen will, muss für veränderte Rahmenbedingungen der Bahn beim Bund kämpfen. "Berlin! Übernehmen Sie - Verantwortung! Für eine wirklich zukunftsfähige Bahn!"

Mülheim beschließt Straßenbahnnetz für NVP

Mülheim an der Ruhr. (ah) In einer Sondersitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Mobilität wurde ein neues Meterspurnetz als Grundlage für den NVP beschlossen. Zur Auswahl standen drei Alternativen.

In der Sondersitzung am 22. November wurde nach dreistündiger Diskussion eine Entscheidung getroffen, die die Verwaltung als „Grundsatzbeschluss zur strategischen Ausrichtung des Nahverkehrsplanes“ ankündigte. Tatsächlich ging es allein um die Frage, wie das zukünftige Meterspurnetz aussehen soll. Eine Frage, die auch schon im Frühjahr 2011 nach Vorlage des Civity-Gutachtens (vgl. **Ruhrschiene 2011#2**) hätte beantwortet werden können und wie die SPD zurecht feststellte, mit dem Beschluss über den gemeinsamen Antrag von SPD und CDU (vgl. **Ruhrschiene 2012#2**) vom April diesen Jahres bereits geklärt war.

Der Gutachter, das Hildener Büro StadtVerkehr, stellte drei Alternativen vor: Variante 1a beinhaltet die komplette Stilllegung des Meterspurnetzes und den Ersatz durch Busse im 7,5-Min.-Takt (Linie 110 15-Min.-Takt). Variante 1b behält die Linie 102 als einzigen Unterschied zu 1a als Straßenbahn aufrecht. In beiden Fällen soll das Busnetz im heutigen Taktangebot erhalten bleiben und die Fahrgastzahlen um bis zu 5,5 % sinken.

Variante 2 lässt die Linie 102 wie heute und

die Linie 110 entfallen. Die Linie 104 würde von Essen kommend ab Stadtmitte den bisherigen Linienweg der 110 bis Oppspring oder Hauptfriedhof befahren und die 112 ab Kaiserplatz über den heutigen Weg der Linie 104 bis Hauptfriedhof verlängert. Der Styrumer Ast der Linie 110 sowie der Abschnitt Hauptfriedhof - Flughafen würden durch Busse bedient. Für diese Variante wird ein Fahrgastrückgang von 2,5 % erwartet.

Variante 3 umfasst dasselbe Netz wie Variante 2, allerdings mit einem 15- statt 10-Min.-Takt, jedoch bleibt offen, welcher Takt auf dem neuen Südast der Linie 104 gefahren würde. Der Fahrgastrückgang wird mit 4,6 % beziffert. Voraussetzung für Variante 3 wären größere Bahnen, die aber selbst nach Auslieferung der fünf bereits bestellten Niederflurfahrzeuge in den nächsten Jahren nicht in ausreichender Anzahl zur Verfügung stehen werden. Die MVG möchte deshalb noch bis zu 20 neue kaufen und die rund 35 Jahre alten M-Wagen ersetzen.

Der Gutachter empfiehlt, zum Fahrplanwechsel 2014 die Variante 2 und dann bis zum Jahr 2020 die Variante 3 umzusetzen.

Als Zukunftsinvestition wird die Führung der Linie 102 ab Heuweg nach Saarn zur Alte Straße empfohlen. Der Gutachter weist zugleich darauf hin, dass eine Führung auf die Saarner Kuppe „einen erheblichen Anteil des heutigen Busparallelverkehrs eliminieren“ würde. Anders ausgedrückt: Linie 133 könnte zwischen Innenstadt und Saarner Kuppe komplett entfallen!

Buslinien als Zubringer

Die Bezirksregierung hat in einem umfangreichen Schriftwechsel mit der Stadt und der MVG u.a. auch den Parallelverkehr zu den Linien 102 und 901 zwischen Hauptbahnhof und Stadtmitte kritisiert. Der Gutachter hat dazu festgestellt, dass zwischen Stadtmitte und Schloß Broich mehr Fahrgäste in den sieben Buslinien (16 bis 20 Fahrten/h) über die Ruhr fahren, als mit den zwei Bahnlinien (10 Fahrten/h) durch den Tunnel. Deswegen empfiehlt er, zukünftig Busse als Zubringer zu nutzen und teilweise in den Stadtteilen enden zu lassen.

Wie dies konkret aussehen soll, lässt der Gutachter unbenannt. Aufgeführt ist lediglich der Entfall der Linie 122 zwischen Hauptbahnhof und Broicher Mitte (Anschluss Linie 102). Nachfragen oder gar eine Diskussion über Änderungen im Busnetz wurden im Ausschuss nicht zugelassen. Offen lässt der Gutachter auch den Ersatzverkehr für die entfallenden Straßenbahnabschnitte. Als Verbindung zum Flughafen sieht sein Konzept die Linie 133 vor. Linienweg und Startpunkt bleiben jedoch unklar. In Styrum ist zeichnerisch nur der heutige Linienweg der 110 als Bus dargestellt. Während MBI und Linke die Stilllegung dort ganz ablehnen, sprechen sich Bündnis 90 / Die Grünen genauso wie PRO BAHN für eine Verlängerung einer Buslinie aus Oberhausen (Alstaden über Friesenstraße über Styrum über Heidestraße) und eine Führung über den Bf. Styrum sowie die Moritzstraße (Schloß Styrum) aus.

Stilllegung rechtswidrig

Als Gast war der bereits zur Oktober-Sitzung eingeladenen Verkehrsdezernent der Bezirksre-

gierung Düsseldorf, Matthias Vollstedt, anwesend. Er nahm zur Stilllegung des Flughafen-Astes sowie zu Fragen der Rückzahlung von Fördermitteln Stellung.

Deutlich wurde, dass die aufgrund unterlassener Unterhaltungsmaßnahmen zwangsweise Stilllegung rechtswidrig war und die MVG aufgrund der Konzession nach wie vor zum Betrieb mit Straßenbahnen verpflichtet ist. Herr Vollstedt verwies dabei auf Interessen der Landesplanung, wie sie auch mit einer Schienenverbindung zwischen Mülheim und Essen (Flughafen – Karstadt Hauptverwaltung – Messe) im Regionalen Flächennutzungsplan (RFNP) enthalten sind. Bezüglich einer möglichen Stilllegung der Linie 112 (Varianten 1a / 1b) führte er aus, dass dies wegen der engen Verknüpfung in Oberhausen zu Rückzahlungen von rund 90 Mio. Euro Fördermitteln führen könnte. Bei der Linie 102 wären sogar Rückzahlungen für die Umgehungsstraße Dümpten („Mannesmannallee“) fällig. Bezüglich der Überlegungen der Verwaltung, die Linie 104 an der Wertgasse enden zu lassen, erklärte er, dass die Fördermaßnahme 110 nicht nur den Innenstadtbereich umfasse, sondern im Hinblick auf einen Straßenbahnbetrieb im gesamten Abschnitt zwischen Oppspring und Friedrich-Wilhelms-Hütte (Haltestelle Friedrich-Ebert-Straße) erfolgt sei.

Positiv ist festzuhalten, dass der Gutachter zahlreiche Schwächen des Mülheimer Straßenbahnnetz benennt und entsprechende Änderungsvorschläge macht. Namentlich gehören dazu die Barrierefreiheit (Fahrzeuge und Haltestellen), die Sitzplatzkapazitäten insbesondere in der Hauptverkehrszeit, der hohe Sanierungsaufwand auf den heutigen Linien 104 und 110, die schlechte Außendarstellung („negatives Image“) und die fehlende Anpassung des Netzes an die städtebauliche Entwicklung (insbesondere Saarn). Zusammengefasst schreibt der Gutachter: „Straßenbahnen und Busse arbeiten nicht zusammen, die Stärken der jeweiligen Verkehrsträger werden oftmals nicht genutzt!“ und „Die Straßenbahn wird in

der öffentlichen Wahrnehmung als Problem gesehen. Dabei sind die Probleme differenzierter und zum großen Teil auch hausgemacht.“

Wie geht es weiter? Nachdem sich eine deutliche Mehrheit aus SPD, CDU und FDP entsprechend der Empfehlung des Gutachters für die Variante 3 mit Zwischenschritt Variante 2 ausgesprochen hat (bei kompletter Ablehnung durch MBI und Linke) und Bündnis 90 / Die Grünen Variante 2 mit Führung der Linie 112 zum Flughafen favorisiert, wird der Gutachter nun das Busnetz ausarbeiten. Dieses wird wahrscheinlich in der nächsten Sitzung Mitte Februar vorgestellt. Ein endgültiger Beschluss zum Nahverkehrsplan ist dann Mitte April 2013 zu erwarten.

Kommentar

(le) Endlich Bewegung in Mülheim! Ein differenziertes Bewerten der Gutachterempfehlungen ist dringend vonnöten. Der Vorschlag, die Endäste zum Flughafen und zur Friesenstraße in Styrum aufzugeben, die Kahlenbergstrecke aber beizubehalten, ist nicht nur wegen der Bindungen durch geflossene Fördermittel, sondern auch verkehrlich nachvollziehbar. Die Planungen im Busnetz, vermehrt Fahrgäste

der Schiene zuzuführen, müssen behutsam vorgenommen werden und erfordern zwingend attraktive und sichere Umsteigeanlagen, bisher in Mülheim fast unbekannt. Und die Erschließungsdichte des Busnetzes darf auch wegen des demografischen Wandels nicht zur Disposition stehen.

bleibt die Idee des 15-Minuten-Grundtakts. Damit würde sowohl die Anpassung an die Nachbarstädte Essen und Oberhausen als auch an die S-Bahn gefährdet, die dadurch versprochene Verbesserung des Wirtschaftsergebnisses (bei sinkenden Fahrgastzahlen) sollte eher durch Einsparungen im Overhead-Bereich der MVG angestrebt werden, denn bei diesen Kosten ist Mülheim im VRR Spitzenreiter.

Kurzfristig muss aber die MVG verlorenes Vertrauen bei den Kunden durch zuverlässigeren Betrieb zurückgewinnen. Wenn jetzt durch weitere unfallbedingte Fahrzeugausfälle bei der EVAG der Wagenpark in Mülheim noch knapper geworden ist, müssen zeitnahe und gut kommunizierte Maßnahmen, u. U. auch Schienenersatzverkehre, eingerichtet werden. Fahrtenausfälle als fast tägliche Regel sind ansonsten wieder mal ein Fall für die Aufsichtsbehörde.

Barrierefreiheit contra Folienwerbung

Hamm. (hk) Nahezu alle Verkehrsbetriebe im Ruhrschiene-Gebiet setzen mittlerweile durchgängig moderne Fahrzeuge ein. Die Hersteller investieren viel in die Gestaltung dieser modernen Fahrzeuge, in denen die Fahrgäste sicher und komfortabel an das Ziel gebracht werden sollen. Im Stadtbild vieler Städte sind sie Aushängeschilder des modernen ÖPNV.

Auch die Fahrzeugförderung hat daran ihren Anteil gehabt. Paradiesische Zustände für die Fahrgäste, könnte man meinen. Leider wird das schöne Bild getrübt. Getrübt durch die Folien der Werbewirtschaft, die angeblich Fahrgäste überhaupt nicht stören würden.

Die Freude über neue Fahrzeuge in Hamm, Bochum und anderen Orten währte nur kurz. Sehr bald wurden die großzügigen Fensterflächen mit Lochfolie überzogen und auch so manches Altfahrzeug wirkte von außen wieder frisch dank der Werbefolie für Autohändler, Steuerberater und Optiker. Nach anfänglicher

Zurückhaltung in Hamm wuchs das Foliendickicht immer mehr in den Fensterbereich hinein und zierte nun die Busse auf der kompletten Fensterfläche. Im Prinzip ist die Vorgehensweise der Verkehrsbetriebe lobenswert, wenn über Nebeneinnahmen ein höherer Deckungsbeitrag erzielt wird. Leider werden durch die Werbeambitionen die Fahrgäste verprellt. Die Verkehrsbetriebe stehen im dauerhaften Wettbewerb zu Auto und Fahrrad, und genau diese Nutzer benötigen die Verkehrsunternehmen in Zeiten rückläufiger Einnahmen durch die Schülerbeförderung als zahlende Kundschaft.

Kurzmeldungen

Neben ausreichendem Sitzplatzangebot und pünktlichem Betrieb erwarten diese wichtigen Kunden auch einen Fahrkomfort, und dazu gehört neben einer Klimaanlage auch der ungehinderte Blick nach außen. Auf der anderen Seite fließen öffentliche Mittel in erheblicher Höhe in den ÖPNV, um mit diesem ein barrierefreies Mobilitätsangebot für alle Bevölkerungsschichten aufrecht zu erhalten.

Ein Bus mit vollflächiger Folienwerbung ist nicht barrierefrei! Spätestens bei Regen oder Dämmerung haben auch nicht in der Sehkraft beeinträchtigte Menschen ein Orientierungsproblem und können nur noch anhand eines hoffentlich korrekt arbeitenden FIS-Displays errahnen, wo sie sich in der Stadt befinden. Als auswärtiger Fahrgast orientiert man sich jedoch im innerstädtischen Bereich an markanten Bauwerken und Straßenzügen. Konsequenz war deshalb die Aufnahme des Verzichtes auf vollflächige Fensterwerbung in die Kriterienliste des RAL-Gütezeichens für Barrierefreiheit. Während Verkehrsbetriebe in Münster und

München sich im Bewusstsein oben genannter Folgen gegen vollflächige Fensterwerbung aussprechen, ist bei zahlreichen Verkehrsbetrieben hierzulande der Trend zur verklebten Aussicht ungebrochen.

Liebe Verkehrsunternehmen und Entscheidungsträger in der ÖPNV-Branche, glauben Sie alles, was Ihnen die Werbung verspricht? Die Vertreter, die Ihnen die angeblich so durchsichtige Folienwerbung aufschwätzen wollen, sind nicht Ihre Kunden. Wir sind Ihre Kunden und wir sagen Ihnen, dass diese Folie totaler Mist ist. Unsere Kinder quengeln im Bus, weil es eben kein Vergnügen mehr ist, vor einer zugeklebten Scheibe zu sitzen, die auf der anderen Seite für einen BMW wirbt. Wir verpassen in fremden Städten unsere Ausstiegshaltestellen, weil oft keine optische Orientierung mehr möglich ist. Mit der Tageskarte kann man in einer fremden Stadt keine interessante Stadtrundfahrt mehr im Linienbus machen. Gerne können Sie im und am Bus werben. Aber bitte nicht auf den Scheiben. Wir wollen sehen. Und gesehen werden!

MobilitätsCard Südwestfalen

Siegen. (dg) Auch die Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd (VGWS) startet ab Januar 2013 mit einem eigenen Sozialticket. Dieses gilt im gesamten Gebiet der Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein für alle Busse und Bahnen.

Es kostet EUR 29,90 pro Monat und erlaubt abends ab 19 Uhr und am Wochenende ganztägig sogar die Mitnahme von vier weiteren Personen oder Fahrrädern.

VRR: Mein Ticket

Gelsenkirchen. (red) Zum Jahr 2013 hat der VRR die Einführung des Sozialtickets als Regelangebot zum Preis von 29,90 Euro für kreisfreie Städte beschlossen. Das Angebot ist an die Bereitstellung der entsprechenden Landesförderung gekoppelt. Um Inhaber des Sozialtickets nicht zu diskriminieren, bekommen die Trägerkarten die Aufschrift „Mein

Ticket“, die Wertmarken tragen aber weiterhin die Bezeichnung „SozialTicket“. Das 2011 befristet eingeführte VRR-SozialTicket für Bezieher von Arbeitslosen- und Sozialgeld sowie Geringverdiener läuft Ende 2012 aus. Im Juni gab es verbundweit 47.300 Kunden. Nicht alle VRR-Städte haben mitgemacht, auch Dortmund hatte mit seinem 9-Uhr-SozialTicket einen Sonderweg gewählt.

Zurück zu einem Zusatzticket

Gelsenkirchen. (red) Mit dem Zusatzticket hatte der VRR ursprünglich ein sehr kundenfreundliches weil einfaches Angebot entwickelt: Wer über den Geltungsbereich seiner Monatskarte hinausfuhr, konnte je Fahrt ein Zusatzticket lösen. Es diente auch als Aufpreis 1. Klasse oder zur Fahrradmitnahme. Seit Januar 2012 gibt es nun zwei Zusatztickets: ein „kleines“ für Fahrten mit Monatskarten der Preisstufe A in eine Nachbarstadt (2,40 Euro) und ein „großes“

für alle weiteren Fahrten, Fahrradmitnahme und 1.-Klasse-Nutzung (3,50 Euro). Diese Differenzierung hat sich nicht bewährt und wird rückgängig gemacht. Ab 1. Januar 2013 gibt es wieder nur ein Zusatzticket für 3 Euro. Neu ist der Rabatt auf das Vierer-Zusatzticket (10,80 Euro, also 2,70 Euro je Fahrt). Im Jahr 2011, vor der Aufspaltung, kostete ein Zusatzticket 2,60 Euro.

Neuer Regionalvorstand

Bochum. (red) Auf unserer Regionalversammlung im Bochumer Verkehrs- und Umweltzentrum haben wir personelle Veränderungen im Vorstand des Regionalverbands beschlossen. Neuer Regionalvorsitzender ist Dirk Grenz aus Oberhausen, der bisherige Vorsitzende Holger Kohring ist stellvertretender

Vorsitzender und übernimmt die Redaktion der Ruhrschiene. Als neuer Beisitzer wurde Oliver Mantel aus Dortmund in den Vorstand gewählt, bei den übrigen Positionen gab es keine Änderungen.

Bundesverbandstag

Bochum. (red) Der PRO BAHN-Bundesverbandstag 2013 findet vom 8. bis 10. März in Bochum statt. Der Bundesverband lädt am Freitagabend zur Verleihung der Fahrgastpreise und Samstag zur Delegiertenversammlung ein. Das Rahmenprogramm für den Freitag nachmittag und den Sonntag organisiert der Regionalverband Ruhr gemeinsam mit dem Landesverband NRW. Als Kooperationspartner konnten die Heinrich-Böll-Stiftung und die BOGESTRA AG gewonnen werden.

Impressum / Ansprechpartner bei PRO BAHN

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

Bürozeiten: Dienstags 16:30 bis 18:30 Uhr

Vorsitzender: Dirk Grenz, Baumberger Weg 1, 46145 Oberhausen, ☎ 0208 6356784, ✉ grenz@probahn-ruhr.de
Stv. Vors.: H. Kohring, Alter Uentropener Weg 77, 59071 Hamm, ☎ 02381 487317, ✉ kohring@probahn-ruhr.de
Beisitzer: Lothar Ebberts, Neugahleener Str. 20, 46149 OB, ☎ 0208 6351916, ✉ ebberts@probahn-ruhr.de
Beisitzer: Kurt Meisen, Weilenhäuschenstr. 9, 58332 Schwelm, ☎ 02336 82958, ✉ meisen@probahn-ruhr.de
Beisitzer: Bernhard Quack, Düsseldorf Str. 22, 45145 Essen, ☎ 0201 7265726, ✉ quack@probahn-ruhr.de
Beisitzer: Oliver Mantel, Meitnerweg 3, 44225 Dortmund, ✉ mantel@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, Internet: <http://www.probahn-muensterland.de>

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

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

Vorsitzender: Michael Bienick, Gendorfer Str. 11, 41836 Hückelhoven, ✉ bienick@probahn-nrw.de

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

Geschäftsstelle: Friedrichstraße 95, 10117 Berlin, ☎ 030 3982 0581, ✉ 0302017 9967

Die **Ruhrschiene** erscheint vierteljährlich, die Auflage dieses Hefts beträgt 600 Exemplare. Der Bezug ist für Mitglieder von PRO BAHN Münsterland und Ruhr kostenlos, Abonnement 5,- Euro pro Jahr.

Redaktion: Holger Kohring (hk) (V.i.S.d.P.), Lothar Ebberts (le), ✉ info@ruhrschiene.de

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

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

Neujahrsbrunch

Der Regionalverband Ruhr lädt am 5. Januar zum Neujahrsbrunch nach Oberhausen ins Haus Union (ab 10:30 Uhr, 13 Euro). Verbindliche Anmeldungen bitte bis zum 29.12. an Dirk Grenz: grenz@probahn-ruhr.de.

Landesversammlung

Die PRO BAHN-Landesversammlung 2013 mit Vorstandswahlen soll am Samstag, den 13. April 2013 in Bielefeld stattfinden. Die Mitglieder werden vom Landesverband schriftlich eingeladen.

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

Dezember

Donnerstag, 27.12.2012, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen (statt 25.12.)

Januar

Samstag, 05.01.2013, 10:30 Uhr
Neujahrsbrunch in Oberhausen (Haus Union, Schenkendorfstrasse 13, 46047 Oberhausen), ☉ Feuerwache

Dienstag, 15.01.2013, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 22.01.2013, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Donnerstag, 26.01.2013, 11:15 Uhr
PRO BAHN Bundesverband: Treffen der AG ÖPNV-Finanzierung, Umwelthaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☒ Münster Hbf

Februar

Donnerstag, 07.02.2013, 19:30 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

Donnerstag, 14.02.2013, 19:00 Uhr
Regionalversammlung Münsterland, Umwelthaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☒ Münster Hbf

Dienstag, 19.02.2013, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 26.02.2013, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

März

Donnerstag, 07.03.2013, 19:30 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

08. bis 10.03.2013
PRO BAHN Bundesverbandstag, Bochum

Sonntag, 17.03.2013, 10:00 Uhr
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel: Überraschungstour, ☒ Essen Hbf

Dienstag, 19.03.2013, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 26.03.2013, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim: Büro Mülheimer Str. 91, Duisburg, ☒☒ Duisburg Hbf, ☉ Lutherplatz
O.Tram Oberhausen: „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, ☒☒ Oberhausen Hbf
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund: VCD-Büro, Eisenmarkt 1, Dortmund, ☒ Kampstraße
Regionalgruppe Hellweg: Infos bei Günter Fiedler, ☎ 02942 1598, ✉ fiedler@probahn-ruhr.de
Regionalverband Münsterland: Infos bei Tobias Simon, ✉ t.simon@probahn.de

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

Ja, ich bin an PRO BAHN interessiert.

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

Name, Vorname

Straße

PLZ, Wohnort

weitere Familienmitglieder

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.) Beruf (freiwillig)

Datum, Unterschrift

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