



Wieder Personenzüge nach Brilon Stadt

Brilon. (gf) 30 Jahre nach Einstellung der letzten Personenverkehre wird ab 11. Dezember 2011 das Stadtzentrum von Brilon wieder von Nahverkehrszügen bedient. Montags bis freitags fahren acht Züge direkt nach Dortmund – in Gegenrichtung sind es fünf Züge. Sechs Züge pendeln nach Brilon Wald mit Anschluss in Richtung Hagen.



Brilon Stadt: neuer Bahnsteig am alten Bahnhof
Foto: Günter Fiedler

Am Wochenende verkehren dann im Zwei-studentakt Pendelzüge nach Bestwig mit Anschluss an den RE 57 nach Dortmund.

Zusätzlich werden am Wochenende Fahrten der Kurhessenbahn von und nach Willingen und Korbach angeboten. Für dieses Fahrplan-konzept stellt die DB AG zwei zusätzliche Dieselfahrzeuge der Firma Alstom, LINT 41, mit je

In dieser Ausgabe:

- S. 2 - 4: Brilon Stadt, NWL, Tarife**
- S. 5 - 7: Mülheim an der Ruhr**
- S. 8/9: Vermischtes**
- S. 10: Kurzmeldungen**
- S. 11/12: Impressum/Termine**

70 Sitzplätzen zur Verfügung, die auch mit den anderen Fahrzeugen des RE 57 koppelbar sind.

Dieses Fahrplanangebot für Brilon Stadt ist als Einstieg zu betrachten, denn mit dem noch später folgenden Ausbau des Kreuzungsbahnhofes in Bigge kann der Fahrplan des RE 57 in die Fahrlage des Werktagsverkehrs verlegt werden, so dass dann auch weitere Direktfahrten nach Dortmund am Wochenende möglich sind. Spätestens mit der Neuausschreibung des Sauerland-Netzes können weitere Fahrplanverbesserungen umgesetzt werden.

Dazu entsteht in Brilon Stadt nördlich des alten Bahnhofsgebäudes eine neue Verkehrsstation sowohl für den Bahn- als auch für den Busverkehr. Gebaut wird neben vier Bushalteplätzen ein Kombibahnsteig mit barrierefreien Umstiegsmöglichkeiten zur Bahn. 18 Park&Ride-Stellplätze, zwei Behindertenparkflächen und Abstellflächen für Motor- und Fahrräder bereichern das Bahnhofsumfeld.

Die Kosten für den Busbahnhof belaufen sich auf rund 1,24 Millionen Euro, davon übernimmt der NWL rund 1,044 Millionen Euro aus ÖPNV-

Infrastruktur-Fördermitteln nach § 12 ÖPNVG, die Stadt Brilon leistet rund 200.000 Euro Eigenanteil. Der Neubau des Bahnsteigs wird von der Deutschen Bahn AG vorgenommen. Mit einer Länge von 110 m und einer Kantenhöhe von 76 cm, behindertengerechter Ausstattung, Beleuchtung, Fahrgastinformationsanlage und weiteren Ausstattungen werden insgesamt 504.000 Euro verbaut.

Die Reaktivierung der Strecke Brilon Stadt – Brilon Wald für den Personenverkehr erfolgt durch DB Netz und kostet rund 1,187 Millionen Euro. Auch hier übernimmt das Land NRW den größten Teil in Höhe von 1,050 Millionen Euro aus Mitteln nach § 13 ÖPNVG, der Rest wird aus Eigenmitteln der DB gezahlt. Vor allem der Erhalt des Schienengüterverkehrs zur holzverarbeitenden Firma Egger hat zur Reaktivierung beigetragen. Eine langfristige Option besteht für die weitere Reaktivierung Richtung Büren und Paderborn. Weitere Entwicklungen sind allerdings im Wesentlichen von dem Wiederaufbau des nicht entwidmeten Streckenabschnitts Paderborn – Büren abhängig.

Nahverkehrsplan: Der NWL hat viel vor

Unna. (le) In ihrer Oktober-Sitzung hat die Verbandsversammlung des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) den ersten Nahverkehrsplan (NVP) für den Gesamttraum verabschiedet. Herausgekommen ist ein 330 Seiten starkes und lesenswertes Werk, im Internet zu finden bei <http://www.nwl-info.de> unter Service.

Im NVP wird einerseits Bilanz gezogen, wie sich der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im NWL entwickelt hat, andererseits werden Planungen und Perspektiven für die Weiterentwicklung aufgezeigt. Im überwiegend ländlichen Raum rund um die Oberzentren Münster, Bielefeld, Paderborn und Siegen sowie am Rande des Rhein-Ruhr-Raums hat sich in den letzten 15 Jahren der Fernverkehr zunehmend auf die Hauptachsen zurückgezogen. Insgesamt sanken die Zug-Kilometer im Fernverkehr um 20 %. Im Gegensatz dazu sind die Leistungen im SPNV um rund 40 % gestiegen (wir berichteten in **Ruhrschiene** 2010#3), die Fahrgastnachfrage aber noch wesentlich stärker. Mehrere

Hauptstreckenabschnitte haben Auslastungen von werktäglich über 10.000 SPNV-Fahrgästen im Querschnitt (u. a. Hamm – Dortmund, Hamm – Münster – Rheine), stärkster Abschnitt einer Regionalstrecke ist Münster – Burgsteinfurt mit gut 5.000 Fahrgästen.

Für die zukünftige Bedienung auf den einzelnen Strecken sieht der NWL bestimmte Schwellenwerte vor: Ab 7.500 Fahrgästen sollen drei stündliche Verbindungen vorgesehen werden, wobei ein Halbstundentakt bis 20 Uhr alle Halte bedienen soll. Ab 3.000 Fahrgästen sind zwei stündliche Verbindungen bis 20 Uhr angesetzt, bei mehr als 2.000 soll ein Stundentakt entweder durch einen Zweistundentakt

oder durch zusätzliche Verbindungen in der Hauptverkehrszeit verstärkt werden. Weniger als einen Stundentakt sieht der NVP nur in Ausnahmefällen bei unter 500 Fahrgästen pro Tag vor. Ganztägige Angebotserweiterungen sind dementsprechend in unserem Bereich auf den Strecken Münster – Essen, Hamm – Bielefeld (jeweils dritte Verbindung), Münster – Burgsteinfurt, Münster – Osnabrück (Halbstundentakt) sowie Münster – Lünen (zweite stündliche Verbindung durch RRX möglichst mit zusätzlichen Halten) vorgesehen. Auf den Strecken Münster – Coesfeld, Münster – Warendorf – Beelen sowie Burgsteinfurt – Enschede sind zusätzliche HVZ-Verdichtungen angedacht. Verdichtungen zum Stundentakt sind auf den Strecken Warendorf – Bielefeld, Bocholt – Wesel, Borken – Dorsten, Coesfeld – Dorsten, Fröndenberg – Menden (– Balve) und Siegen – Bad Berleburg überwiegend im Wochenendverkehr noch erforderlich. Auch für die Bedienung im Abendverkehr hat der NWL neue Schwellenwerte angesetzt, so dass auf zahlreichen Strecken noch weitere Verbindungen angestrebt werden, u. a. zwischen Gronau und Coesfeld, Hagen und Lüdenscheid sowie Fröndenberg und Balve jeweils bis nach 22 Uhr.

Anschlüsse abstimmen

Probleme bereiten ungünstige Anschlüsse, beispielsweise der weggefallene Übergang in Schwerte von der Oberen Ruhrtalbahn in Richtung Münster oder der knapp verpasste Übergang in Osnabrück von Münster in Richtung Bremen. Hierbei werden auch schlechte Anschlüsse außerhalb des NWL-Raums aufgeführt, z. B. die Übergänge in Haltern (Münster – Bottrop) und Wanne-Eickel (Münster – Oberhausen). Auch die ungünstige Verteilung mehrerer Verbindungen über die Stunde, z. B. auf der Strecke Münster – Rheine wird problematisiert.

Schlüssel für Verbesserungen ist die vielfach unzureichende Schieneninfrastruktur. Größter Engpass ist die seit Jahrzehnten zum Ausbau vorgesehene eingleisige Strecke Lünen

– Münster. Auch die eingleisigen Abschnitte auf der Siegstrecke Siegen – Köln bereiten Probleme bei der Fahrplanaufstellung und im Betriebsablauf. Eine Vielzahl weiterer notwendiger Ausbaumaßnahmen sowohl auf den Hauptstrecken als auch in den Regionalnetzen hat der NWL erfasst und in die Beratungen des SPNV-Beirats auf Landesebene eingebracht.

Bei den Stationen herrscht der größte Handlungsbedarf bei Bahnsteighöhen sowie den barrierefreien Zugängen zu den Bahnsteigen. Trotz laufender Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2) für insgesamt 49 SPNV-Stationen sieht der Verband die Notwendigkeit einer anschließenden MOF 3. Neue bzw. wieder einzurichtende Halte sind für Münster-Mecklenbeck, Münster-Roxel (beide im Rahmen des Ausbaus der Strecke Münster – Coesfeld), Warendorf Einen-Müssingen (anstelle von Raestrup-Everswinkel), Hamm-Westtünnen und Lünen-Alstedde vorgesehen. Weitere Planungen sollen für die Standorte Westerkappeln-Velppe, Gronau Ost, Klein Reken, Hamm-Selmigerheide, Balve Schulzentrum, Kreuztal-Buschhütten, Kreuztal Mitte, Siegen-Kaan, Wilsdorf-Niederdielfen und Bad Laasphe Kurpark erfolgen. Ebenfalls kann maximal ein Zwischenhalt zwischen Fröndenberg und Schwerte eingeplant werden, zur Auswahl stehen Schwerte Ost, Schwerte-Geiseke und Fröndenberg-Langschede. Die Stadt Münster untersucht im Rahmen ihres Verkehrsentwicklungsplans weitere mögliche Standorte.

Mehrere Streckenreaktivierungen sind in Planung: Neben den laufenden Vorhaben Brilon Wald – Brilon Stadt und Meinerzhagen – Marienheide als erster Stufe des Lückenschlusses bis Brügge setzt der NWL vordringlich auf die Verbindungen Münster – Sendenhorst und Osnabrück – Recke (wir berichteten in *Ruhr-schiene* 2011#2). Während für die Röhrtalbahn Neheim-Hüsten – Sundern bei positivem Ergebnis der Untersuchung eine mittelfristige Perspektive gesehen wird, sollen eher langfristige Möglichkeiten für die Strecke Menden – Hemer – Iserlohn noch untersucht werden.

ÜT VRR/VGM: Der geheime Verbundtarif

Essen / Borken. (le) Schon seit einigen Jahren gibt es einen Übergangstarif zwischen vier Gemeinden im südlichen Kreis Borken (Borken, Heiden, Raesfeld, Reken) mit dem mittleren Ruhrgebiet. Während im Nahbereich die VRR-Preisstufe A für Fahrten z. B. von Dorsten-Rhade nach Borken-Marbeck/Grütlohn angewandt wird, ist der Gültigkeitsbereich der Preisstufe B ausgesprochen großzügig: Das Tarifgebiet Bottrop/Gladbeck und alle hieran angrenzenden Tarifgebiete, u. a. Essen Mitte/Nord, Gelsenkirchen und Oberhausen, können von allen vier Münsterlandgemeinden aus günstig erreicht werden.

Allerdings ist dieser Tarif weitgehend unbekannt, man gewinnt den Eindruck, er werde geheim gehalten. So zeigen die Zielverzeichnisse an den Haltestellen in Essen, Oberhausen, Bottrop oder Gelsenkirchen keinen der Zielorte im Münsterland an, während z. B. die per Übergangstarif erreichbaren VGN-Zielorte angezeigt werden, allerdings meist auch unvollständig oder fehlerhaft. Die Automaten der EVAG helfen auch nicht weiter, da sie keine Fahrzielauswahl bieten. Die von der MVG unterhaltenen STOAG-Automaten bieten immerhin die Bahnorte Borken und Reken zum VRR-Tarif an, Heiden und Raesfeld werden aber verschwiegen. Genauso wird der Kunde bei den DB-Automaten bedient: Nur Borken und Reken sind als VRR-Zielorte bekannt. Versucht man hier, stattdessen ein NRW-Ticket nach Raesfeld oder Heiden zu lösen, wird man richtigerweise darauf verwiesen, dass in dieser Relation ein Verbundtarif gilt, welcher

Verbundtarif mit welcher Preisstufe wird aber nicht verraten.

Auch die Fahrplanbücher geben oft keine Auskunft. Es gibt eine spezielle VRR-Fahrplanseite für den VRR/VGM-Übergangstarif. Diese ist im Verbundfahrplan Schnellverkehr und im Gesamtfahrplan Vestische zu finden, nicht jedoch in den Stadtfahrplänen Essen, Bottrop, Oberhausen oder Gelsenkirchen.

Höchste Zeit, dass die Verkehrsunternehmen alle gültigen Tarife auch dem Kunden gegenüber kommunizieren. Um das zu erleichtern, müssen die Übergangstarife eher vereinfacht als verkompliziert werden. Oder weiß der Busfahrer der EVAG-Linie 169, dass er ab Wangerogeweg ein Ticket nach Raesfeld verkaufen kann, nicht aber ab Sommerburgstraße? Solange der Haltestellenaushang hierüber auch keine zutreffende Auskunft gibt, ist die Information für den Kunden absolut unzureichend.

Westfälische Nahverkehrstage

Hamm. (os) Thema bei den fünften Westfälischen Nahverkehrstagen war die Überwindung von Tarifgrenzen. Zahlreiche Referenten berichteten auf der gut besuchten Veranstaltung über Erfahrungen und Perspektiven bei Nahverkehrstarifen.

Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) als Gastgeber plant bis 2014/15 einen neuen Westfalentarif, der die heute bestehenden fünf Verbundtarife zusammenfassen wird. Wenn dann auch der ZV Nahverkehr Rheinland (NVR) die Tarife von VRS und AVV zusammengeführt hat, wird es im Land Nordrhein-Westfalen nur noch drei Verbundtarife sowie den NRW-Tarif geben. Auf der gut besuchten Veranstaltung stellten die Projektlei-

ter sich selbst und die vor ihnen liegenden Aufgaben vor. Cornelia Christian, OWL Verkehr, und Burkhard Bastisch, seit November NWL-Geschäftsführer, ließen schon einige Überlegungen durchblicken: so müsse man bei einem so großen Verbundraum (nach Einwohnern die Nr. 3 in Deutschland) Ungereimtheiten in Kauf nehmen, wolle aber im Entfernungsbereich bis 80 Kilometern mit maximal neun Preisstufen auskommen. Die Tarifierung der neunten Preis-

stufe könnte dann für alle weiteren Relationen ausreichen. Die weiteren Referenten waren sich durchaus uneins über die Bedeutung und den Nutzen des eTickets. Während z.B. Klaus Vollmer vom Kompetenzzentrum Marketing dazu aufrief, den großen Wurf zu wagen, die Zukunft

sei elektronisch, bezweifelte Werner Schreiner, Verkehrsverbund Rhein-Neckar, den Nutzen des eTickets: die meisten Fahrten erfolgten mit Zeitfahrtausweisen, der Nutzen des eTickets liege dagegen vor allem bei der eher kleinen Gruppe der Gelegenheitsfahrgäste.

Update: Liniennetzoptimierung wird konkret

Mülheim an der Ruhr. (ah) Ende Oktober hat die Verwaltung die lang erwartete Vorlage zur Liniennetzoptimierung veröffentlicht. Nach dem Wunsch der Verwaltung soll nach der Beratung im Fachausschuss und auf Bürgerversammlungen Mitte Dezember der Rat beschließen. Eine Umsetzung wäre dann im Sommer 2012 (Buslinien) bzw. 2013 (Straßenbahn) möglich. Die Bezirksvertretungen haben jedoch bereits Bedarf angemeldet, im Januar eine zweite Lesung vorzunehmen.

Wie bereits in den letzten drei Ausgaben der **Ruhrschiene** berichtet, soll es größere Änderungen im Busnetz geben, aber auch Streckenstilllegungen im Straßenbahnnetz. Die in **Ruhrschiene** 2011#1 vorgestellten Vorschläge für das Busnetz sind noch aktuell. Umgesetzt wurde zum 7. September lediglich die Verkürzung der Linie 131 in Ratingen (Flurstraße statt Am Kessel). Bezüglich der Straßenbahn droht keine komplette Stilllegung, aber zumindest die gesamte Linie 110 (Friesenstraße – Hauptfriedhof) und der Abschnitt Hauptfriedhof – Flughafen der Linie 104 sollen zu einer Buslinie werden. Diese wird allerdings in ihrer Linienführung angepasst und soll in Styrum die Moritzstraße (Schloss Styrum) bedienen und in der Innenstadt über den Hauptbahnhof geführt werden. Im Verwaltungsvorschlag enthalten ist ferner die Verlängerung der Linie 112 ab Kaiserplatz über Kaiser- und Zeppelinstraße zum Hauptfriedhof als Ersatz für die Linie 104, die an der Haltestelle Wertgasse enden soll. Der dort notwendige Gleiswechsel kostet 300.000 Euro. Die Wendeanlage am Kaiserplatz könnte hingegen entfallen. Wo dann die NE-Linie 12 enden soll, bleibt offen.

Während bisher Neubaustrecken kein Thema waren, enthält die Verwaltungsvorlage als Option die mittelfristige Verlängerung der Linie 102 ab Heuweg über die Saarner Straße bis Saarn Mitte (Haltestelle Alte Straße). Eine Weiterführung zur Saarner Kuppe ist nicht

vorgesehen. Gestrichen werden soll hingegen die Verlängerung der Linie 112 vom Kaiserplatz über Dickswall zum Hauptbahnhof. Ob damit auch der Bau eines oberirdischen Busbahnhofes am Hauptbahnhof Geschichte ist, lässt die Vorlage ebenfalls offen.

Bei den Normalspurlinien U 18 und 901 sieht die Verwaltung derzeit keinen Handlungsbedarf. Dies dürfte sich hinsichtlich der Taktzeiten bei der Linie 901 jedoch spätestens mit der Eröffnung des Fachhochschulstandortes Broich im Herbst 2014 ändern.

Zu der Forderung der CDU nach einem neuen Nahverkehrsplan teilt die Verwaltung mit, dass parallel daran gearbeitet wird und im ersten Halbjahr 2012 eine Veröffentlichung geplant ist.

In finanzieller Hinsicht würde die Umsetzung dieser Maßnahmen nach sieben Jahren deutliche Einsparungen bringen. So sinken die jährlichen Betriebskosten der Straßenbahn um ca. 1,7 Mio. Euro. Ferner würden bis 2015 Ersatzinvestitionen in Höhe von einmalig ca. 8,3 Mio. Euro entfallen.

Nötig wären allerdings zunächst Investitionen in Höhe von mindestens 6,6 Mio. Euro für den Rückbau der Gleisanlagen und den Umbau von Haltestellen für Busse. Bezüglich der Rückzahlung von Fördermitteln spricht die Verwaltung von Kosten in Höhe von ca. 2,7 Mio. Euro. Gespräche darüber mit der Bezirksregierung laufen.

Konkrete Änderungsvorschläge zur Verwaltungsvorlage gibt es bisher von Bündnis 90 / Die Grünen. Diese wollen genauso wie die Piratenpartei dann in einem zweiten Schritt ein neues Liniennetz mit umfangreicheren Änderungen im Busbereich einführen.

Die Verwaltungsvorlage sowie die Änderungsanträge sind im Ratsinformationssystem unter <http://ratsinfo.muelheim-ruhr.de/buerger/allris.net.asp> zu finden. Bitte im Kalender der Tagesordnung des Wirtschaftsausschusses am 17. November aufrufen.

In Mülheim nichts Neues?

(le) Um das Positive vorweg zu nehmen: Zwei richtige Erkenntnisse sind in der städtischen Vorlage zu finden:

1. „Die Weiterentwicklung des Straßenbahnnetzes in Richtung Saarn-Mitte sollte mittelfristig geprüft werden. In diesem Fall würde der Linienabschnitt Heuweg – Uhlenhorst zugunsten einer Linienverlängerung nach Saarn-Mitte eingestellt.

Das Buslinienetz für Broich, Speldorf und Saarn müsste für diesen Fall komplett neu strukturiert werden.“

Endlich erfolgt diese Erkenntnis aufgrund der Einwohner- und Fahrgastentwicklung im Südwesten der Stadt. Warum aber der Konjunktiv? Und warum wird keine Perspektive zur Verlängerung der Straßenbahn bis zur Saarner Kuppe gegeben? Nur dann kann das Buslinienetz so neu strukturiert werden, dass insgesamt ein geringerer Aufwand entsteht und die Wirtschaftlichkeit der MVG gesteigert wird. So droht eine unwirtschaftliche Parallelbedienung zwischen Straßenbahn über Saarner Straße und Bus über Kassenberg.

2. „Linienbelastungen zwischen 1.000 und 2.000 Fahrgästen/Tag wie in den Abschnitten Heuweg – Broich Friedhof und Dümpten Friedhof – Oberdümpten sind auf Endästen von Straßenbahnlinien nicht ungewöhnlich. Hier besteht kein grundsätzlicher Handlungsbedarf.“

Auch das ist prinzipiell richtig. Aber vorher wurde der Vorschlag diskutiert, die 102 nur

noch bis Auf dem Bruch zu führen, obwohl der Folgeabschnitt bis Dümpten Friedhof gut 2.400 Fahrgäste verzeichnet.

Der besondere rechnerische Vorteil der Umstellung der Straßenbahn auf Bus besteht in Mülheim darin, dass man jahrelang notwendige Investitionen in die Strecken, aber auch in die Fahrzeuge verschoben hat und jetzt richtig Geld in die Hand nehmen müsste. Klar, die Verbindungen mit maximal 1.500 Fahrgästen bei 20-Minuten-Takt sind nicht unbedingt straßenbahnwürdig. Ob aber bei dem vorgeschlagenen Busverkehr die prognostizierten Fahrgaststeigerungen (650 neue Fahrgäste aus dem südöstlichen Stadtbereich wegen neuer Direktverbindung zum Hauptbahnhof) eintreten, steht auf einem anderen Blatt. Daher ein Vorschlag: ein kontrollierter befristeter Probebetrieb mit dem Bus für mindestens ein Jahr. Die 110 und der Abschnitt Hauptfriedhof bis Flughafen wird mit dem Bus befahren, die Straßenbahnanlagen bleiben aber zunächst erhalten. 104 bis Hauptfriedhof und 112 fahren wie heute. Die für den Busprobebetrieb notwendigen Gelenkbusse können leicht angemietet werden. Und am Ende steht dann fest, wie sich das auf die Nachfrage ausgewirkt hat.

Zumindest der Ast von Styrum dürfte mit dem vorgeschlagenen Linienweg des Busses nicht gerade aufblühen. Denn es wird keine Durchbindung dieser Linie über Styrum hinaus Richtung Oberhausen (122) angedacht, was ja die Attraktivität steigern könnte. Ab Friesenstraße wird erst zum Bahnhof Styrum und dann zurück zur Moritzstraße gefahren, kurz vor der Innenstadt schwenkt der Bus zum Hauptbahnhof ab, um erst dann Rathausmarkt und Stadtmitte anzusteuern. So verliert man in Styrum jegliche Attraktivität, denn der gesamte Einzugsbereich liegt auch fußläufig zum Bahnhof Styrum, von wo aus man den Hauptbahnhof doppelt so häufig und dreimal so schnell erreicht.

Liest man die Vorlage weiter, so zieht sich wie ein roter Faden ein Grundsatz durch: „Ein Vergleich des Angebots und der Nachfrage im öffentlichen Verkehr von Mülheim an der Ruhr

macht deutlich, dass das ÖV-Angebot bereits sehr gut an die Nachfrage angepasst ist.“ Also möglichst nichts ändern!

Die Vorlage zeigt zwar auf, dass im Stadtteil Speldorf die ÖPNV-Nutzung am niedrigsten ist (16,3 %), im benachbarten Broich aber am höchsten (29,7 %), Konsequenzen für die Planung werden hieraus allerdings nicht gezogen.

Da wird an den vielfach aus Schul-E-Wagen heraus entwickelten Tangentiallinien weiter minimal optimiert, auch wenn diese Linien an den übrigen Verkehrsbedürfnissen weitgehend vorbei fahren, Beispiel Linie 134. Da wird für die Anbindung an die Nachbarstädte auf den (dank S-Bahn) recht hohen ÖV-Anteil zwischen Mülheim und Essen bzw. Oberhausen verwiesen. Aber wenn der Fahrgast von Oberhausen-Alstaden den kurzen Weg zum Bahnhof Styrum zurücklegen will, um von dort mit der S-Bahn weiterzufahren, ist er auf den unzureichenden Fahrplan der Linie 129, die auch nicht das Stadtteilzentrum von Alstaden anbindet, angewiesen. Die neun stündlichen Verbindungen zwischen OB-Styrum und MH-Styrum sowie die vier zwischen OB-Dümpten und MH-Dümpten sind für ihn überhaupt nicht hilfreich. Er muss stattdessen rückwärts zum Oberhausener Hauptbahnhof fahren, um die S-Bahn dort zu erreichen.

Was die widersprüchliche Fahrplangestaltung angeht, haben wir schon in einer der letzten Ausgaben auf die Anbindung des großen Einkaufsbereichs Heifeskamp an Samstagen hingewiesen. Ein paar weitere Beispiele:

- Montags bis freitags kann man auf den Busästen zwischen Innenstadt und Heidkamp (124, 133) bzw. Broich/Speldorf (122, 124) bereits ab 05 Uhr in beide Richtungen alle 10 Minuten fahren. Aber bereits ab 19 Uhr verkehrt nur noch alle 30 Minuten ein Bus Richtung Broich/Speldorf. Entspricht das tatsächlich der heutigen Nachfrage?

- Sonntags kann tagsüber zwischen 12:30 und 19 Uhr der Uhlenhorst alle 15 Minuten erreicht werden, ansonsten alle 30 Minuten. Zur inzwischen dicht bewohnten Saarer Kuppe

fährt sonntags nur alle Stunde ein Bus, auf der Kölner Straße kommt nur die Linie 752 alle zwei bis drei Stunden praktisch zeitgleich mit der Linie 133 hinzu.

- Der Hafen wird an Sonntagen von der Innenstadt aus überhaupt nicht bedient, was wohl der Nachfrage entspricht. Die Linie 134 fährt trotzdem von Speldorf aus stündlich bis zu den Einkaufsmärkten im Hafengebiet.

- Der dünn besiedelte Stadtteil Selbeck wird stündlich viermal angefahren, abends immerhin noch stündlich. Der Bereich Boverstraße mit Hochhausbebauung wird tagsüber meist nur stündlich bedient, abends fährt der letzte Bus um 20 Uhr ab Stadtmitte, am Wochenende schon um 19 Uhr.

Generell ist bei der MVG auffällig, wie viele Linien bzw. Linienabschnitte tagsüber nur stündlich befahren werden, nur die Linien 122, 131 und 133 und die 976 der STOAG fahren durchgängig in dichterem Takt, während die 135 einen ganzen Abschnitt vormittags auslässt. Dass in solchen Bereichen die Auslastung niedrig bleibt, ist kein Wunder.

Wenn die MVG wirtschaftlicher werden soll, muss das gesamte Unternehmen betrachtet werden. Auf der Website ist die Mitarbeiterzahl für die einzelnen Bereiche mit Stand vom 31.03.2009 wie folgt angegeben: Fahrbetrieb 210, Werkstätten/Infrastruktur 206, Service und Sicherheit 16, Verwaltung 104. Die STOAG mit deutlich größerer Verkehrsleistung nennt im Geschäftsbericht 2010 folgende Zahlen: Fahrdienst 347, Werkstatt/Infrastruktur 48, Verwaltung (inklusive Management) 50. Auch wenn zu berücksichtigen ist, dass die STOAG bestimmte Bereiche wie den Straßenbahnbetrieb durch die MVG und Buchhaltung, Telefon und EDV durch die Energieversorgung Oberhausen durchführen lässt, ist die Differenz bei der Verwaltung doch augenfällig. Und der zwischenbetriebliche Vergleich im VRR zeigt auf, dass der Bus-Kilometer in Mülheim überdurchschnittlich teuer produziert wird. Hier sollte als erstes beim Sparen angesetzt werden, nicht beim Angebot.

Bergbau stoppt U 18 in Mülheim

Mülheim an der Ruhr. (ah) Nach der Bergbaukrise in den 60er Jahren fanden die Kumpel ein neues Betätigungsfeld im Tunnelbau für die Stadtbahn. Im früheren Abbaugelände in Heißen besteht nun Einsturzgefahr an der 1979 eröffneten Station Mühlenfeld. Mit Beginn der Herbstferien wurde zwischen Hauptbahnhof und Heißen Kirche der Betrieb eingestellt.

Begonnen hat alles vor gut einem Jahr, als von Stützpfeilern im Tunnelbahnhof Fliesen abgeplatzt sind. Erklären konnte sich dies zunächst niemand. Anfang dieses Jahres hat die für Bergbau zuständige Bezirksregierung Arnsberg Probebohrungen im Bürgersteig über dem U-Bahntunnel vorgenommen und erste Hohlräume gefunden. Mit Beginn der Herbstferien wurde unter dem Bahnsteig gebohrt und schnell erkannt: es besteht Einsturzgefahr!

Nun soll es rund 20 Bohrungen geben, den gesamten Bahnsteig entlang, unter allen Stützpfeilern und unter dem Gleiskörper. An wie vielen Stellen Zement zur Sicherung in den Boden gepresst werden muss ist offen, ebenso, wann die U 18 wieder fahren kann. Im Gespräch ist Mitte Dezember, allerdings ohne am

U-Bf. Mühlenfeld zu halten. Dies könnte nach aktuellem Stand nach den Weihnachtsferien wieder möglich sein. Wir erinnern uns aber: Vor einigen Jahren gab es einen Tagesbruch an der Mühlenstraße, der die Buslinien 124 und 133 über gut ein Jahr auf Umwege geschickt hat.

Während der Herbstferien fuhr die Linie U 18 wegen Bauarbeiten am U-Bf. Rosendeller Straße nur alle 15 statt alle zehn Minuten. Auf der ansonsten hoch frequentierten Linie werden bis Heißen Kirche Busse eingesetzt. Die Fahrzeit verdoppelt sich, auch weil die Straße Hingberg im Bereich Mühlenfeld gesperrt ist. Seit Schulbeginn sind in der HVZ bis zu vier Gelenkbusse von Fremdundertnehmern im Einsatz.

Aktuelle Information gibt es im Internet unter www.mhvg.de

RE 6a startet später

Gelsenkirchen. (le) Der ursprünglich mit dem Fahrplanwechsel im Dezember geplante Start einer dritten stündlichen Verbindung montags bis freitags tagsüber zwischen Köln und Düsseldorf verzögert sich. Der VRR nennt hierfür als Gründe die immer noch bestehende Unklarheit über die ihm in den nächsten Jahren bereitstehenden Mittel für die SPNV-Bestellung sowie die noch fehlende Einigung mit DB Regio über den Preis für diese Verbindung im Rahmen des Verkehrsvertrags. Jetzt ist der Start des RE 6a zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni angedacht.

Da für diesen Zug keine Fahrplantrasse über Leverkusen verfügbar ist, soll er über den Bypass über Neuss Hbf und Dormagen mit Halt an beiden Bahnhöfen verkehren. Für eine direkte Durchbindung des RE 6 fehlen die notwendigen Doppelstock-Garnituren für 160 km/h, so dass dieser RE 6a mit alten Wagenzügen gefahren werden muss (drei Garnituren) und auch erst einmal nicht alle gewünschten Fahrplantrassen mit bahnsteiggleiche Anschluss an den RE 6 in Düsseldorf Hbf bekommt. So soll er in Richtung Düsseldorf nicht kurz nach 08 Uhr und kurz nach 16 Uhr verkehren, in Richtung Köln nicht gegen 07:15 Uhr, 11:15 Uhr, 16:15 Uhr

und 18:15 Uhr, Ausfälle also vor allem dann, wenn er am dringendsten benötigt wird.

Ein weiterer Grund, warum PRO BAHN nicht ganz unglücklich mit der Verschiebung ist: DB Regio muss die notwendigen Wagenzüge aus der Betriebsreserve nehmen, die im Moment durch die großenteils noch nicht zugelassenen bzw. abgenommenen Talent 2-Züge (ET 442) stark angespannt ist. Ansonsten drohen Ausfälle auf anderen mit Wagenzügen gefahrenen Verbindungen, nämlich Grundtakt- und Zusatzleistungen auf der RB 35 zwischen Emmerich/Wesel und Duisburg/Düsseldorf/Köln in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) und im Abendver-

kehr sowie HVZ-Zusatzkurse auf dem RE 4 zwischen Düsseldorf und Aachen, zumal diese alten Fahrzeuge wegen verschiedener Mängel häufiger in die Werkstatt müssen.

Für den Namen dieser temporären Ver-

bindung, die nach der Ausschreibung ab 2016 direkt vom RE 6 gefahren werden soll, hat PRO BAHN schon einen Vorschlag: Alt-Kölsch-Express, in Gegenrichtung natürlich Kölsch-Alt-Express.

DO-Barop auch zukünftig nicht barrierefrei

Dortmund. (om) Im September begann die DB in Dortmund-Barop mit Sicherungs- und Renovierungsarbeiten, die mittlerweile abgeschlossen sind. Bei der Pflasterung des Bahnsteigs wurden zwar Stolperfallen an der Bahnsteigkante beseitigt, die Bahnsteighöhe aber nicht den dort haltenden S-Bahn-Fahrzeugen angepasst. Bei der Ausschreibung der S 5 ist dann ab Ende 2014 der Einsatz von Fahrzeugen mit 80 Zentimeter Bodenhöhe vorgesehen.

Ein Fahrgastunterstand, der von der Straßenseite aus nicht einsehbar und damit entsprechend häufig mit Farbschmierereien verunstaltet war, wurde ersatzlos abgerissen. Der einzige Wetterschutz besteht jetzt aus einer kurz hinter dem Treppenaufgang und dem Fahrkartenautomaten endenden Überdachung, einen seitlichen Wind- und Wetterschutz gibt es hier allerdings nicht. Erkennbar konsequent wurde ein unbefugtes Überqueren des Gleises in Richtung Hagen – es gibt tatsächlich Fahrgäste, die diesen Weg dem Bahnsteigzugang durch die Treppenunterführung vorziehen – unattraktiv gemacht durch Anbringen einer Eisenstange und Entfernen einer Erdrampe am entsprechenden Bahnsteigende.

Grundsätzliches Problem bei dem Haltepunkt bleibt die fehlende Integration in das bauliche und verkehrliche Umfeld und der fehlende barrierefreie Zugang. Der einzige Bahnsteigzugang befindet sich am südlichen Bahnsteigende und ist aus Richtung Hombroich nur über einen Umweg erreichbar. Am nördlichen Bahnsteigende, nur einen Steinwurf entfernt von einer

Bushaltestelle und einem Supermarkt, fehlt ein Zugang. An der Bushaltestelle Barop S hält eine Linie im Stundentakt mit ungünstigen Umstiegszeiten (mehr als zehn Minuten), eine andere Linie fährt in unmittelbarer Nähe ohne Halt an dieser Haltestelle vorbei. Für alle mobilitätseingeschränkten Fahrgäste ist der Haltepunkt nicht oder nur sehr eingeschränkt nutzbar.

*All diese Probleme wären lösbar durch eine Verlegung des Haltepunktes um 500 m in nördliche Richtung an die Bus- und Stadtbahnhaltestelle Barop Parkhaus. Planungen hierzu sind leider schon 2007 an der DB gescheitert, die in diesem Zusammenhang notwendige Eigeninvestitionsmittel nicht aufbringen wollte (siehe Kurzmeldung in **Ruhrschiene** 2007#3). Gefordert ist nun umso mehr die örtliche Politik, um diesem Vorhaben auf Landes- und Bundesebene Gehör zu verschaffen. Hier ist leider nur vornehme Zurückhaltung wahrnehmbar, bei der Stadt Dortmund überdies eine einjährige „Nahverkehrsstarre“, lässt doch der Entwurf eines neuen Nahverkehrsplans bereits so lange auf sich warten.*

Bahnlärm in Dortmund

Dortmund. (os) Die Deutsche Bahn wird in Dortmund bis 2014 an 14 Standorten Lärmschutzwände als freiwillige Leistung aufstellen.

Die Deutsche Bahn wird in Dortmund bis 2014 an 14 Standorten Lärmschutzwände als freiwillige Leistung aufstellen. Bei der Gestaltung der bis zu drei Meter hohen Wände wird die Stadt Dortmund einbezogen. Begonnen wird zunächst an den Streckenabschnitten DO-

Gehede (Bahnhof) und DO-Aplerbeck (Ortskern). Danach folgt die Güterumgehungsbahn in Deusen und Lindenhorst sowie Schallschutz westlich des Hauptbahnhofs. Ab 2013 sollen auch die Abschnitte DO-Kurl – Husen und Hörde Bahnhof Lärmschutzwände erhalten.

Dortmunder Bahnhofstest

Dortmund. (os) Moderne Fahrzeuge bestimmen das Bild des SPNV in Dortmund. Demgegenüber sehen manche der 44 Bahnhöfe und Haltepunkte ziemlich alt aus. PRO BAHN und der VCD haben daher den Dortmunder Bahnhofstest entwickelt und erstmals am 1. Mai im Westfalenpark vorgestellt. In den Sommermonaten wurden dann alle Bahnhöfe getestet und bewertet. Drei Bahnhöfe wurden ausgewählt und auf Pressekonferenzen vor Ort thematisiert: DO-Kurl als RE-Bahnhof, DO-Tierpark als RB-Haltepunkt und DO Nette/Oestrich als S-Bahn-Station. Es ist den Verbänden ein Anliegen, gerade die kleineren Bahnhöfe nicht zu vernachlässigen.

Der Bahnhof Kurl macht durch den traurigen Zustand des historischen Empfangsgebäudes einen besonders schlechten Eindruck. Kleinere Mängel, wie die Fahrgastinformationen (Beschilderung zum Bahnhof und zur Bushaltestelle, Aushangfahrpläne) können hier schnell verbessert werden. Bauliche Veränderungen, wie z. B. der barrierefreie Zugang zum Bahnsteig, sind aber abhängig von der Gesamtplanung für die Bahnstrecke Dortmund – Hamm. Der Bahnhof Tierpark müsste eigentlich Zoo heißen. Hier ist der Bahnsteig sehr niedrig und das Einsteigen in den Zug beschwerlich, abends sitzt der Reisende im Wartehäuschen im Dunkeln. Die Verbände schlagen den Bau eines neuen Bahnsteigs direkt an der Mergelteichstraße vor, in unmittelbarer Nähe zu den Altenheimen, Schulen und dem Zoo. Ausführliche Infos zum Bahnhofstest und eine Presseschau gibt es hier: <http://www.vcd-dortmund.de>.

Linie 105 nach Oberhausen?

Düsseldorf. (le) Das Düsseldorfer Verkehrsministerium (MWEBWV) hat die geplante Straßenbahnverbindung zwischen Essen, Unterstraße und Oberhausen, Neue Mitte, in die erste Stufe des Infrastrukturbedarfsplans des Landes, Teil Schiene, aufgenommen. Damit stellt sich die rot-grüne Landesregierung an-

ders auf als ihre Vorgänger, die dieses Projekt wie viele andere im Rahmen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) abgewertet hatten. Ein vom Ministerium in Auftrag gegebenes Wirtschaftlichkeitsgutachten war zuvor zu einem positiven Ergebnis für diese Verbindung gekommen.

Das rund 60 Mio. Euro teure Projekt kann damit in absehbarer Zeit realisiert werden, wenn das inzwischen wieder erloschene Baurecht erneut geschaffen wird und die Kommunen ihre Eigenanteile an der Finanzierung sichern können. Dann würde die Linie 105 nicht nur die Hauptbahnhöfe von Essen und Oberhausen miteinander verbinden, sondern auch die Einkaufszentren Limbecker Platz und Centr.O. Bleibt zu hoffen, dass die prekäre Finanzlage beider Städte diese Planung nicht vereitelt.

Fahrradmitnahme im VRR

Gelsenkirchen. (le/os) Zum 1.1. verteuert sich die Fahrradmitnahme im VRR von heute 2,60 Euro auf 3,50 Euro für eine Fahrt. Zu allen Verbundfahrausweisen in NRW kann aber auch das Fahrradticket NRW genutzt werden. Dies kostet heute 4 Euro, ab 1. Januar dann 4,50 Euro. Das Ticket erlaubt die ganztägige Fahrradmitnahme bis drei Uhr des Folgetags, in der Bahn sowie auch in kommunalen Verkehrsmitteln. Leider wird das Ticket bei vielen kommunalen Verkehrsunternehmen nicht vertrieben. Aber auch an den Automaten der DB fehlt die Information, dass das FahrradTicket nicht nur mit NRW-Tickets, sondern auch zusammen mit Fahrkarten aller NRW-Verbünde gilt.

Skimming an Automaten

NRW. (dg) In letzter Zeit kam es in NRW zu einigen manipulierten Fahrkartenautomaten der Bahn und auch kommunaler Betriebe.

Durch einen Aufsatz mit einer Minikamera und einem Datenlesegerät werden so Bankkartendaten ausgespäht, womit später Kartendubletten angefertigt werden können.

Daher gilt am Automat besondere Vorsicht

vor Skimming: Achten Sie auf Klebespuren, ungewöhnliche Geräte, erkennbare Aufsätze und lockere Pinpads. Wichtig ist auch, während der Pineingabe die freie Hand über die Tastatur zu legen. Hierdurch kann eine möglicherweise installierte Kamera nicht die Geheimzahl eingabe filmen. Wir empfehlen, wann immer möglich die Geldkartenfunktion Ihrer Bankkarte zu nutzen, da hierbei keine Pineingabe notwendig ist. Der Betrag wird dabei von dem vorher aufgeladenen Geldchip abgebucht. Melden Sie Auffälligkeiten der Polizei und dem Verkehrsunternehmen.

IC-Linie 35 wird beschnitten

Berlin/Trier. (le) Die IC-Linie 35 von Norddeich über Münster, Recklinghausen, Oberhausen, Köln, Koblenz und Trier nach Luxemburg wird zum Fahrplanwechsel im De-

zember beschnitten. Statt bisher fünf täglichen Verbindungen mit der luxemburgischen Hauptstadt wird es zukünftig nur noch zwei geben, die aus NRW in Richtung Luxemburg gegen Mittag innerhalb von zwei Stunden abfahren. In Gegenrichtung verkehren sie werktags am frühen Morgen innerhalb von zwei Stunden ab Luxemburg, am Sonntag wird eine Früh- und eine Nachmittagsverbindung ab Luxemburg angeboten. Auch die bislang mit dieser IC-Linie angebotene Verbindung in der Woche nach Stuttgart bzw. am Wochenende nach Konstanz ist im neuen Fahrplan nicht mehr enthalten. Die entsprechenden Züge der IC-Linie 35 beginnen bzw. enden stattdessen in Köln bzw. Koblenz. Ebenso entfällt die Durchbindung einer Tagesrand-Verbindung des ICE Berlin – Hamm – Köln – Bonn nach Trier und zurück, die bisher außer in der Nacht Samstag/Sonntag verkehrte.

Impressum / Ansprechpartner bei PRO BAHN

Herausgeber: PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr, Mülheimer Straße 91, 47058 Duisburg, ☎ 0203 3981698, ✉ info@probahn-ruhr.de, Internet: <http://www.probahn-ruhr.de>

Bürozeiten: Dienstags 16:30 bis 18:30 Uhr

Vorsitzender: Holger Kohring, Alter Uentropener Weg 77, 59071 Hamm, ☎ 02381487317, ✉ kohring@probahn-ruhr.de
Stv. Vorsitzender: Lothar Ebberts, Neugahlener Straße 20, 46149 Oberhausen

☎ 0208 6351916, ✉ ebberts@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Dirk Grenz, Baumberger Weg 1, 46145 Oberhausen ☎ 0208 6356784, ✉ grenz@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Kurt Meisen, Weilenhüschenstr. 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 Stieglitz, Kaiserstr. 191, 44143 Dortmund, ☎ 0160 9571 4101, ✉ stieglitz@probahn-ruhr.de

Bankverbindung: PRO BAHN, Sparkasse Gelsenkirchen, BLZ 420 500 01, Konto-Nr. 260 289 922

Spendenkonto: PRO BAHN NRW, Postbank Essen, BLZ 360 100 43, Konto-Nr. 220 709-433

Bitte als Verwendungszweck angeben: „Ruhrschiene“!

PRO BAHN Regionalverband Münsterland,

Vorsitzender: Tobias Simon, Neuenk. Str. 420, 49497 Mettingen, ☎ 03212 1232394, ✉ t.simon@probahn.de

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

Vorsitzender: Oliver Stieglitz, Kaiserstr. 191, 44143 Dortmund, ☎ 0160 9571 4101

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

Weitere Autoren dieser Ausgabe: Günter Fiedler (gf), Dirk Grenz (dg), Axel Hercher (ah), Oliver Mantel (om).

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

Weihnachtsfeier

Das diesjährige Weihnachtsessen der OG Dortmund findet gemeinsam mit dem VCD Kreisverband Dortmund/Unna in den Dortmunder Räumen des VCD, Eisenmarkt 1, statt. Termin: 8. Dezember, 19:30 Uhr, Anmeldung bei Oliver Stieglitz.

Neujahrsbrunch

Der Regionalverband lädt am 7. Januar zum Neujahrsbrunch nach Oberhausen ins Haus Union (10:30 Uhr, 12 Euro) verbindliche Anmeldungen bitte bis zum 20.12. an Dirk Grenz.

Duisburg jetzt dienstags

Die monatlichen Treffen der ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg/Mülheim finden jetzt jeweils am dritten Dienstag im Monat in der PRO BAHN Geschäftsstelle/ADFC-Infoladen statt, Beginn 19 Uhr, Ansprechpartner ist Lothar Ebbers, der Interessenten gerne in den Mailverteiler aufnimmt und über die jeweiligen Themen informiert.

November

Dienstag, 22.11.2011, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dezember

Donnerstag, 01.12.2011, 19:30 Uhr
Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen

Donnerstag, 08.12.2011, 19:30 Uhr
Dortmunder PRO BAHN/VCD-Weihnachtsessen

Dienstag, 20.12.2011, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim

Dienstag, 27.12.2011, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Januar

Donnerstag, 05.01.2012, 19:30 Uhr
Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen

Samstag, 07.01.2012, 10:30 Uhr
Neujahrsbrunch Oberhausen, Haus Union, Schenkendorfstr. 13
⊕ Feuerwache

Montag, 17.01.2012, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim

Dienstag, 24.01.2012, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Februar

Donnerstag, 02.02.2012, 19:30 Uhr
Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen

Donnerstag, 21.02.2012, 19:30 Uhr
Dortmunder PRO BAHN/VCD-Weihnachtsessen

Dienstag, 28.02.2012, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim

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

ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim: Büro Mülheimer Str. 91, Duisburg, ☎🚉 Duisburg Hbf, ⊕ Lutherplatz
O.Tram Oberhausen: „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, ☎🚉 Oberhausen Hbf
Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen: VCD-Büro, Eisenmarkt 1, Dortmund, 🗺 Kampstraße
Regionalgruppe Hellweg: Infos bei Günter Fiedler, ☎ 02942 1598, ✉ fiedler@probahn-ruhr.de
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)