



Neue Nahverkehrspläne im Vest

Kreis Recklinghausen/Bottrop. (le/td) Fast zeitgleich haben die beiden Aufgabenträger im Vest, der Kreis Recklinghausen und die Stadt Bottrop, die Entwürfe für die neuen Nahverkehrspläne (NVP) vorgelegt. Von unterschiedlichen Büros erarbeitet, sind auch die Inhalte und die vorgeschlagenen Maßnahmen recht unterschiedlich.

Der NVP für den Kreis Recklinghausen hat einen enormen Umfang. Eine Vielzahl von Analysedaten ermöglicht einen guten ersten Überblick. Dennoch muss mit vielen Daten vorsichtig umgegangen werden.

So sind zwar haltstellenweise Ein- und Aussteigerzahlen für alle Linien aufgeführt, eine Erfassung von Umsteigerströmen existiert aber nicht. Insofern ergeben sich Fahrtenanzahlen pro Stadt, die nicht unbedingt mit anderen Städten vergleichbar sind, je nach dem, ob es überwiegend Durchmesserlinien (wie in Gladbeck) oder Halbmesserlinien (wie in Recklinghausen) gibt. Ein Vergleich zu anderen Räumen, z. B. innerhalb des VRR, fehlt ebenfalls. So sagt die (aus oben erwähnten Gründen methodisch überhöhte) Zahl von Fahrten pro Einwohner und Jahr, die in den zum Ballungskern des Ruhrgebiets zählenden Städten Gladbeck, Herten, Recklinghausen und Castrop-Rauxel zwischen 69 und 86 liegt, erst einmal nicht allzu viel aus.



Durch die im NVP vorgesehene Taktausdünnungen und den Entfall der Linien 255/258, die als neue Linie 258 nur noch den Goetheplatz anfahren sollen, verliert der Gladbecker Busbahnhof am Oberhof weiter an Bedeutung.

Foto: Jochen Schönfisch

In dieser Ausgabe:

- Thema Nahverkehrsplan**
- Rotstift im SPNV – die erste Runde**
- Mehdorn äußert sich über RRR**
- Stilllegung der 901 verhindert**
- ICE International in neuer Zeitlage**

Fortsetzung auf Seite 3 >>>

Inhaltsverzeichnis

Thema: Nahverkehrsplan	1
Neue Nahverkehrspläne im Vest	
Inhalt & Adressen	2
Thema: Nahverkehrsplan	5
Nahverkehrsplan Herne bringt Verbesserungen	
Fahrgastpolitik	6
Rotstift im SPNV – die erste Runde	
Fahrgastpolitik	8
Mehdorn äußert sich über RRX	
Regionales	9
Stilllegung der Linie 901 in Mülheim verhindert	
Regionales	10
ICE International in neuer Zeitlage	
Kurzmeldungen	11
Kooperatives RBL	
NVP Essen kommt voran	
Nächste Station: Abstellgleis?	
Editorial/ Termine	12

Impressum

Herausgeb.: PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr
Auflage: 550 Exemplare
Ausgaben: Januar, April, Juli und Oktober
Preis: kostenlos für PRO BAHN-Mitglieder
des RV Ruhr; Abonnement 5,- € pro Jahr
Redaktion: Lothar Ebberts (le) (V.i.S.d.P.),
Jochen Schönfish (js)
☞ info@ruhrschiene.de
Autoren: Guido Berg (gb), Toni Deenen (td),
Axel Hercher (ah)

Das Arbeitsgebiet des Regionalverbandes umfasst die Städte Bochum, Bottrop, Dortmund, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Hamm, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen sowie die Kreise Olpe, Recklinghausen, Siegen-Wittgenstein, Soest, Unna, den Ennepe-Ruhr-Kreis, den Hochsauerlandkreis und den Märkischen Kreis.

Die Vervielfältigung der Gesamtausgabe der **Ruhr-schiene** zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet, Nachdruck einzelner Artikel in anderen Publikationen nur mit Zustimmung der Redaktion und gegen Überlassung von zwei 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.

Ihre Ansprechpartner bei PRO BAHN

Verkehrs- und Umweltzentrum Essen, Maxstraße 11, 45127 Essen, ☎ 0201 222555, ☎ 0201 231707

Geschäftsstelle des Regionalverbandes Ruhr und des Landesverbandes Nordrhein-Westfalen

Öffnungszeiten: dienstags bis freitags 17 bis 19 Uhr – dienstags betreut von PRO BAHN

PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr, ☎ info@probahn-ruhr.de, Internet: <http://www.probahn-ruhr.de>

Vorsitzender: Dominik Vinbruck, Klönnestraße 51, 44143 Dortmund

☎ 0231 1509626, 0178 5245263, ☎ 0721 151486394, ☎ vinbruck@probahn-ruhr.de

Stv. Vorsitzender: Lothar Ebberts, Neugahlener Straße 20, 46149 Oberhausen

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

Stv. Vorsitzender: Holger Kohring, Alter Uentropfer Weg 77, 59071 Hamm

☎ 02381 487317, ☎ kohring@probahn-ruhr.de

Beisitzerin: Britta Behrens, Ruhrstraße 6, 58452 Witten, ☎ 02302 279900, ☎ behrens@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Kurt Meisen, Weilenhäuschenstraße 9, 58332 Schwelm, ☎ 02336 82958, ☎ meisen@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Bernhard Quack, Düsseldorfstraße 22, 45145 Essen, ☎ 0201 7265726

Beisitzer: Oliver Stieglitz, Kaiserstraße 191, 44143 Dortmund, ☎ 0231 815611, ☎ 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: „RV Ruhr“!

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

Vorsitzender: Oliver Stieglitz, Kaiserstraße 191, 44143 Dortmund

☎ 0231 815611, 0160 95714101, ☎ stieglitz@probahn-nrw.de

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

Geschäftsstelle: Friedrichstraße 95 (PB 98), 10117 Berlin, ☎ 030 2096-2585, ☎ 030 2096-2586

>>> Fortsetzung von Seite 1

Nur Kenner wissen, dass diese Zahlen deutlich unterhalb selbst so schlechter ÖPNV-Städte wie Gelsenkirchen oder Duisburg liegen, in Oberhausen beispielsweise ist der Wert aber gut doppelt so hoch. Im NVP selbst werden sie eher argumentativ dazu genutzt, das oft nicht gerade ballungsraumwürdige Angebot noch weiter abzusenken. Andere Daten wie die Bus-km-Leistungen pro Fläche werden in ihrer Aussagekraft von den Gutachtern gleich wieder relativiert. Kleiräumliche Analysen der Marktabschöpfung des ÖPNV unterhalb der Stadtebene fehlen absolut.

Kürzungsregeln aufgestellt

Stattdessen wird ein Raster aufgestellt, um anhand der Gesamt-Ein- und Aussteigerzahlen pro Linienast die optimale Taktichte festzulegen. Dass dabei kurze, am Stadtrand endende Linienäste mit längeren, zu einem weiteren Knoten führenden über einen Kamm geschoren werden, wird offenbar in Kauf genommen.

Auffällig ist, dass bei zu geringen Fahrgastzahlen nie untersucht wird, ob die Linienführung suboptimal ist (z. B. größere Umwege), sondern meist gleich eine Taktreduzierung empfohlen wird. Hingegen erscheint bei Fahrgastzahlen, die eine Taktverdichtung anraten würden, meist der Hinweis, dass diese durch Einsatz von Gelenkbussen oder E-Wagen vermeidbar sei.

Offenbar ist eine Hauptaufgabe des NVP, eine vorgegebene Kürzungsrate im Angebot fachlich zu begründen.

Sparen durch Fahrgastverluste

Dazu gehört auch, dass bei Umstellung schwach ausgelasteter Angebote auf bedarfs-gesteuerte Bedienungsformen keine verkehrlichen Kriterien für die Auswahl (AST oder TaxiBus) herangezogen werden, sondern zumeist das AST mit dem Hinweis auf geringere Kosten für die Städte (aufgrund höherer Kosten für den Fahrgast und daher weitaus geringerer Inanspruchnahme) empfohlen wird. Dabei war für den Kreis festgelegt worden, dass die TaxiBus-Angebote insge-

samt recht gering genutzt werden (zwischen 10 und 29 % der angebotenen Fahrten), die angebotenen TaxiBus-Kilometer aber in die Betriebsleistungsstatistik mit eingegangen sind.

Im Ergebnis ist der NVP Kreis Recklinghausen ein Kürzungsplan, der insgesamt 7 %, in den einzelnen Städten gar bis zu 14 % (Gladbeck), des Fahrtenangebots streichen lässt (die Umstellung von Linien- in TaxiBus-Angebote nicht eingerechnet) und dabei selbst feststellt, dass dadurch Fahrgastverluste bis zu 5,4 % (Gladbeck, Gesamtkreis 1,7 %) eintreten werden. Weitere prognostizierte Fahrgastverluste durch demographische Veränderungen sind hierbei noch nicht berücksichtigt, die in einer Strukturprognose bis 2015 kreisweit mit 11 % beziffert werden.

Blick in die Städte

Betrachtet man einzelne Städte, so sticht am meisten Gladbeck heraus. Hier sollen die innerstädtisch fahrenden Linien 252, 253, 254 und 257 ebenso wie die Linie 188 vom 20- auf einen 30-Minuten-Takt ausgedünnt werden. Da die überörtlichen Linien im 20-Minuten-Takt verbleiben, ergibt das unterschiedliche Taktraster verschlechterte Umsteigemöglichkeiten zwischen den entsprechenden Linien (nur noch stündlich ohne Wartezeit) sowie nicht koordinierten Parallelverkehr auf einigen Linienabschnitten, so von der Innenstadt nach Zweckel Ost oder zwischen Brauck und Horst. Durch weitere Umstellung der Abendbedienung auf TaxiBus wäre ein dicht besiedelter Stadtteil wie Zweckel Mitte nach 21 Uhr gar nicht mehr ohne Voranmeldung angebunden.

In Recklinghausen sollen ebenfalls mehrere Strecken ausgedünnt werden, so die direkte Verbindung Richtung Herten-Scherlebeck von vier auf zwei Fahrten pro Stunde. Die Umstellung der kurzen innerstädtischen Äste zum Nordcharweg und zur Letterhausstraße auf Stundentakt führt hier zu einem reinen Alibiangebot für wenig mobile Fahrgäste.

Zwischen Castrop-Rauxel und Datteln soll der SB 22 vom Stundentakt auf Halbstundentakt verdichtet werden. Diese überfällige Verbesserung

Thema: Nahverkehrsplan

wird allerdings erkaufte durch die gleichzeitige Streichung der parallel verlaufenden Linien 481 und 233 (Abschnitt Henrichenburg–Datteln), wodurch insgesamt jeweils eine Fahrt pro Stunde entfällt.

In Haltern sollen die Linien nach Sythen und Lavesum zu einer Linie zusammengelegt werden, wodurch sich die Fahrzeit von Lavesum zur Kernstadt um eine Viertelstunde verlängert und die Haltestellen in der nördlichen Kernstadt entfallen.

Aus Fahrgastsicht ist der NVP Kreis Recklinghausen eine mittlere Katastrophe. Ein heute bereits vielfach unzureichendes Angebot wird erneut ausgedünnt, und das in einer Region, in der die Zahl der Arbeitsplätze stärker abnimmt als die der Einwohner. Das so entstehende Pendlerpotenzial wird nicht ausreichend vom ÖPNV abgeschöpft. Innerhalb der Kernstädte wird die ÖPNV-Nutzung nicht nur gegenüber der PKW-Nutzung, sondern auch gegenüber dem Radfahren oder Zufußgehen weiter zurückfallen. Eine Alternative wäre eine tatsächliche Erfolgskontrolle der Netze bezüglich Ausschöpfung der Fahrgastnachfrage. So könnte in Gladbeck eine Verschlinkung im Netz (mehr direkte Fahrwege) und die Mitnutzung der Linie 188 für innerstädtische Verkehrsaufgaben eine Aufwandsreduzierung bei gleichzeitiger Steigerung der Attraktivität ermöglichen.

Bottrop

Der Bottroper NVP, dessen Konzeptteil für die Öffentlichkeit auch im Internet abrufbar ist (was PRO BAHN ausdrücklich lobend hervorhebt), sieht hingegen eine behutsame Weiterentwicklung des Verkehrsangebots vor. Der 20-Minuten-Grundtakt soll beibehalten werden (mit Ausnahme der Linie 188, deren Ausdünnung offenbar vom Kreis Recklinghausen vorgegeben war), und in den kurz- und mittelfristigen Maßnahmepaketen wird u. a. eine verbesserte Bedienung im Raum Fuhlenbrock vorgesehen, wo eine unterdurchschnittliche ÖPNV-Nutzung analysiert worden war. Dazu soll die Linie 261 über Fuhlenbrock geführt werden, wodurch ein 10-

Minuten-Takt auf der Hans-Böckler-Straße und eine neue Querverbindung nach Grafenwald entsteht. Als Nebeneffekt wird durch die so erforderliche Verschiebung der Zeitlage der Linie 979 ein guter Anschluss am Bahnhof Oberhausen-Sterkrade an die Züge Richtung Duisburg geschaffen.

Die Ringlinie wird betrieblich aufgebrochen (keine endlose Ringfahrt) und mit dem Ast nach Ebel verbunden. Der SB 16 und der CE 50 sollen zu einer Linie durchgebunden werden, um wieder eine Direktverbindung von Kirchhellen und Grafenwald zum Hauptbahnhof zu ermöglichen.

Für das Nachtnetz wird eine weitere Linie zwischen ZOB, Batenbrock, Boy und Horst vorgeschlagen, die auf beiden Seiten Anschlüsse aus den Nachbarstädten aufnehmen kann. Ebenso soll der NE-Betrieb bis 5 Uhr ausgedehnt werden (heute nur NE 21).

Die Stadt Bottrop, mit 120.000 Einwohnern eine kleine Großstadt, die früher eher zur ÖPNV-Diaspora gehörte, hat in Folge des ersten Nahverkehrsplanes im Jahr 2000 einen mutigen Schritt gemacht: Umstellung auf das 20-Minuten-Taktschema mit konsequenter Ausrichtung auf die S-Bahnlinie S 9 bei einem komplett überarbeiteten Liniennetz. Die Folgen blieben nicht aus: ein Jahr später ließ sich bereits ein Fahrgastzuwachs von insgesamt 10 % (montags bis freitags sogar 15 %) verzeichnen. In den Folgejahren wurde weiter am Netz gefeilt: Taktverdichtung in Richtung Boy, Umstellung sehr schwacher Abschnitte zeitweise auf Taxibusverkehr, Linienwegoptimierungen, Taktverdichtungen am Wochenende.

Konsequent geht die Stadt Bottrop mit dem aktuellen NVP diesen Weg weiter. Mit Fantasie und Sachverstand wird das Angebot im Stadtteil Fuhlenbrock ohne Mehraufwand verdoppelt, die Anbindung Kirchhellens an den Hbf durch die Durchbindung der Linien SB 16 und CE 50 hergestellt. So kann auch unter schwierigen wirtschaftlichen Randbedingungen das vorhandene Fahrgastpotenzial optimal abgeschöpft werden und ein relativ wirtschaftlicher ÖPNV betrieben werden.

Nahverkehrsplan Herne bringt Verbesserungen

Herne. (js) Nachdem PRO BAHN bereits 2001 mit eigenen Vorschlägen die Fortschreibung angemahnt hatte (siehe **Ruhrschiene** 2002#1), gibt es nun endlich Positives vom Herner Nahverkehrsplan zu berichten. Derzeit liegt ein Entwurf des Kölner Planungsbüros Südstadt den politischen Gremien in Herne zur Beratung vor. Anfang November sollen die Teile A bis C, die den allgemeinen Teil und die konkreten Vorschläge für die Stadtbezirke Eickel und Wanne enthalten, im Rat der Stadt beschlossen werden. Im Jahr 2007 nehmen sich die Gutachter dann die östlichen Stadtbezirke Mitte und Sodingen vor.

Das Planungsbüro schlägt Angebotsveränderungen auf den Linien 323, 328 und 387 vor, die voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Januar 2007 umgesetzt werden. Die vorgeschlagene Verlängerung der Linie 385 in Eickel wurde bereits vorgenommen. Durch die neuen Linienführungen profitieren insbesondere die Stadtteile Bickern und Röhlinghausen, die bisher von der Linie 387 im Stundentakt mit knappen Betriebszeiten nur unzureichend angebunden waren.

Richtige Linie in Bickern

Nach Bickern soll nun die Linie 323 verlängert werden, die mit einem 20-Minuten-Takt und Fahrten auch am späten Abend und frühen Morgen endlich eine angemessene Bedienung bringt. Die Linie 387 soll dagegen nur noch nach Röhlinghausen verkehren, nun aber im Halbstundentakt und mit einer Linienführung, die auch bisher vom ÖPNV vernachlässigte Ecken im Nordwesten des Stadtteils anbindet.

Im Bereich Unser-Fritz wird die Linie 328 an der Schlossstraße getrennt und erhält dadurch eine klare Linienführung. Der Abschnitt von dort nach Wanne-Nord wird dann als Linie 329 betrieben, zum Hbf Wanne-Eickel verlängert und dort mit der 387 verknüpft. Dies hatte auch PRO BAHN ähnlich vorgeschlagen, dafür aber die Linie 342 aus GE-Buer verlegt, so dass mit weniger Aufwand sogar noch die Verkehrsbeziehung nach Gelsenkirchen verbessert würde.

Mehr Geld für mehr Fahrgäste

Sehr zu loben ist, dass der Nahverkehrsplan Herne jetzt nicht nur einfach fortgeschrieben wird, sondern nach umfangreicher Analyse nun auch

Verbesserungen umgesetzt und die Linienführungen und Umläufe optimiert werden. Anders als in anderen Städten wird trotz Finanznot nicht der Rotstift angesetzt, sondern es werden rund 300.000 Mehrkilometer im Jahr, zwei zusätzliche Fahrzeuge und die Modernisierung von Haltestellen vorgesehen.

Stadtgrenzen bleiben Grenzen

Bedauerlich ist die Vernachlässigung der Verbindungen in die Nachbarstädte. So enden die neuen Linien 323, 328 und 329 direkt vor der Gelsenkirchener Stadtgrenze, die Linie 387 dreht kurz vorher ab. Die städteübergreifenden Linien 342 und 384 wurden zumindest im PRO BAHN vorliegenden Entwurf mit Planungsstand Mai nicht in das Konzept eingebunden und verkehren weiterhin im unattraktiven Stundentakt überwiegend parallel zu den neuen Linien 329 und 323.

Nicht aufgenommen wurde der PRO-BAHN-Vorschlag, das Liniennetz nach Verbindungs- und Erschließungslinien zu gliedern. Hier ist in Zukunft darauf zu achten, dass die Linien, die hauptsächlich der Verbindung der Stadtteile dienen, nicht durch zusätzliche Erschließungsaufgaben unnötig lange Fahrzeiten erhalten. Im vorherigen Nahverkehrsplan war dies bei der Linie 362 gut gelungen, die als wichtige Verbindungslinie gestrafft worden war, während die Linie 303 einen Teil der Erschließungsaufgaben übernommen hatte. Ein ähnliches Konzept wünscht sich PRO BAHN nun auch für die Stadtteile Sodingen, Börnig und Holthausen.

Das Konzept von PRO BAHN ist im Internet unter http://www.probahn-ruhr.de/projekte/nvp_herne.htm abrufbar.



Rotstift im SPNV – die erste Runde

Rhein-Ruhr/Ruhr-Lippe/Westfalen Süd. (le) Die bundesweiten Kürzungen der Regionalisierungsmittel führen im Fahrplanjahr 2007 im Bereich der meisten nordrhein-westfälischen Zweckverbände zu ersten merkbareren Fahrplankürzungen. Die landesweite Kürzung der Bestellerentgelte um 48 Mio € gegenüber dem fortgeschriebenen Bedarf wird vom Land einmalig mit 24 Mio € aus Ausgaberesten anderer Posten aufgefangen. Für das Folgejahr steigt die Lücke aber auf voraussichtlich 120 Mio €, u. a. aufgrund erhöhter Trassenpreise. Das Land betont, im Gegensatz zu anderen Bundesländern wie Hessen, Bayern oder Berlin auf keinen Fall mit Eigenmitteln z. B. aus den erhöhten Mehrwertsteuereinnahmen in die Bresche springen zu wollen.

Ende August haben die Gremien des VRR eine erste Kürzungsrunde beschlossen, die ca. 1,2 % der Zug-Km-Leistungen ausmacht. Für die Auswahl der insgesamt elf Maßnahmen auf zehn Strecken galten verschiedene Kriterien, so u. a. Abdeckung der heutigen Nachfrage durch das zukünftige Leistungsangebot und keine erhebliche Fahrzeitverschlechterung für nachfragerrelevante Relationen. Die heutigen Bedienzeiten sollen auch weiterhin aufrecht erhalten werden, also keine Streichung schwach besetzter letzter Fahrten. Außerdem gelte weiter der Stundentakt als Mindestbedienung auf einem Korridor.

Mangelnde Abstimmung

Gerade gegen letztere Prämisse verstößt aber die vorgesehene Maßnahme, die RB 45 (Dorsten–Coesfeld) nicht nur an Samstagen, sondern auch in der Nebenverkehrszeit auf Zweistundentakt auszudünnen, was auf die Absicht hindeutet, die Strecke alsbald ganz stillzulegen. Die Maßnahmen, die auch alle angrenzenden Zweckverbände mit Ausnahme des ZRL mitberühren, waren offenbar nicht vorher mit den Nachbarn abgestimmt. So regte sich beim Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM) gegen die Absichten des VRR Widerstand, zumal die Strecke Dorsten–Coesfeld im neuen SPNV-Nahverkehrsplan des ZVM als im Bestand zu sichern eingestuft worden war. Letztendlich einigten sich die beiden Zweckverbände auf die Auslegung je einer Fahrt pro Richtung (zwischen 11 und 12 Uhr) werktags außer samstags sowie eine durchgängigen Zweistundentakt samstags.

Auch andere Maßnahmen, die Nachbarzweckverbände mitbetrofen, stießen dort auf Widerstände, so dass diese Maßnahmen nicht oder nur im Bereich des VRR umgesetzt werden können. So dürfte es wohl auch wieder einmal ein planmäßiges Wenden von Zügen an der Zweckverbandsgrenze, verbunden mit Leerfahrten, geben. Da erst nach Beschlussfassung über die Kürzungen der SPNV-Finanzierungsplan veröffentlicht wurde, in dem aufgrund eines Rechenfehlers des vom Land beauftragten Gutachters dem VRR noch einmal 2,6 Mio € weniger zugeweiht wurden, beschloss der VRR, nicht weitere Kürzungen für 2007 einzuleiten, sondern einen Verlustvortrag auf das Jahr 2008 vorzunehmen.

Die Auseinandersetzung zwischen VRR und ZVM gibt einen Vorgeschmack auf die zukünftig zu erwartenden Konflikte insbesondere zwischen den Ballungsräumen und den ländlichen Räumen. Was für die einen eine unabdingbare Anbindung eines Teilraumes an die Metropolregion Rhein-Ruhr darstellt, ist für die anderen eine verzichtbare periphere Randstrecke.

Rückzug aus der Fläche

Die Pläne des Landes für die Neuordnung der ÖPNV-Landschaft, u. a. die Definition eines eingeschränkten Garantienetzes und die freie Verwendbarkeit heute für den SPNV reservierter Mittel, werden dies noch drastisch verschärfen. Das Motto scheint wie in den siebziger Jahren zu lauten: Schienenverkehr ist nur was für die Hauptachsen und die Ballungsräume, überall woanders wird der angeblich kostengünstigere Bus und der

bedarfsgesteuerte Verkehr (AST, TaxiBus) als das Non-plus-ultra angepriesen. Wohin diese Politik seinerzeit geführt hat, wissen wir noch zu genau. Die Erfolge von gut einem Jahrzehnt Regionalisierung des SPNV mit hohen Fahrgaststeigerungen insbesondere im ländlichen Raum drohen in kürzester Zeit wieder zu nichte gemacht zu werden.

Zwei weitere Strecken in unserem Verbandsgebiet sind von Kürzungen betroffen. So entfällt auf der S 1 der sogenannte Studentependel, der zu Semesterzeiten zwischen Dortmund und Bochum eine vierte Verbindung pro Stunde bietet. Die RB 36 (Ruhrort-Bahn) soll montags bis freitags tagsüber vom 20- auf einen 30-Minuten-Takt ausgedünnt werden, wodurch man hier mit nur noch einem Fahrzeug auskommt. Am gesamten Wochenende wird wie jetzt abends nur noch stündlich gefahren (angegebene Begründung u. a. städtischer Parallelverkehr). Allerdings fehlen die Änderungen auf der Ruhrort-Bahn im Anfang November im Internet veröffentlichten DB-Fahrplan, so dass noch abzuwarten ist, ob die Kürzungen hier tatsächlich kommen.

Die übrigen Einsparungen betreffen vor allem den Niederrhein mit den Linien RB 27, 37 und 38.

Bewertung

Die einzelnen Maßnahmen sind recht unterschiedlich zu bewerten. Der Wegfall des Studentependels ist nur dann erträglich, wenn die Fahrzeuggarnitur als Reserve in Dortmund verbleibt, um im Fall nicht mehr aufholbarer Verspätung auf der S 1 zum Einsatz zu kommen, statt, wie häufig zu erleben, den Abschnitt Bochum–Dortmund ganz auszulassen. Teilweise wird der Fahrzeugeinsatz optimiert, so in der Woche bei der Ruhrort-Bahn, wodurch nicht nur ein Fahrzeug eingespart wird, sondern auch die Besetzung des Fahrdienstleiters in Duisburg-Meiderich Süd entfallen kann. Die wichtigen Übergänge in Oberhausen Hbf auf die S 3, die heute 9 und 10 Minuten betragen, ändern sich auf 4 / 5 und 14 / 15 Minuten, was soeben noch verträglich ist. Die Taktausdünnung derselben Linie am Wochenende führt aber zu einem extrem unwirt-

schaftlichen Einsatz der Betriebsmittel. Mit einer Umlaufgeschwindigkeit von 18 km/h wird die Linie dann nur noch vom Wedauer geschlagen, der 14 km/h erreicht. Gespart werden Trassenpreise und geringe laufleistungsabhängige Betriebskosten, während die meisten Kosten, vor allem für Personal, weiter bestehen bleiben. Der Hinweis auf städtischen Parallelverkehr ist absolut irreführend. Zwar gibt es Parallelverkehre von Oberhausen nach Duisburg-Obermeiderich und zwischen Duisburg-Meiderich und Duisburg-Ruhrort, die durchgehende Busverbindung Oberhausen–Duisburg-Meiderich (Linie 935) war aber seinerzeit genau zur Stärkung der Bahnverbindung aufgegeben worden.

Kürzungen an Ruhr und Lippe

Im ZRL sind vier Maßnahmen vorgesehen. So wird am Wochenende auf der Hönnetalbahn (RB 54) zwischen Fröndenberg und Neuenrade nur noch im Zweitundentakt gefahren, auf der RB 56 entfällt der Pendelzug zwischen Letmathe und Iserlohn an Wochenenden, zwischen Brilon Wald und Korbach wird der zusätzliche Nachmittagszug gegen 17 Uhr montags bis donnerstags gestrichen, und zwischen Hamm und Soest entfällt die nächtliche Pendelverbindung in der Woche, bleibt am Wochenende in der Relation Hamm–Lippstadt aber erhalten.

Der ZWS ist von zwei Maßnahmen des benachbarten RMV betroffen. Während die Streichung einer Einzelfahrt Marburg–Bad Laasphe (RB 94) an Werktagen das Angebot hier paarig macht, wird auf der RE-Verbindung Siegen–Gießen das Angebot neu gestaltet. Der RE 99 (Siegen–Frankfurt) erhält neue, an den RE 9 ange näherte Taktzeiten, wodurch die Übergänge in Siegen deutlich verbessert werden. Allerdings wird die Gesamtzahl der Verbindungen zwischen Siegen und Gießen an den einzelnen Wochentagen um zwei bis vier reduziert.

2008 wird schlimmer

Die jetzigen Kürzungen geben nur einen Vorgeschmack auf das, was im Fahrplanjahr 2008 zu erwarten ist. Durchschnittlich 10 % weniger



Bestellentgelte bedeuten aufgrund der Remanenzkosten Zugstreichungen bis zu 20 %. Da aber durch die geplante neue Finanzausstattung auf Landesebene neue Schlüssel zur Mittelverteilung zum Einsatz kommen, werden in einigen Gebieten die Kürzungen bedeutend höher ausfallen.

Die Zweckverbände sind gezwungen, von Worst-case-Szenarien auszugehen. Zu befürchten sind erneut Streckenstilllegungen, wobei das Land diese Arbeit den Zweckverbänden überlässt. Wenn gleichzeitig Bahnunternehmen wie die DB keine Bereitschaft erkennen lassen, optimierte

Angebotsgestaltungen, die den Fahrzeugeinsatz und andere Kosten reduzieren, angemessen bei den verlangten Preisen zu berücksichtigen, ist zu befürchten, dass der Schienenverkehr weiterhin künstlich teuer gerechnet wird.

Zu diesem Aspekt zählen auch die überhöhten Trassenpreise für den Nahverkehr, die 2007 insbesondere auf Hauptstrecken bis zu 9 % steigen. Nach den Zugstreichungen ist vor allem mit einer Erhöhung der Regionalfaktoren für Nebenstrecken zu rechnen, was die Abwärtsspirale weiter antreibt.

Mehdorn äußert sich über RRX

Berlin. (le) Nach dem Besuch von Bahnchef Mehdorn im Verkehrsausschuss des Landtags am 23.03.2006 stellten die Fraktionen noch zusätzliche Fragen, die die DB schrittweise beantwortete. Der entsprechende Briefwechsel (Vorlage 14/615) enthält auch eine Stellungnahme Mehdorns zum Knoten Köln und dem RRX. Hierin betont er, dass die jetzt angelaufenen Ausbaurbeiten zwischen Köln-Mülheim und dem Abzweig Gummersbacher Straße – vor allem durchgehende Zweigleisigkeit der Strecke über Köln Messe/Deutz (tief), Bahnsteigverlängerung in Köln Messe/Deutz (hoch), Bahnstationsmodernisierung – auf absehbare Zeit die letzte Maßnahme im Knoten Köln sei.

Zum RRX teilt er mit, dass die Gutachter zwar Ende 2005 einen durchgehend sechsgleisigen Ausbau der Strecke Köln–Duisburg für erforderlich gehalten hatten. Das Bundesverkehrsministerium hatte anschließend aber eine Untersuchung beauftragt, ob durch einen abgespeckten Infrastrukturausbau nicht doch ein höherer volkswirtschaftlicher Nutzen-Kosten-Quotient erreichbar sei. Ergebnis ist jetzt, dass man zwischen Köln und Düsseldorf auch mit vier Gleisen auskommen könne, von Düsseldorf nach Duisburg aber weiterhin den Vollausbau auf sechs Gleise benötige (letzterer ist gerade in das Fünfjahresprogramm des BMV aufgenommen worden). Weiterhin wurden zusätzlich zwischen Düsseldorf und Dortmund partielle Infrastrukturausbau- und Ergänzungsmaßnahmen definiert.

Spannend werden die dann folgenden Einlassungen Mehdorns: „Auch wenn die Nutzen-Kosten-Untersuchung (volkswirtschaftliche Betrachtung) zu einem positiven Wert führte, muss im Anschluss einer einzuleitenden Vorentwurfs-

planung eine betriebswirtschaftliche Bewertung vorgenommen werden, da nur bei einem für die DB AG insgesamt positiven Ergebnis der RRX auf die Schiene gebracht werden kann.

Hierbei ist insbesondere die Verlagerung von Kunden des eigenwirtschaftlich zu fahrenden Fernverkehrs in das RRX-Premiumprodukt des Nahverkehrs zu bewerten. Diese Betrachtungen werden bei uns umgehend nach Abschluss der Studie eingeleitet und sind dann mit Ihnen bzw. den Aufgabenträgern für den Nahverkehr zu verhandeln. Wesentlich für die erfolgreiche Umsetzung des RRX wird auch das zusätzliche Bestellvolumen von Seiten des Landes sein.“

Klarer kann man die Position des integrierten Bahnunternehmens nicht vertreten: Streckenausbau durch DB Netz erfolgt nur dann, wenn die betriebswirtschaftliche Position des eigenen Fernverkehrs nicht angetastet wird. Und dass mit zusätzlichem Bestellvolumen wohl nur das bei der DB AG gemeint ist, steht zwischen den Zeilen. Der Monopolist bestimmt, was auf der

Schiene zwischen Köln und Dortmund abläuft, die zuständigen Aufgabenträger des Nahverkehrs dürfen bezahlen. Und wenn der eigenwirtschaftliche Fernverkehr nicht mehr zurechtkommt wie bei der Mitte-Deutschland-Verbindung, dürfen sie mit Nachbestellungen von RE-Leistungen einspringen. Wer immer noch glaubt, der integrierte Börsengang der DB würden den Ver-

kehr auf der Schiene zumindest in den Ballungsräumen verbessern, müsste jetzt endgültig eines besseren belehrt worden sein.

Eine in der Sitzung von den Grünen gestellte Frage zur Zukunft der IC-Linien in NRW, insbesondere Norddeich-Luxemburg und Rhein-Ruhr-Hannover-Leipzig, wurde von der DB bislang nicht beantwortet.

Stilllegung der Linie 901 in Mülheim verhindert

Mülheim an der Ruhr. (ah) Die vorläufige Stilllegung der Straßenbahnlinie 901 konnte durch eine Vereinbarung zwischen MVG und DVG im letzten Moment abgewendet werden. Zuvor gab es Differenzen über die Baukosten und Kostenverteilung für eine dringende Sanierungsmaßnahme.

Schuld an der drohenden Stilllegung war der marode Zustand der Gleise zwischen den Haltestellen Monning und Raffelberg. Während im Mai dort für die Bahnen Tempo 20 und für den Individualverkehr (IV) 30 km/h galt, musste dieses im August nach dem Absacken der Gleise um bis zu zehn cm auf 10 km/h reduziert werden. Bereits Ende Mai wurden die Fahrzeiten um zwei Minuten pro Richtung verlängert. Damit liegen sie inzwischen drei Minuten höher als beim Start des Tunnelbetriebes im Herbst 1999.

Durch einen Kompromiss zwischen MVG und DVG konnte Anfang September mit den Arbeiten begonnen werden. Sie dauern bis ca. Mitte Dezember. Streitpunkt waren vor allem die Kosten der 600 m langen Baumaßnahme. Während in der Beschlussvorlage vom Mai diesen Jahres 2 Mio € kalkuliert waren, forderte die DVG im August 3,2 Mio €. Geeignet hat man sich schließlich auf einen Betrag von 1,7 Mio €, den die DVG vorfinanziert und die MVG in den nächsten 25 Jahren mit Zinsen abbezahlt.

Wie es überhaupt dazu kommen konnte, zeigt ein Blick in die Geschichte. Bereits in den 1990er Jahren wurde ein Beschleunigungsprogramm für die insgesamt 3,3 km lange Strecke der Linie 901 zwischen Monning (Stadtgrenze Duisburg) und Königstraße beschlossen und beim Land Fördermittel beantragt. Nachdem nun im letzten Jahr das Planfeststellungsverfahren abge-

schlossen und das Projekt im Rahmen der IGVP neu bewertet worden war, wurde eine Landesförderung in den nächsten zehn Jahren abgelehnt. Dabei hätte der Umbau der gesamten Strecke (Kosten rund 22 Mio €) eine Verbesserung sowohl für IV und ÖV wie auch für den Radverkehr bedeutet. Bei einem Zuschuss von über 16 Mio € hätte der Eigenanteil der MVG rund 2 Mio € betragen!

Umbau mit Gleisverlegung

Der Umbau zwischen Monning und Raffelberg, der bereits Anfang August starten sollte, bringt auf diesem Teilstück einen breiteren Gleisabstand, der später den Einsatz der 2,65 m breiten Stadtbahnwagen ermöglicht. Das Gleis Richtung Mülheim, das bisher im Kfz-Gegenverkehr liegt, wird künftig durch Sperrflächenmarkierungen von anderen Fahrzeugen freigehalten. Die Haltestelle Monning Richtung Mülheim wird um 50 m verlegt und etwas verbreitert und genauso wie die Gegenrichtung als Straßenbahnkap ausgebaut. Gleiches gilt für die Haltestelle Raffelberg Richtung Mülheim, die östlich der Kreuzung mit der Saarner Straße neu errichtet wird. Letzteres geschieht auch vor dem Hintergrund, dass zukünftig die nicht weit entfernte Haltestelle Rennbahn entfallen soll.

Die 901 verkehrt im Baustellenbereich eingeleitet. Die Haltestelle Raffelberg befindet sich vor-

erst westlich der Einmündung Parkstraße. Der NE 9 und der IV Richtung Duisburg werden umgeleitet. Die Fahrzeit in Richtung Duisburg verlängert sich nachts um vier Minuten.

Zum Schluss ein Blick in die Zukunft: Die MVG kündigt bereits an, dass im Verlauf der nächsten sechs Jahre die weiteren 2,7 km bis zur Haltestelle Königstraße für sechs bis neun Mio € erneuert werden müssen. In 2007 sind Arbeiten zwischen den Haltestellen Speldorf Betriebsbahnhof und Hansastraße (ca. 500 m) geplant.

Fahrplan bleibt Ärgernis

Ein Ärgernis bleibt indes der geänderte Fahrplankontakt. Mit dem von Duisburg „verordneten“ 15-Minuten-Takt werktags tagsüber haben sich die Anschlüsse am Hauptbahnhof deutlich verschlechtert. Die Verwaltung behauptet zwar immer noch, dass die Linien 102 und U 18 mit einem Übergang von ein oder sechs Minuten zu erreichen wären, aber in einer Minute den Bahnsteig zu wechseln erfordert schon eine gewisse Geschwindigkeit. Realistisch sind eher elf Minuten. Zeit lassen kann man sich hingegen im 30-Minuten-Takt. Da bleiben 26 Minuten zum Umsteigen. Mit etwas Glück wird sich Letzteres ab Juni 2007 verbessern. Die DVG ist bemüht, dann den Fahrplan in der Schwachverkehrszeit wieder an die Mülheimer Sternfahrten anzupassen. Warum ihr das dieses Jahr nicht geglückt ist, bleibt ein Geheimnis. Immerhin hat es seit September 2000 funktioniert.

Die aktuelle Entwicklung der Fahrgastzahlen lässt sich noch nicht beurteilen. Die Ergebnisse der für September geplanten Zählung lagen bis zum Redaktionsschluss noch nicht vor.

Der Fall 901 zeigt, dass die IGVP in der Praxis ihren Ansprüchen nicht gerecht wird. Ähnlich wie beim Stadtbahnbau bleiben die Städte und Verkehrsbetriebe, die auf eine Landesförderung vertraut haben, nunmehr auf den Kosten für Sanierungsmaßnahmen sitzen. Das Land fördert statt dessen lieber Prestigeprojekte.

PRO BAHN unterstützt Mülheim in seinem Bestreben, die Infrastruktur an der Duisburger Straße von der DVG zu kaufen. Die Gespräche darüber gehen unabhängig von den Bauarbeiten weiter. Schließlich sollten die Gleisanlagen auf Mülheimer Stadtgebiet auch der Stadt gehören und nicht der Nachbarstadt.

Dieser Zustand schafft unnötige Abhängigkeiten, wie die Änderung der Fahrplankonzepte zeigt. Dass es auch anders geht, belegt das Beispiel der U 79 zwischen Düsseldorf und Duisburg-Meiderich: In der Landeshauptstadt verkehrt die Linie werktags durchgehend alle 10 Minuten, in Duisburg nur in der Hauptverkehrszeit und sonst alle 15 Minuten. Brechpunkt ist die Stadtgrenze. Ein ähnliches Modell wäre auch auf der Linie 901 denkbar. Wenn die Politik in Mülheim den Mut hätte, die Musik zu bestellen, die auf ihrem Stadtgebiet erklingt, gäbe es zwischen Hauptbahnhof und Zoo/Uni auch weiterhin einen 10-Minuten-Takt. Spätestens mit der Übernahme der Infrastruktur kann sich aber niemand mehr herausreden! Der seit Februar 1976 bestehende Betreibervertrag mit der DVG wurde bereits vorsorglich zum Ende des nächsten Jahres gekündigt.

Und nach Abschluss der Sanierungsmaßnahmen könnte dank des größeren Gleisabstandes sogar eine durchgehende Linie von der Uni Duisburg bis zur Uni Essen entstehen.

ICE International in neuer Zeitlage

Utrecht. (le) Im Rahmen einer großen Umstellung des Fahrplans der Nederlandse Spoorwegen (NS), bei dem u. a. die Taktsymmetrieminute auf den in Deutschland üblichen Wert umgestellt wird, erhält der ICE International von Frankfurt nach Amsterdam mit den meisten Fahrten neue, um etwa 30 Minuten verschobene

Taktlagen. Da so die erste Fahrt aus den Niederlanden früher und die letzte Rückfahrt deutlich später als im jetzigen Fahrplan erfolgt, ergibt sich für Tagesreisende in dieser Relation eine um fast zwei Stunden längere mögliche Aufenthaltszeit in Deutschland, in Düsseldorf z. B. über 12 Stunden. In Richtung Niederlande kann man hinge-

gen erst eine halbe Stunde später als bisher losfahren und erreicht Amsterdam gegen halb zwölf, letzte Rückfahrt ist bereits gegen 18:30 Uhr. Solch eine Fahrplangestaltung ist weder für Geschäftsreisende noch für Tagestouristen attraktiv, zumal weiterhin keine alternativen Fahrmöglichkeiten über Emmerich bestehen, nachdem der Probetrieb der RB 34 (Emmerich–Arnhem) an Wochenenden bereits im Juni wieder eingestellt wurde.

Da die neue Taktlage die Fahrplantrasse des RE 5 (Emmerich–Koblenz) tangiert, werden diese Züge in den entsprechenden Stunden zukünftig auf der Strecke Oberhausen–Emmerich überholt und müssen dann die Halte in Oberhausen-Holten und Friedrichsfeld auslassen. Dadurch dürfte auch die bisher noch befriedigende Pünktlichkeit des RE 5 in Nord-Süd-Richtung leiden.

Kooperatives RBL

Östliches Ruhrgebiet. (js) Die in der „Koope-ration östliches Ruhrgebiet“ (KÖR) zusammenge- schlossenen Verkehrsunternehmen DSW21, Bogestra und HCR planen die Ein- richtung eines gemeinsamen Digitalfunks in Kombination mit einem rechnergesteuerten Betriebsleitsystem (RBL). Aufbau des Systems durch die Telekom-Tochter T-Systems und Testläufe sollen im Jahr 2007 stattfinden. Ende des Jahres sollen dann alle rund 500 Busse der Unternehmen mit den neuen Komponenten ausgestattet sein. Damit können dann Verspätungen automatisch erkannt werden, auch eine dynamische Anzeige der wirklichen Abfahrtszeiten an den Haltestellen ist vorgesehen. Die Busse sind dann frei zwischen den drei Verkehrsunter- nehmen austauschbar – bisher waren die unterschiedlichen Funkgeräte noch ein Hindernis, so dass sich die Unternehmen nur bei Sonderverkehren mit Fahrzeugen aushelfen konnten.

Das System verspricht erhebliche Vorteile für den Fahrgast zu bringen. Bleibt zu hoffen, dass die Einführung reibungslos funktioniert und sich der vierte KÖR-Partner Vestische und weitere Unternehmen anschließen.

NVP Essen kommt voran

Essen. (gb) Bei einem Gespräch von PRO BAHN mit Vertretern der Stadtverwaltung Essen und den Gutachtern Ende August kam es zu einem intensiven Meinungsaustausch über Möglichkeiten zur Liniengestaltung des Essener Busnetzes. Welche Ideen aufgenommen werden können, bearbeiten die Gutachter in den nächsten Wochen. Ein zweites Treffen Anfang September hatte das Thema Infrastrukturausbau. Diskutiert wurden neben Verbesserungen bei den Bahnhöfen auch ein punktueller Ausbau der Straßenbahninfrastruktur. Mit ersten diskutierfähigen Ergebnissen der Gutachter kann erst im Winter gerechnet werden.

Nächste Station: Abstellgleis?

Düsseldorf. (le) Am Samstag, 25. November 2006 findet von 10:30 bis 16:00 Uhr im DGB-Haus Düsseldorf (Friedrich-Ebert-Str. 34–38, Höhe Hbf) ein Verkehrsforum zur Zukunft der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs statt. Veranstalter sind VCD und PRO BAHN in NRW.

Die Diskussion um die Zukunft des öffentlichen Verkehrs in Bund und Land gerät mit der Umsetzung der Kürzungen der Regionalisierungsmittel und der von der Landesregierung angekündigten grundlegenden Überarbeitung der finanziellen Grundlagen in eine entscheidende Phase. Welche Folgen haben die getroffenen und angekündigten Veränderungen für den ÖPNV in Bund und Land? Wo sind Effizienzpotenziale? Wie weit trägt die Devise „Kosten sparen statt Züge streichen“? Welche Prioritäten sollten gesetzt werden, wenn man nicht mehr alles wie gewünscht finanzieren kann? Diese und andere Fragen sollen mit Vertretern des Ministerium für Bauen und Verkehr NRW, der Zweckverbände und der Gewerkschaft ver.di diskutiert werden.

Kosten: 20 €, Mitglieder VCD und PRO BAHN 10 €, inkl. Mittagessen, Kaffee und Unterlagen (Betrag bitte vor Ort bezahlen). Anmeldung an die PRO-BAHN-Geschäftsstelle oder unter info@probahn-nrw.de.

Editorial / Termine

(le) Der Terminkalender zeigt es: Unsere Mobil-ohne-Auto-Touren legen ab diesem Jahr eine Pause zwischen Oktober und März ein. Das ist nicht nur dem Wetter geschuldet, sondern auch fehlenden Personalkapazitäten. Da zwei der bisherigen Tourenleiter nicht mehr zur Verfügung stehen, brauchen wir für die Weiterführung des Programms ab dem nächsten Jahr neue Mitstreiter. Bislang sind die Touren nur bis Juni gesichert.

Gleiches gilt für die Ruhr-schiene: Es fehlt überhaupt nicht an spannenden Themen in der Region, wir brauchen aber mehr Leute, die diese in der gewohnten Qualität zu Papier bringen.

Dienstag, 07.11.2006, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Samstag, 18.11.2006, 10:30 Uhr
Fachkommissionstreffen
PRO BAHN NRW
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Dienstag, 21.11.2006, 19:30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Samstag, 25.11.2006, 10:30 Uhr
Verkehrsforum zusammen mit VCD
NRW zur Finanzierung des ÖPNV,
Düsseldorf, DGB-Haus,
Friedrich-Ebert-Str. 34-38
☒☒☒ Düsseldorf Hbf
(siehe auch Seite 11)

Samstag, 25.11.2006, 16:30 Uhr
PRO BAHN-Fahrgaststammtisch
Hellweg/Hochstift
Lippstadt, Gaststätte Kussmann,
Poststraße 19 (etwa 10 Gehminuten
vom Bahnhof ☒ Lippstadt)

Dienstag, 28.11.2006, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 05.12.2006, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Dienstag, 19.12.2006, 19:30 Uhr
Weihnachtsessen von
PRO BAHN Ruhr in Essen
Treffpunkt: E Hbf ☒ (ServicePoint)
Nähere Informationen gibt es auch
ab Anfang Dezember bei Guido Berg

Donnerstag, 28.12.2006, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 02.01.2007, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Dienstag, 16.01.2007, 19:30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Dienstag, 23.01.2007, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

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

Arbeitsgruppe Essen, Bottrop, Mülheim: Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstr. 11, Essen, ☒☒☒ Essen Hbf
O.Tram Oberhausen: „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, ☒☒☒ Oberhausen Hbf
Ortsgruppe Dortmund: Nähere Informationen bei Oliver Stieglitz, ☎ 0231 815611, ✉ stieglitz@probahn-nrw.de
Regionalgruppe Hellweg/Hochstift: Die Regionalgruppe hat wechselnde Treffpunkte. Infos bei Günter Fiedler,
☎ 02942 1598, ✉ fiedler@probahn-ruhr.de, oder Rainer Wester, ☎ 05258 940219, ✉ wester@probahn-ruhr.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 (PB 98) • 10117 Berlin • ☎ 030 2096-2585 ☒ -2586

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 38,- € / Jahr
- Juniormitglied (≤ 26 Jahre) 26,- € / Jahr
- Familienmitgliedschaft 45,- € / Jahr
- Fördermitgliedschaft ab 80,- € / Jahr
(Firmen, Institutionen, Kommunen)