



## Neuer ZOB in Schwelm eröffnet

Schwelm. (km) Ende August wurde der neue ZOB vor dem Bahnhof in Schwelm fristgemäß nach sechsmonatiger Bauzeit eröffnet. Die Busse halten nun unter einer mit einer Photovoltaikanlage ausgestatteten Dachkonstruktion. Die Haltestellen sowie der Zugang zum Bahnhof wurden barrierefrei gestaltet.



Der neue ZOB am Bahnhof Schwelm, Foto: Kurt Meisen.

Es gibt ausreichend wettergeschützte Sitzmöglichkeiten, eine moderne Beleuchtungsanlage sorgt auch in der Dunkelheit für ein verbessertes subjektives Sicherheitsgefühl. Sehr erfreulich ist auch die für die Region hohe Anzahl von ebenfalls unter der Dachkonstruktion untergebrachten und somit wettergeschützten Fahrradabstellmöglichkeiten. Was fehlt, ist eine Fahrplaninformation in Echtzeit, diese soll aber nach Angabe der VER noch installiert werden, wenn die technischen Voraussetzungen in der Betriebszentrale geschaffen sind.

### In dieser Ausgabe:

- S. 1 - 3: Schwelm, Südwestfalen
- S. 3 - 6: ÖPNV-Finanzierung, RRR
- S. 7 - 8: Betuwe, Abellio, Tarif
- S. 9 - 11: E-Kray, Kurzmeldungen
- S. 11 - 12: 105, Impressum, Termine

Wer nun vom ZOB in den Bahnhof eintritt, den erwartet optisch wie funktionell ein Rückschlag. Der Bahnhof befindet sich seit Jahren in einem trostlosen Zustand. Aufzüge gibt es nur auf dem Weg zum vorderen Bahnsteig der S-Bahn. Zum hinteren und damit deutlich mehr frequentierten Bahnsteig der RE-Linien gibt es keinen Aufzug. Während vor dem Bahnhof das letzte I-Tüpfelchen an Barrierefreiheit geschaffen wurde, ist diese auf der wichtigen Relation zwischen Bus und Bahn weiterhin jäh unterbrochen. Der Schwelmer Bahnhof gehört jedoch zu den Nachrücker-Maßnahmen, die im Zuge der Modernisierungsoffensive 2 barrierefrei ausgebaut werden sollen.

Nicht viel besser sieht es mit der Informationsinfrastruktur aus. Eine bereits vor drei Jahren mit genauem Inbetriebnahmedatum angekündigte Informationsanzeige in der Eingangshalle und auf den Bahnsteigen fehlt bis heute. Nicht einmal die mittlerweile an

kleinsten Haltepunkten installierten einzelnen Laufschriftanzeigen sind vorhanden. Dabei wäre gerade an einem Bahnhof mit Alternativen zwischen S-Bahn und RE eine Information über Verspätungen besonders wichtig. Es ist kaum nachzuvollziehen, warum der Zustand des Schwelmer Bahnhofs beim Qualitätsbericht SPNV 2013 des Landes in die Kategorie akzeptabel und damit in die beste Stufe eingeteilt wurde. Neben Sauberkeit und Graffiti wurde dabei auch die Funktion, zu der ausdrücklich Fahrgastinformationssysteme gehören, untersucht.

In den vergangenen Jahren keimte in den Medien immer wieder die Hoffnung einer umfassenden Bahnhofsrenovierung mit anschließender Vermietung von Ladenlokalen wie Bäckerei und Buchhandlung auf. Ende Oktober wurde das Gebäude endlich an eine Investorengemeinschaft verkauft.

## Freie Fahrt für Schüler in Südwestfalen

**Siegen. (aw) Seit dem Beginn des Schuljahres können alle 45.500 Schüler der Kreise Siegen-Wittgenstein und Olpe das kostenlose Schülerticket nutzen. Zu den Schulzeiten werden die Busse gut genutzt. Die Schüler, deren Eltern die Fahrkarte oder einen Anteil bisher selbst bezahlen mussten, können nun wie ihre Mitschüler, denen eine Fahrkarte zustand, mit den Bussen und Bahnen fahren und müssen nicht mehr laufen.**

Wer morgens unterwegs ist, sieht die vielen Schüler an den Haltestellen auf den Bus warten. Die Busfahrer freut es und die Verkehrsunternehmen Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd, Busverkehr Ruhr-Sieg und die Bahngesellschaften bekommen die Transportkosten von den Kreisen Siegen-Wittgenstein und Olpe erstattet.

PRO BAHN sieht einen besonderen Erfolg darin, dass sich die Politik endlich ihrer Verantwortung stellt und den ÖPNV als Daseinsvorsorge zumindest für alle Schüler kostenfrei bereitstellt. Folgen müsste nun, ein gutes Angebot und eine Alternative zum Auto für alle ÖPNV-Nutzer zu entwickeln. In den letzten Jahrzehnten wurde der Flughafen Siegerland, den nur wenige Privat- und Geschäftsfieger nutzen, mit Millionenbeträgen gefördert und

zuletzt eine EuroCity-Verbindung ohne nachhaltigen Erfolg eingerichtet. Erst jetzt kommen Verbesserungen für Schüler und Pendler!

### Freizeitnutzung

Einen weiteren positiven Aspekt sieht Achim Walder von PRO BAHN darin, dass Schüler den ÖPNV mit seinen Möglichkeiten auch am Nachmittag außerhalb der Schule und in den Ferien kennenlernen. Der Wunsch nach einem eigenen Auto wird sicher nicht kleiner, ist aber vielleicht nicht mehr so zentral. Durch das Schülerticket werden jedoch auch neue Bedürfnisse in Richtung einer Taktverdichtung in ländlichen Gebieten oder nach Spätverbindungen geweckt.

Die Gesamtkosten für das Ticket belaufen sich in Siegen-Wittgenstein und Olpe zusam-

men auf rund 5,9 Mio. Euro pro Jahr. Dieser Betrag kommt unternehmensneutral allen Verkehrsunternehmen der Region insgesamt zu Gute. Ein zweiter Schritt wird sein, das Ticket den Schülern der Berufskollegs und den Azubis anzubieten, die in unserer Region wohnen

und hier ein Berufskolleg besuchen oder ihren Ausbildungsbetrieb haben.

*Somit kann das Schülerticket Südwestfalen als Pilotprojekt in Deutschland angesehen werden, auch wenn es ähnliche Projekte schon im europäischen Ausland gibt.*

## Bald mehr Geld für ÖPNV in NRW?

**Düsseldorf/Kiel. (le) Bei der Länder-Verkehrsministerkonferenz Anfang Oktober in Kiel wurde einstimmig ein Beschluss zur Neufestsetzung und -verteilung der Regionalisierungsmittel ab 2015 gefasst, der schrittweise eine deutliche Verbesserung für NRW erwarten lässt.**

Insgesamt fordern die Landesverkehrsminister eine – durch ein Gutachten fundierte – Mindest-Mittelausstattung von 8,5 Mrd. Euro (heute sind es rund 7,3 Mrd. Euro) mit einer auskömmlichen Dynamisierung, worunter sie einen Ausgleich der Änderungen bei Trassen- und Stationspreisen und eine zweiprozentige Steigerung für die übrigen Kosten verstehen.

Nach dem neuen sogenannten Kieler Schlüssel, der sich zu je 50 % nach der Einwohnerzahl 2012 und den bestellten Zugkilometern für 2015 bemisst, würde der Anteil von NRW an den Gesamtmitteln von 15,76 % schrittweise bis 2030 auf 18,99 % ansteigen, wobei bis 2020 größere Schritte vorgesehen sind, so dass bereits 2019 der Zielschlüssel zur Hälfte erreicht wird. NRW hatte den Vorschlag mit der schrittweisen Steigerung eingebracht, aber einen anderen Schlüssel aus Einwohnerzahl, Fläche und SPNV-Verkehrsleistung vorgeschlagen.

### Der Bund ist am Zug

Jetzt muss der Bund die Höhe und den Schlüssel für die Regionalisierungsmittel neu festsetzen, wobei Finanzminister Schäuble bereits eine harte Haltung vorgegeben hat, indem er in den Entwurf des Bundeshaushalts 2015 die Regionalisierungsmittel nur in derselben Höhe wie 2014 ohne jegliche Dynamisierung eingesetzt hat. Auch wird er wohl eine Festsetzung über 2019 hinaus ablehnen, stattdessen möglichst auch die Regionalisierungsmittel in die Neuverhandlungen über die Bund-Länder-Finanzbeziehungen einbringen. Allerdings stehen die Regionalisierungsmittel eigentlich

nicht zur Disposition, da Grundgesetz-Artikel 106a den Ländern für die SPNV-Leistungen einen Beitrag aus den Steuermitteln des Bundes zusichert.

Auch wenn nicht mit einer massiven Erhöhung des Topfes gerechnet werden kann, würde NRW durch Anwendung des neuen Schlüssels bis 2020 Jahr für Jahr rund 24 Mio. Euro zusätzlich gegenüber der bisherigen Berechnung erhalten, Geld, das für den Nahverkehr zweckgebunden ist. Natürlich bringen sich jetzt schon die verschiedenen Empfänger dieses Geldes mit ihren Forderungen in Stellung, und auch PRO BAHN wird sich an der Diskussion beteiligen. Unstrittig ist, dass vordringlich mehr Geld für Investitionen bereitgestellt werden muss. Bei der letzten Revision des ÖPNV-Gesetzes des Landes wurde die pauschale Investitionsförderung nach § 12 von 150 auf 120 Mio. Euro abgesenkt, und auch für nach § 13 geförderte Investitionen im besonderen Landesinteresse ist seitdem weniger Geld verfügbar, da im Gegenzug die SPNV-Pauschale deutlich erhöht werden musste, um die Verkehrsverträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen bedienen zu können. Welcher Mittelbedarf zukünftig für die jetzigen Betriebsleistungen mindestens erforderlich ist, wird erst klar werden, wenn die laufenden Ausschreibungen, insbesondere zu den Betriebsleistungen mit den RRR-Fahrzeugen, abgeschlossen sind.

### Kommentar

*Im Vorfeld haben viele Beobachter prognostiziert, dass NRW bei den Verhandlungen*

keinen Blumentopf gewinnen könne, da man ja ein einstimmiges Votum aller Länder brauche. Seitdem ich erfuhr, dass NRW einen langfristigen Stufenplan für die Änderung des Schlüssels vorgeschlagen hatte, war ich ganz hoffnungsvoll. Denn nur so können Länder, die größere Anteile abgeben müssen, und das sind die östlichen Bundesländer, überhaupt damit umgehen. Die langfristigen Verkehrsverträge lassen Abbestellungen im größerem Umfang gar nicht zu, dies kann überwiegend erst bei Neuausschreibungen erfolgen. Natürlich wäre es aus NRW-Sicht schöner, wenn wir bald einen Anteil nach dem jährlich neu berechneten Königsteiner Schlüssel – zusammengesetzt

zu einem Drittel aus Einwohnerzahl und zu zwei Dritteln Steueraufkommen – erhielten, das wären 21,24 % nach dem Stand von 2014, würde aber der Gesamtsituation im Bund auch nicht gerecht, da dabei strukturschwächere Länder deutlich benachteiligt würden. Und gerade Nahverkehr, insbesondere SPNV, ist ein Instrument, um regionale Strukturen zu verbessern. Freuen wir uns auf wahrscheinlich steigende Finanzmittel und gehen wir mit guten Argumenten in den Verteilungskampf. Andere Auseinandersetzungen mit dem Bund, zum Beispiel um die Nachfolgeregelungen für das GVFG-Bundesprogramm und die Entflechtungsmittel, werden bis 2020 noch folgen.

## RRX-Planung macht Fortschritte

**Rhein-Ruhr. (le) Die Planungen für den Infrastrukturausbau der Hauptstrecke Köln – Duisburg – Essen – Dortmund für den Rhein-Ruhr-Express kommen voran. Die Pläne für Essen haben bereits offen gelegen, jetzt sind Bochum und ein erster Abschnitt in Düsseldorf an der Reihe. Auch die Ausschreibungen für die Betriebsleistungen mit den RRX-Fahrzeugen haben eine weitere Hürde genommen.**

Im September lagen die Pläne für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 5a (Stadtgebiet Essen) offen. Hier geht es zum einen um eine Optimierung der Ferngleise Essen – Wattenscheid – Bochum, zum anderen um zusätzlichen Ausbau auf der S-Bahn-Strecke Essen – Essen-Steele – Bochum. Hintergrund ist das Betriebskonzept für den RRX, das eine Führung des RE 16 in der heutigen Zeitlage über die Ferngleise nicht mehr zulässt. Auch die RB 40 könnte nur dann über die Ferngleise geführt werden, wenn auf den Halt in Essen-Kray Süd verzichtet wird. Die Planung sieht jetzt vor, östlich des Bahnhofs Bochum-Langendreer eine Verbindungskurve zwischen den S-Bahn-Gleisen und der Strecke Bochum – Witten zu bauen. Um die Kapazität zwischen Essen Hbf und Essen-Steele Ost zu erhöhen, wird hier ein drittes Gleis aktiviert. Weiterhin wird die Strecke von Hattingen in Essen-Steele Ost zukünftig nicht mehr über das Gegengleis in die Strecke von Bochum eingefädelt, sondern mit Hilfe einer Unterführung. Das dritte Gleis ist vorrangig für die Linien RE 16 und RB 40 vorgesehen, die

damit unabhängig von den S-Bahn-Linien 1 und 3 in Essen Hbf das Stumpfgleis 9 anfahren können. Die bisher genutzte zweigleisige Ausfahrt von Gleis 9 nach Essen-Kray Süd soll dafür nur noch eingleisig werden, das andere Gleis wird stattdessen auf das bestehende Gütergleis von Essen Ost nach Essen-Steele geführt. In Essen-Steele müssen diese Züge allerdings über die von der S 9 genutzten Bahnsteiggleise geführt werden.

Auf der Hauptstrecke Essen – Wattenscheid – Bochum sind Blockverdichtungen geplant. Um eine dichte Zugfolge zu gewährleisten, müssen in Bochum Hbf jeweils beide Bahnsteiggleise alternierend angefahren werden, wofür eine Anpassung und Geschwindigkeitserhöhung der Weichen in Bochum Hbf erforderlich ist. Weiterhin soll der Haltepunkt Essen-Kray Süd ganz entfallen, in Wattenscheid sollen als Kompensation für die wegfallenden Linien RE 16 und RB 40 zwei der vier RRX-Linien halten. PRO BAHN hat in einer Einwendung zur Planfeststellung gefordert, die Machbarkeit eines RRX-Haltes in Höhe der Krayer Straße (Arbeitstitel Essen

Ost) zu prüfen. Fahrplantechnisch müsste dies bei den anderen beiden RRX-Linien möglich sein. Hier ist eine gute Verknüpfung mit dem Busnetz möglich, so dass hierdurch die benachbarten Stadtteile wie Kray, Steele, Freisenbruch oder Leithe wesentlich besser an den RRX angebunden würden. Insbesondere in Richtung Dortmund sind damit deutliche Reisezeitgewinne möglich.

Die eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) ergibt für die Planung auf der S-Bahn-Strecke eine immer noch ausreichende Leistungsfähigkeit, Zitat: „Die geplanten Infrastrukturänderungen ermöglichen im Bereich Essen - Dortmund die Führung schneller Züge des SPNV über die S-Bahn-Infrastruktur. Die geänderte Betriebsprogramm-Zusammensetzung führt zu einer Reduzierung der Kapazität insgesamt um ca. 9%. Die Prognose 2025 (Betriebsprogramm im Planfall RRX) ist weiterhin mit optimaler Betriebsqualität fahrbar.“ Die EBWU für die Fernbahnstrecke führt zu folgendem Ergebnis: „Die geplanten Infrastrukturänderungen und die Verlagerung der Verkehre führen zu einer Steigerung der Kapazität um ca. 23% bzw. 28%. Die Betriebsqualität der Prognose 2025 (Betriebsprogramm im Planfall RRX) liegt im wirtschaftlich optimalen Bereich. Die Leistungsfähigkeit ist an Freitagen im Tageszeitraum voll ausgeschöpft.“

### Weniger Fernverkehr?

Das Betriebsprogramm für den Fernverkehr ist in einer den Planunterlagen beigelegten sma-Studie „Auswirkungen der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege mit dem Prognosehorizont 2025 auf den Ausbaubedarf beim RRX“ in der Prognose des Bundes für den Rhein-Ruhr-Korridor deutlich zusammengestrichen: „Besonders in Richtung Berlin wird eine erhebliche Reduzierung der Zugzahlen prognostiziert. Die heute stündlich durch den Ruhrkorridor und den Wupperkorridor verkehrenden Flügelzüge der ICE-Linie 10 verkehren laut Bundesprognose zukünftig nur noch zweistündlich alternierend ohne Flügel /

Vereinigen der Zugteile in Hamm. Die ICE-Linie 41 aus München endet demnach systematisch in Essen Hbf. Heute verkehrt diese Linie zeitweise bis Dortmund und ist auch dort an die Werkstatt angebunden. Bei der IC-Linie 51 (Mitte-Deutschland-Verbindung) geht die Bundesprognose hingegen von einer Steigerung auf 8 Zugpaare aus (heute 3 Zugpaare). Der Mehrverkehr auf der Relation Hamburg – Köln verläuft nach Bundesprognose über die Wupper-Achse.“ Und für die Zusatzzüge der IC-Linie 32 Richtung Berlin setzen die Gutachter auch nur einen Zweistundentakt an, obwohl heute weitgehend stündlich gefahren wird.

Für die PFA 3.0 (Düsseldorf-Wehrhahn – Düsseldorf-Unterrath) und 5b (Stadtgebiet Bochum) fanden bereits die Bürgerinformationsveranstaltungen statt, die Offenlegungen starten jetzt. Für den PFA 4 (Mülheim-Styrum – Mülheim-Heißen), in dem nur zusätzliche Überleitverbindungen zwischen Fern- und S-Bahn-Gleisen östlich des Hauptbahnhofs vorgesehen sind, konnte auf ein Planfeststellungsverfahren verzichtet werden, hier besteht – wie auch im Bereich Köln-Mülheim – bereits Baurecht. Für 2015 sind Offenlegungen in weiteren Abschnitten geplant, als letzte – erst in 2016 – sind u. a. die PFA 2.0 und 2.1 im Düsseldorfer Süden und 6 in Dortmund vorgesehen. Hintergrund sind noch mögliche Änderungen an den Planungen, die im Rahmen der Bewertungen für den neuen Bundesverkehrswegeplan überprüft werden. So wird auch eine Planvariante mit RRX-Halten in Düsseldorf-Benrath und Köln-Mülheim untersucht, für die der sechsgleisige Ausbau nicht nur bis südlich Düsseldorf-Reisholz, sondern bis südlich Düsseldorf-Benrath erforderlich wäre. In Dortmund ist die Neusortierung der Bahnsteiggleise sowie der Bau einer kreuzungsfreien Ausfädelung von den Ferngleisen in Richtung Lünen nur dann vorgesehen, wenn auch die Strecke Lünen – Münster zweigleisig ausgebaut wird. Ansonsten würde die bis Münster vorgesehene RRX-Linie 1 in Dortmund enden. Für diesen Fall schreiben die Gutachter von sma in einer Studie aus 2011: „Ohne



ABS Münster – Lünen kann die Infrastruktur in Dortmund Hbf den prognostizierten Verkehr gerade noch aufnehmen, und es ist kein Ausbau notwendig.“

Inzwischen gibt es Unmut über die Zeitplanung der Planfeststellungen, da dadurch unterschiedliche Maßstäbe für den Lärmschutz gelten. Für alle Verfahren, die erst nach dem 1.1.2015 eingeleitet werden (durch Einreichung der Unterlagen beim Eisenbahnbundesamt), kommt aufgrund einer Änderung der 16. Bundesimmissionschutz-Verordnung der Schienenbonus von 5 db(A) bei der Lärmberechnung nicht mehr zum Tragen. In Essen und Bochum wird es daher einen geringeren Lärmschutz für weniger Betroffene geben als in Dortmund oder Teilen von Duisburg und Düsseldorf.

Gegen die gestartete Ausschreibung der Betriebsleistungen mit den RRX-Fahrzeugen ab 2018 (wir berichteten in **Ruhrschiene 2014#2**) hatte DB Regio Beschwerde bei der Vergabekammer Münster eingelegt, da das Verfahren nicht branchenüblich und unkalkulierbar sei. Diese Beschwerde wurde in allen Punkten zurückgewiesen, die DB hat keine Revision beantragt. Im Vorfeld hatte Bahnchef Grube in einem Brief an Ministerpräsidentin Kraft eine Änderung des Verfahrens verlangt und mit dem Rückzug aus dem Wettbewerb gedroht. VRR-Chef Husmann hatte daraufhin erklärt, dass sich neben der DB noch mehrere andere Eisenbahnunternehmen für den RRX-Betrieb gemeldet hätten, ein im Verhältnis zu anderen aktuellen Ausschreibungen bundesweit gutes Ergebnis.

## Kommentar

*Endlich startet die RRX-Ausbauplanung auch in unserem Bereich. Dass aber die problematischen Streckenbereiche erst sehr spät starten, ist weniger erfreulich, denn hier werden die größten Probleme erwartet. Zwar kann die Verzögerung aufgrund des Abwartens auf die Bewertungen für den neuen BVWP nachvollzogen werden, zumal damit die wünschenswerte Einbindung der wichtigen Nahverkehrsknoten*

*Düsseldorf-Benrath und Köln-Mülheim doch noch möglich erscheint. In Dortmund hingegen kann ein negatives Votum für die Ausbaustrecke Lünen – Münster dazu führen, dass die Gleisvorfelder am Hauptbahnhof unverändert bleiben und keine kreuzungsfreie Ausfädelung Richtung Lünen gebaut wird, so dass die stündliche Ausfahrt des IC(E) nach Hamburg weiterhin das Streckengleis Hamm – Dortmund rund sieben Minuten lang blockiert. Auch der Umbau der maroden Verkehrsstation liegt so lange auf Eis, bis die zukünftige Gleisbelegung klar ist.*

*Wie befürchtet führt die Verlagerung der Hager Linien auf die S-Bahn-Strecke trotz des dreigleisigen Ausbaus zwischen Essen-Steele Ost und Essen Hauptbahnhof zu Engpässen im Raum Steele. Die standardisierte EBWU sagt zwar noch ausreichende Kapazitätsreserven voraus, hierbei werden aber die Zwänge der einzelnen Linien im ITF nicht ausreichend berücksichtigt. Die Hager Linien müssen auch noch die Gleise der S 9 mitbenutzen, und diese Linie ist aufgrund von vier teilweise längeren eingleisigen Abschnitten überdurchschnittlich verspätungsanfällig. Hier drohen somit Übertragungen von Verspätungen auf andere Linien mit weitreichenden Auswirkungen im Netz, bis Haltern, Solingen oder Siegen.*

*Weiterhin werden damit heutige Linienführungen festgeschrieben, die nicht unbedingt der Weisheit letzter Schluss sind. Eine Direktverbindung vom westlichen Ruhrgebiet nach Hagen wäre ebenso wünschenswert wie eine nach Wuppertal, die auch eine schnellere Verbindung Essen – Wuppertal als heute bieten könnte.*

*Sorgen können die Planspiele für den Fernverkehr bereiten. Deutliche Reduzierungen von direkten Verbindungen sind trotz RRX keine Verbesserungen für unseren Raum. Und wer glaubt, dass zwei Verbindungen von Köln über Wuppertal nach Hamburg im 30/90-Minuten-Abstand ausreichend nachgefragt werden, während die Verbindung über Düsseldorf und Essen nur alle 120 Minuten (plus Wochenendzusatzzüge über Recklinghausen) angeboten wird, berücksichtigt das Kundenverhalten nicht,*

*sondern bereitet den Fernbussen weitere Marktchancen. Fazit: Schön, dass in die RRX-Planung Bewegung kommt. Aber wir müssen*

*aufpassen, dass dabei keine Kollateralschäden im übrigen Netz verursacht werden.*

## Betuwe-Planung droht Verzug

**Düsseldorf. (le) Obwohl inzwischen die Pläne für den letzten Planfeststellungsabschnitt (Emmerich-Elten) offenliegen, droht das Gesamtprojekt Ausbaustrecke ABS 46/2 Emmerich – Oberhausen zeitlich in Verzug zu geraten. Grund sind die zahlreichen Einwendungen zu den Plänen.**

Bei der Sachstandspräsentation im Landtags-Verkehrsausschuss am 18. September legte die Bahn einige Zahlen zu den Einwendungen offen. So gab es in allen ausgezählten Planfeststellungsabschnitten jeweils rund 40 Einwendungen von Trägern öffentlicher Belange. Die Anzahl privater Einwendungen lag aber mit Ausnahme des südlichen Abschnitts in Oberhausen (hier gibt es nur sehr wenige Streckenanwohner) überwiegend hohe dreistellige Zahlen, z. B. in Oberhausen-Sterkrade 497, in Mehrhoog 697 und in Friedrichsfeld 881. Noch viel größer ist die Anzahl der eingebrachten Argumente, die einzeln beantwortet werden müssen. Diese Zahlen liegen z. B. bei 5.429 in Friedrichsfeld und 6.567 in Mehrhoog, die großen Abschnitte in Oberhausen-Sterkrade, Wesel und Emmerich-Stadt sind noch gar nicht ausgezählt. Insgesamt bezeichnet die Bahn als Problematik „die Vielzahl, Diversifikation und Qualität der Einwendungen“. Zur schnelleren Bearbeitung sind bei der Bezirksregierung

drei und bei der Bahn elf weitere Personale für die Bearbeitung bereitgestellt worden, es wird weiterer Optimierungsbedarf gesehen.

Eigentlich wollte die Bahn in 2015 in den meisten Abschnitten mit der Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen starten, der jeweilige Baubeginn für den Streckenausbau war dabei für die Jahre 2016 bis 2018 von Süden nach Norden vorgesehen. Insbesondere die Planfeststellungsabschnitte 1.2 bis 1.4 (Oberhausen-Sterkrade, Dinslaken und Voerde) sind jetzt offenbar deutlich in Verzug.

Die Planungen für den Ersatz der Bahnübergänge sind inzwischen weitgehend abgestimmt. Von ursprünglich 55 Dissensfällen, in denen sich die Beteiligten nicht einig waren, sind noch fünf übrig. Das Land hat mit der Übernahme der Kosten für die Gemeindeanteile seinen Beitrag dazu geleistet, allerdings mit der Auflage, dass die Kommunen auf Klagen gegen die Planungen verzichten.

## Abellio goes Berlin

**Essen. (le) Das seit Gründung in Essen ansässige Verkehrsunternehmen Abellio GmbH verlegt seinen Firmensitz im 1. Quartal 2015 nach Berlin.**

Damit will das Unternehmen näher an wichtige Entscheider und Branchenorganisationen auf Bundesebene rücken. Abellio habe sich von einem überwiegend in NRW tätigen zu einem bundesweit agierenden Anbieter entwickelt, zur Zeit werde ein großer Eisenbahnbetrieb in Mitteldeutschland aufgebaut. Gleichzeitig soll der Standort Hagen erweitert und zur NRW-Repräsentanz ausgebaut werden.

Abellio GmbH war ursprünglich von der

Essener Verkehrs AG (EVAG) zusammen mit dem Busunternehmen Mesenhohl gegründet worden, gehört aber seit 2008 zu 100 % den Niederlande Spoorwegen (NS), die es über die Abellio Transport Holding BV (ursprünglich NedRailways B.V.) steuert. In Deutschland konzentriert sich Abellio nach einer Neuausrichtung inzwischen auf Aktivitäten im SPNV und hat inzwischen alle Beteiligungen im Busverkehr abgegeben.

## Aktuelles von den Tarifen in NRW

**NRW. (km) In der *Ruhrschiene 2014#3* wurde über die Tarifmaßnahmen beim VRR zum Jahresbeginn 2015 berichtet. Nachfolgend ein kurzer Überblick über einige Veränderungen in den benachbarten Verbundräumen.**

Beim VRS wurden die Veränderungen schon jetzt für die beiden Jahre 2015 und 2016 beschlossen. Im Schnitt werden die Preise um je 2,8% angehoben, wobei die Einzelticketpreise gegenüber heute unverändert bleiben. Dies geschieht vor dem Hintergrund, die Preisdifferenz zwischen Einzeltickets und den klassischen 4er-Tickets in Papier abzuschmelzen und für die Hin- und Rückfahrt einer Einzelperson die dann preisgleiche Tageskarte schmackhaft zu machen. Der höhere Rabatt wird dann nur noch beim Handyticket gewährt. Der Geltungsbereich des VRS-Tarifs wird für verbundüberschreitende Verbindungen auf das Gebiet des Aachener Verkehrsverbunds (AVV) erweitert. Hierzu gibt es zwei zusätzliche Preisstufen. Teurer wird es hier meist für BahnCard-Inhaber, da die bisher beim NRW-Ticket gültige Anerkennung wegfällt und sich der neue Einzelticket-Preis am

derzeitigen Vollpreis der aufkommensstärksten Verbindungen orientiert.

Der AVV zieht seinen Termin für Tarifmaßnahmen im Binnenverkehr vom bisher üblichen April auf Januar vor. Sämtliche Preise des Bartarifs bleiben aber unverändert, was dann immerhin eine 21-monatige Preisstabilität in diesem Bereich bedeutet.

Beim Ruhr-Lippe-Tarif (VRL) wurden im August die Preise für die 9-Uhr-Tageskarten gesenkt und die Einzeltickets einiger Preisstufen überdurchschnittlich angehoben mit dem Ziel, dass die 9-Uhr-Tageskarten jetzt grundsätzlich günstiger sind als eine Hin- und Rückfahrt mit Einzeltickets. Man hat offenbar erkannt, dass für die Gelegenheitsfahrgäste die Grenze des preislich Zumutbaren vielfach erreicht wurde und will die günstiger gewordenen Tageskarten stärker in den Fokus rücken.

## Verkehrsverbund statt Kunterbunt?

**Dortmund. (jg) Bunter Fahrplanwechsel im VRR: Die Dortmunder Stadtwerke haben zum 20.10.2014 mit dem Ende der Herbstferien einen neuen Stadtfahrplan herausgegeben (siehe *Ruhrschiene 2014#2*).**

Ein Rückblick auf die Termine der Fahrplanwechsel anderer Unternehmen im VRR zeigt für 2014 ein äußerst heterogenes Bild. Der Verbundfahrplan Schnellverkehr 2014 trat am 15.12.2013 in Kraft. Die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG datierte den Fahrplanwechsel auf den 08.01.2014, bei der Vestischen Straßenbahnen GmbH und der Stadtwerke Oberhausen AG wurde am 15.06.2014 gewechselt. Andere Verkehrsbetriebe wie zum Beispiel die Rheinische Bahngesellschaft AG behalten ihre alten Fahrpläne aus dem Jahr 2013 und geben Änderungshefte heraus, für Düsseldorf war das am 08.01.2014 und 27.04.2014. Für Kunden, die nicht über einen Internet-Anschluss verfügen, ist das besonders mühsam, weil im

Zweifel neben dem eigentlichen Fahrplanbuch immer zwei Änderungshefte zu Rate gezogen werden müssen.

### Kommentar

*Vor nunmehr 34 Jahren hat der VRR zu Recht mit dem Slogan „Verkehrsverbund statt Kunterbunt“ geworben. Dies galt nicht nur für den Verbundtarif, sondern auch für die Gestaltung der Fahrpläne und einheitliche Termine des Fahrplanwechsels. Neben dem Verbundfahrplan Schnellverkehr gab es zehn Fahrplanbücher für die Bereiche 0 bis 9, die im Laufe der Zeit im Interesse der Lesbarkeit durch eine Vielzahl von Stadtfahrplänen ersetzt wurden. Auch heute im Zeitalter der „Generation*

*Smartphone“ haben gedruckte Medien einen hohen Informationswert, gerade im ÖPNV, der von vielen älteren Menschen genutzt wird, für die Printmedien oftmals die einzige Informationsquelle sind. Für einen Kunden, der nur innerhalb einer Stadt fährt, mag der Termin des Fahrplanwechsels bedeutungslos sein, für Fahrten in andere Tarifgebiete und Städte ist es aber schon hinderlich, wenn dort ältere oder neuere Fahrpläne gelten. Handlungsbedarf besteht beim VRR, der seine Fahrplanrichtlinie bezüglich eines einheitlichen Termins für den*

*Fahrplanwechsel novellieren sollte. Im größten Verkehrsverbund Europas kann es wie in anderen Verbänden aufgrund der Vielzahl der aufzunehmenden Linien zwar kein einheitliches Fahrplanbuch geben; aufgrund dessen ist es aber umso wichtiger, dass bei der Vielzahl der Stadtfahrpläne ein einheitlicher Herausgabetermin und Fahrplanwechsel angestrebt wird. Kundenfreundlichkeit muss nicht immer mit hohen Kosten verbunden sein. Ein einheitlicher Fahrplanwechsel wäre ein gutes Beispiel dafür.*

## Hat der Schienenverkehr in Kray eine Zukunft?

**Essen. (jg) Der Spurbus in Essen hat keine Zukunft mehr (siehe *Ruhrschiene 2013#4*). Aber wie sieht es mit dem SPNV und einer Straßenbahnanbindung in Kray aus? Bei der Einführung des RRX setzt sich PRO BAHN für den Erhalt eines Bahnhalts in Essen-Kray ein, der in seinem Einzugsbereich ein großes Kundenpotential erreicht. Aber was wird aus der ÖPNV-Trasse im Mittelstreifen der A40 von Wasserturm zur Kroyer Platte?**

In einer Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN vom 30.04.1986 (Deutscher Bundestag, 10. Wahlperiode, DS 10/5422) wurde festgehalten, dass die Spurbusstrecke nach Kray im Einvernehmen mit der Landesregierung eine Nutzungsgenehmigung für Spurbusse bis zum Ausbau der Stadtbahn (aufgrund der Prioritätenbeschreibung nicht vor den Jahren 2010 bis 2020) hat. Weiter wird ausgeführt, dass der Stadtbahnausbau nach Kray aus damaliger Sicht nicht vor den Jahren 2010 bis 2020 stattfinden wird, die Nutzungsdauer der Spurbusfahrwege sei dann in etwa abgelaufen. Der Stadtbahnausbau würde durch die Umstellung auf Spurbusse nicht verzögert. Sollte der Wiederaufbau der Straßenbahn auf der ÖPNV-Trasse zwischen Wasserturm und Kroyer Platte in Angriff genommen werden, wäre hierfür zunächst bei der zuständigen Bezirksregierung Düsseldorf ein Planfeststellungsverfahren zu beantragen. Im Rahmen dessen wäre dann auch über die technischen Einrichtungen zur Fahrstromversorgung der Bahn zu befinden. Ein Regelwerk, das der Wiedererrichtung einer Fahrleitungsanlage auf dem o.g. Streckenabschnitt entgegen steht, existiert nicht.

### Kommentar

*Es ist schon erstaunlich, wie weitsichtig die Bundesregierung 1986 den Spurbusversuch bewertet hat und keinen Zweifel daran zulässt, dass Kray über eine Stadtbahn anzubinden ist. Juristische Hinderungsgründe für ein solches Projekt gibt es jedenfalls zum jetzigen Zeitpunkt nicht. Die ÖPNV-Trasse auf der A 40 zwischen Wasserturm und Kroyer Brückenplatte sollte daher für eine spätere Bahnnutzung auch dann erhalten werden, wenn sich eine Bahn nicht sofort finanzieren lassen sollte. Essen verfügt nicht über so viele unabhängig geführte ÖPNV-Trassen, dass man es sich leisten könnte, diesen Bestand weiter zugunsten der Raumansprüche des Kraftverkehrs zu reduzieren. Es war bereits ein schlechtes Signal, dass in der Fulerumer Straße in Haarzopf der besondere Bahnkörper der ehemaligen Straßenbahn nach dem Ende des Spurbusbetriebs dem ÖPNV verloren gegangen ist. Das darf sich nicht wiederholen. Eine vorausschauende Stadtentwicklungspolitik muss sich die Option einer Bahn nach Kray unbedingt offen halten, zumal es dazu keine wirklich attraktiven Alternativen im Busbetrieb gibt.*

**Münster Hbf: Sperrung später**

**Münster.** (le) Nachdem ein unterlegener Bieter bei der Vergabe der Abbruchleistungen zunächst einen Widerspruch eingelegt und dann zurückgezogen hatte, was den Beginn der Bauarbeiten verzögerte, startet die Sperrung des Westausgangs jetzt später. Der Ausgang aus dem südlichen Personentunnel Richtung Innenstadt bleibt bis Anfang Januar geöffnet, während der Nordflügel ab Anfang Dezember gesperrt und anschließend abgerissen wird. Die provisorischen Standorte für Presse und Buch, Bäckerei und Imbiss sowie die Taxiplatz und Fahrradabstellung bleiben ebenfalls bis Anfang Januar auf der Westseite. Dann wird der Westausgang gesperrt, Zugang erfolgt durch den bis dahin umgestalteten Hamburger Tunnel zu den provisorischen Einrichtungen auf der Ostseite, wohin auch das Reisezentrum umzieht. Die Fertigstellung des neuen Empfangsgebäudes ist weiterhin für Mitte 2016 geplant.

**Diskussion um S-Bahn-Takt**

**Gelsenkirchen.** (le) Im Zusammenhang mit der RRX-Planung und den anstehenden Ausschreibungen der S-Bahnen hat das Land die Aufgabenträger um eine Überprüfung des S-Bahn-Taktes gebeten. Dabei soll herausgefunden werden, ob ein 15- bzw. 30-Minuten-Takt den 20-Minuten-Takt montags bis freitags tagsüber ablösen kann. Je nach Auslastung sollen die Strecken auf 15-Minuten-Takt verdichtet, auf 30-Minuten-Takt ausgedünnt oder morgens und nachmittags im 15-Minuten- und ansonsten im 30-Minuten-Takt bedient werden. Bei bestimmten Strecken ist ein Ersatz einer wegfallenden stündlichen S-Bahn-Fahrt pro Stunde durch eine schnellere RB mit weniger Zwischenhalten vorgesehen, um im Nahverkehrsplan des VRR aufgezeigte Defizite – vor allem im nördlichen Ruhrgebiet – abzubauen.

Für ein mögliches neues S-Bahn-Netz wurde die Nachfrage für den Planungshorizont 2030 unter Berücksichtigung des RRX

im 15-Minuten-Takt ermittelt. Während in der Rheinschiene keine deutliche Nachfragesteigerung prognostiziert wurde, ergab die neue Planung für das Ruhrgebiet insgesamt einen deutlichen Fahrgastzuwachs. Im Folgenden wurden verschiedene „Trennungsszenarien“ entwickelt, heraus kam eine mögliche Takttrennung am Südrand des Ruhrgebiets. Dieses Konzept wurde jetzt vom VRR mit den betroffenen Kommunen und Verkehrsbetrieben erörtert, die leider überwiegend skeptisch bis ablehnend reagierten. Jetzt müssen die VRR-Gremien das weitere Vorgehen festlegen.

**Neuer NE Bochum – Buer**

**Bochum/Gelsenkirchen.** (le) Seit dem 20. August gibt es die neue NachtExpress-Linie 10 der Bogestra, die den Bochumer Hauptbahnhof mit Gelsenkirchen-Buer verbindet. Dabei wird nach Bedienung des Südrings (Bermuda-Dreieck) und der Jahrhunderthalle direkt nach Gelsenkirchen gefahren, wo neben dem Hauptbahnhof mehrere Haltestellen auf dem Weg über Schalke nach Buer bedient werden. Die Abfahrt ist nicht zur Sternfahrt der übrigen NE-Linien in Bochum (zu dieser Zeit verkehrt die RB 46 nach Gelsenkirchen), sondern zur Minute 02, so dass in Buer Rathaus Anschlüsse an sieben weitere NE-Linien von Bogestra und Vestische, u. a. nach Gladbeck/Bottrop/Oberhausen und Herten/Recklinghausen, erreicht werden.

**Neue Halte in Südwestfalen?**

**Siegen.** (aw/le) Am 1. Oktober 2014 stellte das Büro Ederlog ein Gutachten zu den möglichen neuen bzw. wiedereingerichteten Bahnhofpunkten im Kreis Siegen-Wittgenstein vor. Dabei wurden für die einzelnen Standorte folgende Potentiale (Ein- und Aussteiger pro Werktag) ermittelt: Kreuztal-Buschhütten (672), Wilnsdorf-Niederdielfen (398), Siegen-Kaan-Marienborn (224), Kreuztal Ost (430). In Bad Laasphe-Kurpark sind nur sehr wenige Fahrgäste zu erwarten, Kreuztal-Mitte sollte wegen guter fußläufiger Erreichbarkeit vom Bahnhof Kreuztal nicht weiter verfolgt werden.

**Bürger entscheiden über Linie 105**

**Oberhausen.** (le) In Oberhausen werden wohl die Bürger über den Bau der Straßenbahnverbindung nach Essen entscheiden. Der Rat will in seiner Sitzung am 17.11. einen Ratsbürgerentscheid auf den Weg bringen.

Nachdem die SPD-Fraktion auf ihrer Fraktionsklausur diesen Vorschlag erarbeitet hatte, sprachen sich alle anderen Ratsfraktionen und -gruppen ebenfalls für den Entscheid aus. Jetzt muss mit Zweidrittelmehrheit ein Formulierungsvorschlag für die Abstimmung gefunden werden, die Anfang nächsten Jahres stattfinden soll. Während sich aus der Ratsmehrheit Grüne und FDP einhellig für den Bau aussprechen, hebt die SPD zwar die Vorzüge der Straßenbahn hervor, möchte aber nicht ohne Bürgervotum für den Bau stimmen.

Aus der Opposition befürwortet die CDU zwar einen Lückenschluss zwischen Oberhausen und Essen, hält die Kosten der vorgesehenen Trasse durch das ehemalige Stahlwerksgelände und an der Nordseite der

Neuen Mitte entlang von gut 80 Mio. Euro für zu hoch. Das neu im Rat vertretene Bündnis Oberhausener Bürger (BOB) hält hingegen die Planung für überflüssigen Luxus und bestreitet die Zeitvorteile für die Fahrgäste, sie rechnet mit 45 bis 50 Minuten Fahrzeit von Sterkrade Bahnhof bis zur Essener Innenstadt, während die Planung nur 35 Minuten bis zum Berliner Platz ergibt. Die Linke führt zwar die Vorteile der Bahn auf, möchte sich aber nicht klar dafür aussprechen, da sie vor allem der Neuen Mitte zugute käme.

Inzwischen hat die Standardisierte Bewertung für das Projekt einen Nutzen-Kosten-Faktor von rund 2,0 ergeben, ein für solche Projekte ausgesprochen guter Wert, gerechnet wird mit rund 8.000 Fahrgästen pro Tag.

**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 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, ☎ 0303982 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: Johannes Gith (jg), Kurt Meisen (km), Achim Walder (aw)

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

(dg) Der Regionalverband Ruhr lädt am Samstag, den 3. Januar 2015, zum traditionellen Neujahrsbrunch nach Oberhausen ins Haus Union, Schenkendorfstr. 13, 46047 Oberhausen (ab 10:00 Uhr, ca. 13 Euro), Haltestelle Feuerwache. Verbindliche Anmeldungen bitte bis zum 28.12.2014 an Dirk Grenz: grenz@probahn-ruhr.de.

## Erhrung

(le) Für seinen mehr als 40-jährigen ehrenamtlichen Einsatz für den Umweltverbund in den Verbänden VCD, ADFC, BUND, PRO BAHN, Arbeitskreis Schienenverkehr, AK Verkehr UNI Siegen und in den NRW-Bürgerbus-Vereinen erhält der VCD-Kreisvorsitzende und PRO-BAHN-Vertreter für Südwestfalen, Achim Walder, im Dezember die Verdienstmedaille der Bundesrepublik Deutschland. Die Redaktion der **Ruhrschiene** gratuliert ganz herzlich.

## November

**Dienstag, 18.11.2014, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

**Dienstag, 25.11.2014, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

## Dezember

**Donnerstag, 04.12.2014, 20:00 Uhr**  
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

**Donnerstag, 11.12.2014, 19:00 Uhr**  
Fahrgaststammtisch in Münster, UmweltHaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf

**Samstag, 13.12.2014**

Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Weihnachtsmarkt in Marbeck**  
**13:15 Uhr** E Hbf ☎ (Service Point)

**Dienstag, 16.12.2014, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

**Die aktuellen Termine und weitere Informationen sind im Internet zu finden bei [www.probahn-ruhr.de](http://www.probahn-ruhr.de) unter Termine**

**Dienstag, 23.12.2014, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

## Januar

**Samstag, 03.01.2015, ab 10:00 Uhr**  
Neujahrsbrunch in Oberhausen (Haus Union, Schenkendorfstraße 13) ☎ Feuerwache

**Donnerstag, 08.01.2015, 20:00 Uhr**  
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

**Dienstag, 20.01.2015, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

**Dienstag, 27.01.2015, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

## Februar

**Donnerstag, 05.02.2015, 20:00 Uhr**  
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

**Donnerstag, 12.02.2015, 19:00 Uhr**  
Fahrgaststammtisch in Münster, UmweltHaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf

**Dienstag, 24.02.2015, 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 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 42,- Euro/Jahr
- Juniormitglied (≤ 26 Jahre) 26,- Euro/Jahr
- Familienmitgliedschaft 49,- Euro/Jahr
- Fördermitgliedschaft ab 80,- Euro/Jahr (Firmen, Institutionen, Kommunen)