



Bauarbeiten am Hauptbahnhof Münster

Münster. (tl) Von PRO BAHN, VCD und den Parteien im münsterschen Rathaus sowie fast allen anderen relevanten gesellschaftlichen Gruppen seit vielen Jahren gefordert: Der Neubau des Hauptbahnhofs Münster. Die alte Empfangshalle aus dem Jahr 1958 entsprach nicht mehr den heutigen Standards an Verkehrsstationen von der Dimension einer 300.000-Einwohner-Stadt und eines Bahnknotens wie Münster mit 60.000 Reisenden am Tag.



Gedränge im Hamburger Tunnel. Foto: Thomas Lins

Lange Zeit hatte es ein planerisches und finanzielles Gerangel um die Konzeption und die Finanzierung gegeben, vor allem zwischen DB und der Stadt Münster. Von dem ursprünglichen Konzept einer Neugestaltung des Gesamtareals ist die Ostseite des Bahnhofs vorläufig ausgeklammert. Bereits realisiert ist in mehrjähriger Bauzeit seit November 2009 und mit hohen Kosten die Modernisierung der Verkehrsstation inklusive der überaus auf-

In dieser Ausgabe:

- S. 1 - 3: Westfalen**
- S. 4 - 5: Bahnfahrplan**
- S. 6 - 8: S-Bahn, NWB, Mülheim**
- S. 9 - 11: Linie 105, Kurzmeldungen**
- S. 11 - 12: Impressum, Termine**

wändigen Verbreiterung des Südtunnels unter den Gleisen von 5,60 m auf 10 m. Hier war es im Berufsverkehr und noch mehr an den Wochenenden vor Weihnachten zu bedrohlicher Enge gekommen. Diese Grundüberholung hat einiges an Verbesserungen gebracht: Rolltreppen und Aufzüge zu den Gleisen, eine aufwändige Dachsanierung, neue Beleuchtung und Pflasterung der Bahnsteige. Ende Mai 2013 wurde die 38 Millionen Euro teure Sanierung der Verkehrsstation eröffnet.

Seit einigen Wochen und mit mehrmonatiger Verzögerung wird auch das großflächige alte Empfangsgebäude abgerissen. Den Shops war schon Monate vorher gekündigt worden, sodass der Hauptaussgang zum Westen in die Stadt noch trostloser wirkte als vorher. Seit dem 15.01.2015 ist der Westausgang komplett gesperrt.

Reisezentrum, Schließfächer, WC-Anlage und einige Shops sind in ein Provisorium an die Ostseite gewandert. Für Reisende mit dem Ziel Innenstadt oder Umstieg in die Stadt- und

Regionalbusse bedeutet dies einen Umweg durch den Hamburger Tunnel oder über die Wolbecker Straße und damit einen zeitlichen Mehraufwand von ca. vier Minuten. Größere Probleme und ein heftiges Medienecho hat der Mischverkehr von Fußgängern und Radfahrern im Hamburger Tunnel bewirkt. Den Forderungen nach einer Sperrung für Radfahrer kommt die Stadt Münster derzeit nicht nach. Sie setzt in der Radfahrerstadt Münster auf die Rücksicht der Radfahrer und hat in der letzten Januarwoche an den Eingängen des Tunnels großflächige elektronische Hinweisschilder mit wechselnden Botschaften aufgestellt.

Mittlerweile (Stand 1. Februar) ist ein Teil des alten Bahnhofs und der Empfangshalle abgerissen, das Provisorium und die Umwege werden Münsters Bahnreisende mindestens in den nächsten anderthalb Jahren begleiten, bevor ein hoffentlich attraktiver und leistungsfähiger Bahnhof fertiggestellt ist und als Visitenkarte für viele Touristen und Pendler auch die Stadt Münster aufwertet.

Reaktivierungsstand Meinerzhagen – Brügge

Lüdenscheid. (gf) Die DB hat die Vorplanungen für die Reaktivierung der Bahnstrecke von Meinerzhagen nach Lüdenscheid-Brügge abgeschlossen und informierte beteiligte Zweckverbände und Anliegerkommunen über den aktuellen Sachstand.

So ist es nach Mitteilungen der DB bei den Investitionen für die Wiederherstellung der Infrastruktur zu Mehrkosten gegenüber den ursprünglichen Planungen gekommen. Dies betrifft besonders die Leit- und Sicherungstechnik. Hier müssen rund 10 Millionen Euro mehr aufgewandt werden als bisher geplant.

Es wird nun untersucht, ob durch Anpassungen der Infrastrukturanforderungen Kostensenkungen erreicht werden. Dabei wird ein durchgehender Verkehr von Köln über Gummersbach nach Lüdenscheid Grundlage sein. Die DB wird bis zum Frühjahr 2015 prüfen, inwieweit durch die veränderten Rahmenbedingungen der Zeitplan für das Gesamtprojekt angepasst werden muss.

Die wichtigsten noch durchzuführenden Maßnahmen zur Reaktivierung sind

- Umbau von 19 Bahnübergängen
- Ausbau des Bahnhofs Kierspe zum Kreuzungsbahnhof
- Umbau der Bahnhöfe Brügge und Oberbrügge
- Bau eines elektronischen Stellwerks
- signaltechnische Maßnahmen

Besonders die Bahnübergänge stellen einen kritischen Teil des Reaktivierungsprojektes dar. Daher soll geprüft werden, ob Planfeststellungsverfahren bei sämtlichen Bahnübergängen vermieden werden können.

Alle an diesem Projekt Beteiligten sind sich einig, dass eine Lösung für die Finanzierung der Mehrkosten gefunden werden muss, da bereits mehrere Maßnahmen im Zusammenhang mit der Reaktivierung der Gesamtstrecke geplant bzw. gebaut wurden, wie z. B. der neue Bahnhof Meinerzhagen.

Zuschlag Teuto-Netz vor der Vergabekammer

Unna. (le) Den Zuschlag für das im letzten Jahr ausgeschriebene Teuto-Netz hat der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe im November 2014 an die eurobahn (Keolis Deutschland) erteilt. Dagegen hat der bisherige Betreiber der meisten Linien, die Westfalenbahn, Einspruch bei der Vergabekammer eingelegt. Da zum Jahreswechsel die Vergabekammern in NRW zusammengelegt wurden, verzögert sich das Verfahren zusätzlich.

Im neuen Teuto-Netz sind neben den bisher unter dieser Bezeichnung von der Westfalenbahn bedienten Linien RB 61 (Bielefeld – Osnabrück – Bad Bentheim, „Wiehengebirgs-Bahn“), RB 65 (Münster – Rheine, „Ems-Bahn“), RB 66 (Münster – Osnabrück, „Teuto-Bahn“) und RB 72 (Herford – Paderborn, „Ostwestfalenbahn“) auch die bisher von DB Regio im Großvertrag bedienten Linien RB 68 (Münster – Rheine, „Emsauen-Bahn“) und RE 78 (Bielefeld – Minden – Nienburg, „Porta-Express“) enthalten. Auf der RB 66 sollen mehr Fahrten und mehr Sitzplätze angeboten werden. Der RE 78 soll zukünftig auch am Wochenende zwischen Minden und Bielefeld verkehren. Die RB 61 wird

zukünftig bis ins niederländische Hengelo verlängert, wofür die Beschaffung von Neufahrzeugen des Typs FLIRT für die unterschiedlichen Strom- und Zugsicherungssysteme in Deutschland und den Niederlanden erforderlich ist (wir berichteten in **Ruhrschiene 2014#2**). Hierbei soll auch die Sitzplatzkapazität von bisher 180 auf 266 Plätze ausgeweitet werden. Da diese Neufahrzeuge zunächst in Deutschland und anschließend in den Niederlanden zugelassen werden müssen, besteht die Gefahr, dass insbesondere die grenzüberschreitende Verbindung nicht rechtzeitig zum Betreiberwechsel im Dezember 2017 gestartet werden kann.

Siegen: Dem Fernbus alle Chancen?

Siegen. (re) Der Fernverkehr hat sich schon lange aus der Region an Lenne, Sieg und Dill zurückgezogen. Wer die genau 100 Kilometer von Siegen nach Dortmund zurücklegen will, braucht mit dem Auto, wenn kein Stau auf der Sauerlandlinie ist, eineinviertel Stunden.

Beim Fernbus steht nicht mehr Fahrzeit im Fahrplan. Der Zug fährt jede halbe Stunde, aber es dauert tagsüber zwei Stunden, abends sogar zweieinhalb. Der Zug klappert alle Stationen ab, kuppelt in Letmathe den Flügel aus Iserlohn und fährt vier Extra-Kilometer zum Hagener Hauptbahnhof und zurück. Spätestens in Witten ist Umsteigen angesagt. Auch nach Essen ist der Zug um 20 Minuten langsamer als das Auto, und der Unterschied wird noch größer werden, wenn der Rhein-Ruhr-Express kommt: Dann soll der Abellio-Zug über die S-Bahn-Strecke und nicht mehr über Wattenscheid fahren. Geht es wirklich nicht schneller?

Es geht. Einige Zwischenhalte streichen, in Letmathe nur kurz halten und dann direkt unterhalb der Hohensyburg die Brücke über die Ost-West-Gleise queren und direkt nach Witten fahren. Zeitersparnis: mindestens 20 Minuten.

Es gibt noch eine zweite Variante, um schnell

von Siegen nach Dortmund zu gelangen: Vor Hagen "rechts abbiegen" und über Schwerte und Dortmund-Hörde nach Dortmund. Das wäre eine Variante, die besonders für Pendler zumindest in der Hauptverkehrszeit charmant wäre. Dafür müssten allerdings Dieselfahrzeuge eingesetzt werden. Doch die neueste technische Entwicklung würde auch elektrische Triebwagen zulassen. Auf kurzen Strecken ohne Fahrdracht kann eine Batterie aushelfen. Bombardier hat gerade ein solches Fahrzeug in Großbritannien in den Fahrgastbetrieb gesetzt. Streckenabschnitte bis 50 Kilometer ohne Fahrdracht versprechen eine besonders hohe Effizienz. In Nordrhein-Westfalen gibt es viele Strecken, die sich besonders eignen.

Welcher Weg der Beste ist, müssen die Fachleute beurteilen. Verknüpfungen und Fahrlagen im integralen Takt spielen dabei eine wesentliche Rolle. Die beste Lösung durch-

zudenken, dafür hat Nordrhein-Westfalen ein Kompetenzzentrum in Bielefeld (KC ITF NRW). Auf Anfrage bestätigte der Projektmanager des KC, Kai Schulte, dass bereits ähnliche Konzepte in Arbeit seien, Pro und Contra würden aktuell mit den Aufgabenträgern VRR und NWL diskutiert. PRO BAHN NRW hat den Vorschlag einer Schnellverbindung bereits 2011 in der Stellungnahme zum Nahverkehrsplan beim Aufgabenträger NWL eingebracht, weil die Fahrgastvertreter davon überzeugt sind, dass schnellere Verbindungen technisch möglich und wirtschaftlich sinnvoll sind. Und dass sinnvolle Vorschläge auch bei den Fachleuten auf Interesse stoßen, davon sind wir Fahrgastvertreter überzeugt.

Das Entscheidende ist der politische Wille. Soll man dem Fernbus das Feld kampffrei überlassen? Dieser kann nur Siegen bedienen, alle

anderen Städte an der Lenne gehen leer aus. Soll das Siegerland weiterhin als "weit ab vom Schuss" gelten?

Dass mit schnelleren Verbindungen überraschende Erfolge zu erzielen sind, hat ein Beispiel „gleich um die Ecke“ gezeigt. Seit 2001 nahm der „Dortmund-Sauerland-Express“ den Betrieb auf und verbindet, indem er eine vorhandene Verbindungskurve nutzt, zwei Regionen, zwischen denen man bisher immer umsteigen musste, mit großem Erfolg.

PRO BAHN NRW wird die Ideen neuer, erfolgversprechender Verbindungen weiter verfolgen, auch wenn ein erster Anlauf noch nicht auf politische Gegenliebe stößt. Gute Angebote führen zu beständigen Fahrgastzuwächsen, und Nordrhein-Westfalen besteht nicht nur aus dem RRX-Korridor.

Neues vom Bahnfahrplan

NRW. (le/dg) Über die zahlreichen Verbesserungen insbesondere bei Spät- und Nachtverbindungen im Bereich des Nahverkehrs Westfalen-Lippe (NWL) zum Fahrplanwechsel hatten wir bereits in der *Ruhrschiene 2014#3* berichtet. Auch beim VRR gibt es einzelne Verbesserungen, während im Fernverkehr die Abwärtstendenz der letzten Jahre überwiegt.

An Montagen bis Freitagen gibt es auf dem RE 14 eine neue Frühfahrt von Dorsten (ab 06:03 Uhr) nach Borken, während auf der RB 45 (Dorsten – Coesfeld) die Vormittagslücke zwischen 11 und 12 Uhr in beiden Richtungen geschlossen wird. Bei der RB 35 hält die nachmittägliche Zusatzfahrt montags bis freitags von Köln Hbf (ab 16:17 Uhr) nach Wesel jetzt auch in Düsseldorf Flughafen und an allen Stationen zwischen Oberhausen und Wesel, womit ein alter Vorschlag von PRO BAHN endlich realisiert wird. Bislang war nur unzureichend erkennbar, dass diese RB selbst RE-Systemhalte wie Oberhausen-Sterkrade nicht bedient, so dass Fahrgäste unversehens in Dinslaken landeten.

Auf der Haard-Achse Essen – Münster hat die neue Vertragsperiode mit DB Regio begonnen. Die Dostos des RE 2 bekommen ein Redesign, während auf der RB 42 demnächst neue Triebwagen des Typs FLIRT zum Einsatz kommen werden, die schon im Betriebswerk

Münster angekommen sind. Dadurch werden die Platzkapazitäten auf der Linie, die ab 12/2016 von Essen über Krefeld nach Mönchengladbach verlängert wird, erhöht. Die Zusatzzüge der RB 42 zwischen Essen und Haltern am See sind neu geordnet worden und entsprechen jetzt stärker der Nachfrage. In Hauptlastrichtung verkehren sie jetzt von 05:55 Uhr bis 08:55 Uhr ab Haltern am See und von 15:33 Uhr bis 18:33 Uhr ab Essen Hbf.

Die Ruhrortbahn (RB 36 Oberhausen – Duisburg-Ruhrort) wurde um 15 Minuten verschoben, da die bisherigen Übergänge auf die S 3 teilweise zu knapp waren. Jetzt gibt es in Oberhausen Hbf durchgängig einen Anschluss an den RE 5 Richtung Koblenz, während des 20-Minuten-Takts der S 3 auch stündlich einen Anschluss unter zehn Minuten, ansonsten aber recht lange Übergänge in die anderen Richtungen.

Auf der S 6 kommen jetzt die auf der S 5 / S 8

freigewordenen ET 422 anstelle der bisherigen x-Wagen-Züge zum Einsatz, wodurch sich die Betriebsqualität auf der Linie verbessern dürfte.

In Südwestfalen hat die Hessische Landesbahn (HLB) den Betrieb auf den Linien RB 92 (Olpe – Finnentrop), RB 93 (Siegen – Bad Berleburg) und RB 95 (Au – Siegen – Dillenburg) von DB Regio übernommen. Dadurch ist eine bisher von DB Regio gefahrene Zusatzleistung zwischen Finnentrop (ab 06:45 Uhr) und Siegen auf der ansonsten von Abellio bedienten RB 91 entfallen, die übrigen Zusatzfahrten am Tagesrand werden jetzt von der HLB durchgeführt. Auf der RB 95 wurde der Sonntagsverkehr zwischen Dillenburg und Siegen vom Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) abbestellt. Damit wird Rudersdorf jetzt an Sonn- und Feiertagen erst nach 22 Uhr von einzelnen Spätkursen des RE 99 bedient. *Eine solche Entscheidung eines Nachbarbundeslands verdeutlicht, welches Niveau der Integrale Taktfahrplan (ITF) in NRW hat, das es zu erhalten gilt.*

Weitere Ausdünnung im IC-Netz

Im Fernverkehr wurde der Südast der IC-Linie 35 (Norddeich – Luxemburg) jetzt überwiegend auf Köln zurückgenommen, einzelne Zugpaare verkehren noch bis und ab Koblenz. Einzig die Durchbindung eines Zugpaares zum Wochenende (Fr und Sa bzw. Sa und So) nach Konstanz bzw. Stuttgart bleibt erhalten. Für die Hauptbahnhöfe im nördlichen Ruhrgebiet (Oberhausen, Gelsenkirchen, Wanne-Eickel und Recklinghausen) und für Münster und Rheine reduziert sich damit die Zahl direkter erreichbarer Fernziele erneut.

Auf der stark nachgefragten Relation Berlin – Duisburg – Köln wird montags bis freitags ein weiteres IC-Zugpaar eingesetzt. Die Hinfahrt (Berlin Hbf ab 07:06 Uhr) kehrt mit Halt in Mülheim Hbf, die Rückfahrt (Köln Hbf ab 14:45 Uhr) hält nicht in der Ruhrstadt.

Das Nachtzugangebot ist weiter zusammengestrichen worden. Nachdem der EN/CNL Amsterdam – Warschau/Prag seinen Flügelzug nach Kopenhagen bereits Anfang

November verloren hatte, beginnt und endet er jetzt in Oberhausen Hbf und fährt dann Duisburg, Düsseldorf, Köln, Wuppertal, Hagen, Dortmund, Hamm und Bielefeld an. Das CNL-Paar Amsterdam – München/Zürich und zurück verkehrt weiterhin, ansonsten gibt es in NRW nur noch den von der ÖBB betriebenen EN Düsseldorf – Wien.

DB Autozug hat mittlerweile alle Verbindungen von Düsseldorf ins europäische Ausland eingestellt. In 2014 wurden von NRW aus nach Narbonne, Alessandria, Bozen und Villach angeboten. Lediglich die Relation Düsseldorf – München wird mit einem neuen Betriebskonzept in 2015 noch testweise bedient. Hierbei werden Motorräder und Kfz auf LKW verladen und über die Autobahn separat zum Ziel befördert. Der Reisende fährt hierbei im Regelzug seiner Wahl nach München. Abholen muss er später sein Vehikel allerdings am Ostbahnhof. Der Abholplatz liegt etwa 35 Minuten vom Münchener Hauptbahnhof entfernt und ist per S-Bahn erreichbar. Lediglich die ÖBB bietet ab April täglich den Autotransport auf der Relation Düsseldorf – Wien in Kombination mit ihrem EN weiter an. Wer sein Auto nach Italien und Slowenien verladen will, kann dies sonst lediglich in 's-Hertogenbosch in den Niederlanden tun und startet von dort im Sommerhalbjahr freitags zu den Zielen Livorno, Alessandria und Koper. Die Rückkehr ist am Sonntag. Das Privatunternehmen in Kooperation von EuroExpress verzeichnet für den Sommer 2015 bisher schon einen Zuwachs von über 30 Prozent gegenüber 2014. Weitere Infos und Buchung unter www.autoslaaptrein.nl.

Keolis jetzt in Düsseldorf

Düsseldorf. (le) Die Deutschlandverwaltung von Keolis, die unter der Marke eurobahn SPNV hauptsächlich in NRW betreibt, ist im Herbst von Berlin nach Düsseldorf umgezogen und dort direkt gegenüber dem Hauptbahnhof zu finden.

Neue ET 1440 auf der S 5 / S 8

Gelsenkirchen. (jg/km/le) Seit dem Fahrplanwechsel am 14.12.2014 verkehren auf der S 5 / S 8 neue Fahrzeuge der Baureihe ET 1440. Die bisher dort eingesetzten Triebzüge der Baureihe ET 422 werden seitdem auf der S 6 eingesetzt und führen im Vergleich zu den dort bislang eingesetzten lokbespannten Zügen aus den achtziger Jahren zu einer erheblichen Komfortverbesserung.

Der ET 1440 verfügt über 170 Sitz- und 173 Stehplätze, während der bisher eingesetzte ET 422 eine Kapazität von 192 Sitz- und 352 Stehplätzen aufweist. Auf der S 8 wird tagsüber durchweg in Doppeltraktion gefahren. Die geringere Platzzahl ist teilweise auf die nunmehr wieder vorhandene Toilette in den neuen Zügen zurückzuführen. Bis vor wenigen Jahren wurde die S 5 / S 8 durch 4-x-Wagen-Züge mit einer Gesamtkapazität von 302 Sitz- und 429 Stehplätzen bedient. Der konstruktiv auffälligste Unterschied des ET 1440 ist die niedrigere Einstiegshöhe, die bei Bahnsteigen mit einer Höhe von 76 statt 96 cm einen ebenerdigen Einstieg ermöglicht, sowie die deutlich geringere Anzahl von Türen – 5 statt bisher 12 pro Triebzug. Die niedrigere Einstiegshöhe war eine Vorgabe des ausschreibenden VRR. 80 cm Bodenhöhe im Fahrzeug ist aber auch technische Voraussetzung für den ebenfalls geforderten Einbau einer behindertengerechten Toilette. Langfristig sollen alle Bahnsteige auf diese Höhe umgebaut werden. Hauptargument des VRR für diese Entscheidung war der Umstand, dass bei der jetzt umgestellten S 5 / S 8 die Anzahl der niedrigeren und hohen Bahnsteige etwa gleich groß ist und auch langfristig aufgrund von Mischverkehren mit Güterzügen nicht alle Bahnsteige auf den bisherigen S-Bahnstandard von 96 cm erhöht werden können. Rein rechnerisch ist die Ausgewogenheit von hohen und niedrigen Bahnsteigen zutreffend. Zu berücksichtigen ist aber auch das Fahrgastpotential. Die niedrigeren Bahnsteige befinden sich eher am Rand der S 5 / S 8, während bisher im Raum Düsseldorf und damit im aufkommenstärksten Bereich ebenerdig eingestiegen werden konnte, wo jetzt eine Stolperfalle von 20 cm entstanden ist, die bereits zu einer öffentlichen Kritik der

Behindertenverbände geführt hat.

Kommentar 1

(jg/km) Die Stolperfalle von 20 cm und das dadurch erschwerte Aus- und Einsteigen insbesondere von mobilitätseingeschränkten Kunden verbunden mit der deutlich geringeren Anzahl von Türen dürfte in der Hauptverkehrszeit zu einer Verlängerung der Fahrgastwechselzeiten und damit zu Verspätungen auf der S 5 / S 8 führen, die auch Auswirkungen auf die parallel verlaufenden S 11 und S 28 haben werden.

Gerade im Bereich der Landeshauptstadt zeigt sich, wie fragwürdig die Entscheidung des VRR zur Umstellung der Bahnsteighöhen ist. Zwei von den auf Düsseldorf zulaufenden Linien – die S 6 und die S 11 – verkehren verbundübergreifend in den Bereich der S-Bahn Köln. Das Kölner S-Bahn-Netz ist zum Teil deutlich jünger als das im Rhein-Ruhr-Raum, so dass ein Bahnsteigumbau weder technisch sinnvoll noch wirtschaftlich erscheint. Vor einer groß angelegten Fahrzeugneubeschaffung sollte der VRR deshalb die Konsequenzen seines Tuns bedenken. De facto hat es nun zum Fahrplanwechsel neben den genannten Qualitätseinbußen bei der S 5 / S 8 auch noch eine Angebotsverschlechterung durch die erhebliche Reduzierung des Platzangebotes gegeben, deren Begründung sich für den Großraum Düsseldorf nicht erschließt. Der ET 1440 scheint eher für den RB- und RE-Verkehr als für die S-Bahn geeignet zu sein. Jedenfalls können sich die Kunden der S 6 jetzt endlich über zeitgemäße für den S-Bahn-Verkehr geeignete Einheiten des ET 422 freuen.

Bedauerlich ist auch, dass der werktägliche 20/40-Minuten „Hinketakt“ bei der S 8 östlich von Wuppertal-Oberbarmen beibehalten wurde.

Hier hätte man sich eine Weiterreichung der durch die Ausschreibung eingesparten Mittel in Form von Mehrleistungen an die Fahrgäste gewünscht. Das wäre auch mit der gleichen Anzahl von Triebzügen möglich, wenn die Zugschwächung in Wuppertal-Oberbarmen statt Hagen erfolgen würde.

Kommentar 2

(le) „Auch der längste Weg beginnt mit dem ersten Schritt.“ Diese chinesische Weisheit gilt auch für den langen Weg zu einer einheitlichen Bahnsteighöhe im Nahverkehr in NRW. Dies kann nur 76 cm sein, da fast alle S-Bahn-Linien heute durch Mischverkehre an den selben Bahnsteigen wie RB-, RE- oder Fernzüge halten, u. a. auch an Hauptbahnhöfen wie Duisburg, Oberhausen oder Gelsenkirchen. Daher muss man dem VRR für den Mut danken, diesen Schritt jetzt wohl abgewogen gegangen zu sein. Gerade auf der S 5 / S 8 gibt es viele Fahrgäste, die auf längeren Relationen unterwegs sind, von Wetter nach Dortmund, von Gevelsberg nach Wuppertal, von Gruiten nach Düsseldorf-Bilk, von Korschenbroich nach Düsseldorf, immer liegt die Fahrzeit bei über 20 Minuten, und da sind sowohl die Toilette (übrigens von PRO BAHN NRW für alle SPNV-Fahrzeuge gefordert) als auch die bequemen Sitze tatsächlich ein riesiger Fortschritt für den Komfort bei S-Bahn-Fahrzeugen, was für die große S-Bahn-Ausschreibung ab 12/2019 Maßstäbe setzen sollte.

Was die „Stolperfalle“ angeht, lohnt ein Blick nach Wetter. Hier war der Bahnsteig für die geringer genutzte S 5 passend, während aus den stärker frequentierten RE 16 und RB 40 auch nach oben ausgestiegen werden muss, ohne dass es dort große Aufregung gab. Selbst aus den Steuerwagen fast aller Dosto-Züge (Ausnahme RE 4) muss an 76 cm-Bahnsteigen fast 20 cm nach oben ausgestiegen werden, seit Jahren ohne Probleme oder besondere Zeitverzögerungen, offenbar auch eine Frage der Gewöhnung.

Jetzt gilt es, ein verbindliches Umbauprogramm für die S-Bahnsteige festzulegen, so dass auf der Ost-West-Kernstrecke in Düsseldorf möglichst mit dem für das nächste Jahrzehnt vorgesehenen Einsatz neuer Fahrzeuge auf der S 28 fast überall (der Hbf bleibt erst einmal außen vor) 76 cm-Bahnsteige vorhanden sind. Bis dahin bieten hier S 11, S 28 und S 68 einen stufenfreien Einstieg. Dass der NVR jetzt erst einmal nichts in die Richtung einheitlicher Bahnsteige unternimmt, gleichzeitig aber mit der S 13 nach Bonn-Oberkassel mehrere neue Bahnsteige mit Mischverkehr plant, sollte für uns im VRR kein Vorbild sein.

Die S-Bahn-Ausschreibung ab 12/2019 lässt jetzt genug Zeit, um ein noch besser an die Einsatzbedingungen an Rhein und Ruhr angepasstes Fahrzeug zu entwickeln, als es bei der kurzfristig durch den Verhandlungskompromiss zwischen VRR und DB Regio ermöglichten Ausschreibung der S 5 / S 8 geschehen konnte.

NWB: Kommunale Eigner steigen aus

Osnabrück. (le) Die kommunalen Anteilseigner an der NordWestBahn (NWB), die Stadtwerke Osnabrück AG (26 %) und die Verkehr und Wasser GmbH Oldenburg (10 %) wollen ihre Anteile zum Jahresende 2017 an den Mehrheitseigner Veolia Verkehr Regio GmbH (Berlin), die deutsche Tochter des französischen Transdev-Veolia-Konzerns, abgeben.

Auf den Standort des Unternehmens in Osnabrück und die Aktivitäten in Niedersachsen, Bremen und NRW soll die Entscheidung keine Auswirkungen haben. Die NWB bedient zahlreiche dieselbetriebene Strecken in NRW und ist mit 8,4 % der Kilometerleistung (2013) drittgrößter SPNV-Betreiber in unserem Bundesland.

Hintergrund für diese Entscheidung sind insbesondere vergaberechtliche Gründe, die mit rechtlichen Regelungen auf der europäischen Ebene verbunden sind. Für die Stadtwerke Osnabrück ist die Beteiligung an der NWB von einem Neben- zu einem zu großen Hauptgeschäft geworden.

Mülheim: MVG soll sparen statt investieren

Mülheim an der Ruhr. (ah) Nachdem im November letzten Jahres das Gutachten zur „mittel- bis langfristigen Investitionsstrategie im schienengebundenen ÖPNV“ vergeben wurde, beschlossen CDU und SPD im Dezember mit einem Haushaltsbegleitbeschluss für 2017 bis 2021 Kürzungen von insgesamt 19,5 Mio. Euro und einen Investitionsstopp. Dies führte prompt zu Widerspruch bei ver.di.

Im Dezember 2013 war besagtes Gutachten (vgl. **Ruhrschiene 2014#1**) beschlossen worden, konnte aber erst aufgrund von Abstimmungen mit der Bezirksregierung zum NVP im Sommer letzten Jahres ausgeschrieben werden. Ergebnisse werden nunmehr Ende diesen Jahres erwartet. Bis dahin gilt ein Investitionsstopp. Mit Ausnahme von Verkehrssicherungsmaßnahmen müssen Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung alle Investitionen über 200.000 Euro separat beschließen. Dies betrifft z.B. die von der Bezirksregierung mit der Genehmigung des NVP geforderten barrierefreien Umsteigehaltestellen Bahn – Bus am Hauptfriedhof (Linie 104, ca. 2,2 Mio. Euro) und Waldschlösschen (Linie 102, ca. 990.000 Euro), aber auch fast alle anderen Investitionen wie z.B. den Umbau von Haltestellen und die Nachrüstung von Aufzügen. Einige dieser Maßnahmen werden verschoben.

Zugleich beschlossen CDU und SPD in einem als Tischvorlage in den Rat eingebrachten Haushaltsbegleitbeschluss eine Reduzierung des Defizits der Mülheimer Verkehrsgesellschaft (MVG) im Umfang von 19,5 Mio. Euro, beginnend in 2017 mit 2 Mio. Euro und schließlich in 2021 von 6,5 Mio. Euro. Um dies mit konkreten Maßnahmen zu hinterlegen, wurde die MVG-Geschäftsführung beauftragt, „sämtliche Restrukturierungsmöglichkeiten in den Bereichen Organisation, Dienstleistungen, Lieferanten, Personalabbau etc. zu ermitteln und den Gremien zur Entscheidung vorzulegen.“ Dabei sind Neueinstellungen zu vermeiden.

Zum Vergleich: Der NVP soll ab 2017 mit Reduzierung der Straßenbahntakte jährliche Einsparungen von 2,2 bis 2,6 Mio. Euro bringen.

Die Beschlüsse haben prompt Widerspruch bei ver.di ausgelöst. Wenige Tage nach der

Ratssitzung gab es am 22. Dezember eine Aktion in der Innenstadt. „Die Mülheimer Politik hat den ÖPNV vor die Wand gefahren, indem über Jahre gerade mal nur das Notwendigste finanziert wurde“, kritisierten ver.di-Sekretär Rainer Sauer und MVG-Betriebsratsvorsitzender Ahmet Avsar. Wolfgang Michels entgegnete: „Wenn ich sehe, dass der gefahrene Bus-Kilometer zwei Euro, der mit der Straßenbahn sieben Euro kostet, muss es erlaubt sein, das System zu hinterfragen.“

Rücktrittsforderung an Aufsichtsratsvorsitzenden

Kurz vor Jahresende folgte die Aufforderung an den Aufsichtsratsvorsitzenden, den CDU-Fraktionsvorsitzenden Wolfgang Michels, seinen Rücktritt zu erklären: Durch seine Äußerungen habe sich Michels, der als Aufsichtsratschef seit Jahrzehnten maßgeblich über das Nahverkehrsunternehmen mitbestimme, aus Sicht von ver.di disqualifiziert. „Einerseits soll er in dieser herausragenden Position das Unternehmen nach vorne bringen, andererseits schlüpft der CDU-Mann dann wieder in seine Rolle als Fraktionsvorsitzender und holt den dicken Sparhammer raus,“ so Rainer Sauer.

Nach seinem Weihnachtsurlaub erklärte Michels dazu: „Ich bleibe Aufsichtsratsvorsitzender und lasse mich von ver.di nicht so einfach aus dem Amt drängen.“ Vielmehr stelle er sich doch seit Jahren bei jeder Gelegenheit vor die Mitarbeiter der MVG und betone, wie sehr er die Fahrer bewundere. Und wenn es zur Systemumstellung komme, könnten die Straßenbahnfahrer doch problemlos einen Bus übernehmen.

Ob wirklich alle Straßenbahnfahrer auch einen Busführerschein haben, darf bezweifelt

werden. Und ob ein weiterer Investitionsstopp hilft, ebenso. Schon heute schiebt MVG-Geschäftsführer Klaus-Peter Wandelenus einen Investitionsstau von rund 20 Mio. Euro vor sich her. Und das bei leeren Kassen und fehlender Kreditwürdigkeit. Wandelenus hat nun das Problem, dass er den NVP umsetzen muss, und der erfordert nun einmal auch viele Investitionen.

Diskussion um Zukunft von VIA

Sparpotential soll auch die gemeinsame Verkehrsgesellschaft VIA (EVAG, DVG und MVG) bringen. Das Ziel sind jährlich 13,5 Mio. Euro. Erreicht ist inzwischen ungefähr die Hälfte. Aber auch bei VIA hängt der Haussegen schief und es wird seit Wochen wieder einmal über Strukturen statt über Gemeinsamkeiten diskutiert.

Nach einem Spitzengespräch der Oberbürgermeister von Essen, Mülheim und Duisburg Mitte Januar haben diese ein klares Bekenntnis zu VIA abgegeben: Sie machten deutlich, „dass die städteübergreifende Kooperation der drei Verkehrsunternehmen weiterhin von besonderer Bedeutung und Strahlkraft für das Angebot und die Qualität im ÖPNV, die Entlastung der kommunalen Haushalte sowie für die nachhaltige Sicherung der Beschäftigungssicherung ist.“ Und es müsse gelingen, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, „um die Komplexität des Unternehmens zu optimieren.“ Deshalb sei der Verbund auch offen für andere Verkehrsgesellschaften,

so der MVG-Aufsichtsratsvorsitzende Michels. „Ein Scheitern wäre eine riesige Blamage für die Ruhrgebietsstädte.“ Während Bündnis 90 / Die Grünen an ihrem Ziel eines gemeinsamen ruhrgebietsweiten Verkehrsbetriebes festhalten, möchte Michels auch in zehn Jahren noch einen eigenen städtischen Verkehrsbetrieb haben.

Und so lange das Kirchturmdenken im Ruhrgebiet fest verankert ist, besteht auch wenig Hoffnung, dass Kosten für Geschäftsführer und Aufsichtsräte der rund zwei Dutzend Verkehrsbetriebe eingespart werden könnten.

Wie wichtig das Thema Straßenbahn einigen Fraktionen ist, zeigte sich bei der Eröffnung der Wanderausstellung „Die moderne Tram in Europa“ der Münchener Verkehrsgesellschaft, die seit Mitte Januar für vier Wochen im Mülheimer Medienhaus zu sehen ist: Anwesend waren ein Stadtverordneter der SPD, der einzige Stadtverordnete der Wählergemeinschaft „Bündnis für Bildung“ sowie der verkehrspolitische Sprecher und MVG-Aufsichtsrat von Bündnis 90 / Die Grünen. Hinzu kamen Vertreter des MVG-Betriebsrates einschließlich eines Aufsichtsrates und einige interessierte Bürger.

Wie es in Mülheim mit dem ÖPNV und insbesondere mit dem Schienenverkehr weitergehen wird, ist indes offen. Die SPD möchte nach Vorlage des ÖPNV-Gutachtens einen Ratsbürgerentscheid über die Zukunft der Straßenbahn durchführen lassen. Die Diskussion in Oberhausen zur Linie 105 zeigt, was das bedeutet.

Linie 105: Entscheidung am 8. März

Oberhausen. (le) Nach langen Gremiensitzungen hat der Rat der Stadt Oberhausen am 15.12.2014 einstimmig einen Ratsbürgerentscheid über den Bau der Straßenbahnlinie 105 zwischen Essen Unterstraße und der ÖPNV-Trasse in Oberhausen am 08.03.2015 beschlossen. Der „Wahlkampf“ zu diesem Thema ist inzwischen in vollem Gange.

Während der Behandlung des Antrags auf einen Ratsbürgerentscheid legten die Christdemokraten einen Änderungsantrag mit einer anderen Trasse vor, die nicht mehr das Stahlwerksgelände aufgeständert durchqueren und entlang der DB-Walzwerktrasse den nordöstlichen Bereich der Neuen Mitte mit Musicaltheater, Aquapark, Marina, Sealife

usw. anbinden, sondern ebenerdig die stark belastete Osterfelder Straße queren und insgesamt kurvenreich mitten in der Centroatlee (Hauptzufahrt zu den Parkhäusern) bis kurz vor die ÖPNV-Trasse verlaufen sollte. Ab hier waren dann zwei eingleisige Rampen – jeweils mit Haltestellen im eingleisigen Bereich – auf die ÖPNV-Trasse in Richtung Hauptbahnhof und

Sterkrade vorgesehen, wobei insbesondere die rund 300 Meter lange Rampe Richtung Sterkrade abenteuerlich zwischen Trassenhaltestelle Neue Mitte und Köpi-Arena verlaufen sollte. Schon ein kurzer Blick vor Ort zeigt, dass dies nicht möglich ist und einen völligen Umbau der Zuwegung zur Arena und der Tragkonstruktion der Trassenhaltestelle erfordern würde. Nach Berechnung der CDU wäre diese Trasse rund 30 Mio. Euro billiger als die städtische Planung, wobei bei den meisten Kostenposten nur nach dem Dreisatz entsprechend der Trassenlänge kalkuliert wurde und die Kosten für die Rampen außen vor blieben. Beim Ratsbürgerentscheid sollte nur über die städtische Planung abgestimmt werden, damit der CDU-Plan anschließend weiter verfolgt werden könnte.

PRO BAHN lehnte diesen Vorschlag als wenig sinnvoll ab, vor allem weil die oben genannten Bereiche im Nordosten der Neuen Mitte überhaupt nicht erschlossen würden, was diese Lösung zwar billiger, aber nicht wirtschaftlicher mache. Daraufhin wurde PRO BAHN vom Chef des Bündnisses Oberhausener Bürger (BOB), Karl-Heinz Mellis, angegriffen, der von „eine(r) zusammengetrommelte(n) Truppe von Verwaltung bis PRO BAHN und vereinzelt Vertretern der Wirtschaft“ sprach.

Bei der Ratssitzung am 15.12. wurde schließlich der CDU-Antrag nach langer Debatte zurückgezogen, da die Ratsmehrheit aus SPD, Grünen und FDP bei einem Scheitern des Ratsbürgerentscheids (Zwei-Drittel-Mehrheit erforderlich) umgehend den Bau der Linie 105 beschließen wollte.

Die Planung der 105 wurde inzwischen mit Bund, Land, VRR und Bezirksregierung abgestimmt, der Förderantrag gestellt. Die Standardisierte Bewertung ergab einen Nutzen-Kosten-Quotient von 2,04 und wird noch im Februar nach Freigabe durch den Bund öffentlich einsehbar sein. Die darin enthaltene Folgekostenrechnung kommt zu dem Ergebnis, dass die jährliche Mehrbelastung der STOAG durch das Projekt einschließlich der Finanzierung des Eigenanteils der Strecke und der Fahrzeuge

bei jährlich rund 300.000 Euro liegt, die Fahrgastprognose ergibt im Gesamtnetz rund 8.400 neue Fahrgäste, insbesondere Umsteiger vom Individualverkehr.

„Sag ja zur 105“

Inzwischen hatte sich ein breites Aktionsbündnis „Sag ja zur 105“ gebildet, in dem neben Verkehrs- und Umweltverbänden wie PRO BAHN, ADFC, VCD und BUND auch Wirtschaftsverbände (u. a. IHK, Einzelhandelsverband, Handwerkskammer), Gewerkschaften, Betriebsräte und Firmen aus der Neuen Mitte zusammengeschlossen haben. Unter fachlicher Leitung eines Kommunikationsbüros wurde neben einem Promotionsfilm für die Linie 105, in dem auch Verkehrsminister Michael Groschek und Ex-Ministerin Bärbel Höhn (beide sind aus Oberhausen) Werbung machen, u. a. im Auftrag der STOAG auch ein kurzer und peppiger Youtube-Clip („Reibungsloser Verkehr – so geht’s“) produziert, der ein junges Paar beim Liebespiel zeigt, das dann plötzlich von einem Schaffner mit dem Ruf „Endstation! Alles aussteigen, bitte!“ unterbrochen wird. Dieser Clip hat bundesweit Aufmerksamkeit erregt (über 80.000 Aufrufe).

Inzwischen zeigt es sich, dass die Straßenbahngegner nicht vor falschen Tatsachenbehauptungen zurückschrecken. So schreibt das örtliche Werbeblättchen, dass neben den 300.000 Euro Betriebskosten noch Finanzierungskosten für den Eigenanteil an der Strecke und für die Fahrzeuge anfielen. Störend wirkt sich auch die Debatte um die Zukunft der Straßenbahn in der Nachbarstadt Mülheim aus. CDU und BOB wiederholen immer wieder Aussagen der Mülheimer CDU oder AfD und fragen, was Oberhausen denn mache, wenn Mülheim die Straßenbahn abschaffe.

PRO BAHN hat als Ortstermine am 07.02. öffentliche Trassenbegehungen in der Neuen Mitte durchgeführt und lädt am 21.02. zu einer öffentlichen Testfahrt Sterkrade Bahnhof – Essen Berliner Platz und zurück mit DB auf dem Hin- und Linie 105 auf dem Rückweg ein.

Bogestra: NF6D ausgebremst

Bochum. (le) Nachdem ein Anriss in der Achse eines Einzelrad-Einzelfahrwerks einer NF6D-Straßenbahn der Bogestra festgestellt wurde, sind alle 42 entsprechenden Fahrzeuge einer zusätzlichen Überprüfung unterzogen worden, die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde auf 30 km/h herabgesetzt. Daher mussten auch die Fahrpläne der betroffenen Linien 302 und 308/318 angepasst werden. Die Linie 302 wird in Wattenscheid getrennt, der Umstieg erfolgt an der Haltestelle Freiheit. Die Linie 308 verkehrt nur bis Linden Mitte, auf dem Abschnitt Linden Mitte – Hattingen Mitte verkehren Busse. Auch die Linie 301 musste angepasst werden, auf der 306 verkehren teilweise ältere Fahrzeuge, weshalb leichte Verspätungen nicht auszuschließen sind. Einzelne Einsatzwagen können zur Zeit nicht angeboten werden.

DSW21-Fahrgäste testen Sitze

Dortmund. (om) 64 Stadtbahnen möchten die DSW21 in den nächsten Jahren modernisieren. Zu diesem Zweck war vom 27.01. bis 13.02.15 auf den Linien U 41, U 42 und U 47 ein Sonderwagen unterwegs, in dem man als Fahrgast sechs verschiedene Sitzmodelle testen und bewerten konnte, darunter auch das zur Zeit benutzte (gepolsterte) Modell. Hierzu fuhren tagsüber DSW-Auszubildende mit Bewertungsbögen mit, die auch die Repräsentativität der Umfrageergebnisse sicherstellen sollten. Für die DSW21 ist bei der Neanschaffung der Sitze laut eigener Aussage die subjektive Bequemlichkeit bei den Fahrgästen mitentscheidend, denn "am Ende beeinflussen oft ganz andere Körperteile unterbewusst das Mobilitätsverhalten".

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 Uhr bis 18:30 Uhr

Vorsitzender: Dirk Grenz, Baumberger Weg 1, 46145 Oberhausen, ☎ 0208 6356784, ✉ grenz@probahn-ruhr.de
Stv. Vors.: H. Kohring, Alter Uentropfer Weg 77, 59071 Hamm, ☎ 02381 487317, ✉ kohring@probahn-ruhr.de
Beisitzer: Lothar Ebberts, Neugahlener Str. 20, 46149 OB, ☎ 0208 6351916, ✉ ebberts@probahn-ruhr.de
Beisitzer: Johannes Gith, Weißenburger Str. 6, 45468 Mülheim, ☎ 0172 2036585 ✉ gith@probahn-ruhr.de
Beisitzer: Oliver Mantel, Dortmund, ☎ 0231 13048788 und 0176 41573872, ✉ mantel@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
Spendenkonto: PRO BAHN NRW, Sparda-Bank West, IBAN: DE11 3706 0590 0003 8078 00, BIC: GENODED1SPK

Bitte als Verwendungszweck angeben: „Ruhrschiene“!

PRO BAHN Regionalverband Münsterland, Internet: <http://www.probahn-muensterland.de>

Vorsitzender: Franz Maxwill, Pfarrer-Jaegers-Str. 2, 48351 Everswinkel, ☎ 02582 99909, ✉ fmaxwill@web.de

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

Vorsitzender: Frank Michalzik, Bahnhofstr. 85a, 46499 Hamminkeln-Mehrhoog,

☎ 02857 915992 ✉ vorsitzender@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, ☎ 030 2017 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: Rainer Engel (re), Günter Fiedler (gf), Johannes Gith (jg), Dirk Grenz (dg), Axel Hercher (ah), Thomas Lins (tl), Oliver Mantel (om), Kurt Meisen (km)

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

Landesversammlung

(le) Die diesjährige Landesversammlung von PRO BAHN NRW findet im Bereich des Regionalverbands Ruhr statt. Der Landesverband lädt am Samstag, den 18. April, ins Haus Union, Schenkendorfstr. 13, 46047 Oberhausen, ein. Details zum Ablauf werden in der schriftlichen Einladung genannt.

Spendenauf Ruf Linie 105

(le) Der Regionalverband Ruhr beteiligt sich im Rahmen des Aktionsbündnisses „Sag ja zur 105“ nicht nur inhaltlich, sondern auch finanziell bei dem Werben um eine Zustimmung zum Straßenbahnneubau. Neben unseiner örtlichen Aktiven, die bereits tief in die privaten Taschen gegriffen haben, würden wir uns über weitere Spenden freuen. Bei Überweisung auf das Konto des Landesverbands (Seite 11) mit dem Stichwort „Linie 105“ kann auch eine Spendenbescheinigung für das Finanzamt ausgestellt werden.

Februar

Donnerstag, 12.02.2015, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandestr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf

Dienstag, 17.02.2015, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Samstag, 21.02.2015, 11:50 Uhr
Testfahrt OB-Sterkrade Bahnhof – Essen, Berliner Platz (s. S. 10) ☎ Oberhausen-Sterkrade

Dienstag, 24.02.2015, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

März

Donnerstag, 05.03.2015, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

Samstag, 15.03.2015
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Überraschungstour
10:40 Uhr E Hbf ☎ (Service Point)

Dienstag, 17.03.2015 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 24.03.2015, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

April

Donnerstag, 09.04.2015, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

Sonntag, 12.04.2015
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Zwischen Erin und Schwerin:
Castrop
10:10 Uhr E Hbf ☎ (Service Point)

Samstag, 18.04.2015
NRW-Landesversammlung, Haus Union, Schenkendorfstraße 13, 46047 Oberhausen, ☎ Feuerwache

Dienstag, 21.04.2015, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 28.04.2015, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Mai

Freitag, 01.05.2015, ab 11:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Infostand Dortmund, Westfalenpark

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 Franz Maxwill, ☎ 02582 99909, ✉ fmaxwill@web.de

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

Ja, ich bin an PRO BAHN interessiert.

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

Name, Vorname

Straße

PLZ, Wohnort

weitere Familienmitglieder

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.) Beruf (freiwillig)

Datum, Unterschrift

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige hiermit den Fahrgastverband PRO BAHN e.V., Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die vom Fahrgastverband PRO BAHN e.V. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

IBAN

BIC

Datum, Unterschrift

- Einzelmitglied 46,- Euro/Jahr
- Juniormitglied (≤ 26 Jahre) 28,- Euro/Jahr
- Familienmitgliedschaft 54,- Euro/Jahr
- Fördermitgliedschaft ab 80,- Euro/Jahr (Firmen, Institutionen, Kommunen)