



## VRR-Tarif ab 2012 auch am Niederrhein

Gelsenkirchen. (le) In seiner Sitzungswoche im März haben die Gremien der VRR AöR endgültig die Übernahme des VRR-Tarifs in der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) beschlossen, nachdem die Gremien der VGN bereits vorher entsprechend votiert hatten. Zur Abdeckung der dabei entstehenden Mindereinnahmen wird eine neue Preisstufe E eingeführt, die erst einmal nur für Fahrten zwischen VGN und Alt-VRR gilt.

Durch die neue Preisstufe E wird eine neue Abgrenzung der Preisstufe D notwendig, wofür verschiedene Modelle untersucht wurden. Eine Abgrenzung analog zu den Preisstufen B und C,

also drei aneinander angrenzende Tarifgebiete mit allen daran angrenzenden, wurde als zu kompliziert verworfen. Außerdem wolle man jetzt den VRR-Kunden, die auf langen Strecken unterwegs

*Bahnhof Dinslaken: ab 2012 wird in der DVG-Strassenbahn endlich der gesamte VRR-Tarif gelten, heute ist hier noch der VGN-Tarif wirksam.  
Foto: Dirk Grenz*



sind und erst im August 2009 durch die Einführung der Preisstufe D belastet wurden, nicht einen erneuten Preissprung durch eine neue Preisstufe zumuten, hält sich dies aber für 2014 weiter offen. Man einigte sich schließlich auf zwei Gültigkeitsbereiche für die Preisstufe D:

- D Süd (Alt-VRR plus) umfasst den Bereich des Alt-VRR sowie die jeweils angrenzenden Tarif-

### **In dieser Ausgabe:**

- **S. 2 - 3: NRW-Tarif**
- **S. 4 - 5: DB-VRR-Streit, Dortmund**
- **S. 6 - 7: Mülheim, Essen**
- **S. 8 - 9: Betuwe, Münsterland**
- **S. 10 - 11: Kurzmeldungen, Impressum**

Fortsetzung auf Seite 2 >>>

Fortsetzung von Seite 1

gebiete der VGN von Straelen über Moers und Dinslaken/Voerde bis Schermbeck/Hünxe.

- D Nord (Alt-VGN plus) umfasst den Bereich der VGN sowie die jeweils angrenzenden Tarifgebiete des VRR von Nettetal/Brüggen über Krefeld, Duisburg und Oberhausen bis Dorsten. Nachteil dieser Lösung ist, dass in zahlreichen Fällen auf die Preisstufe C gleich die Preisstufe E folgt. So fällt die Fahrt von Wesel nach Essen Mitte/Nord in C, von Wesel nach Bochum in E.

SchokoTicket und BärenTicket gelten zukünftig in der Preisstufe D, also wahlweise in D Süd oder D Nord, für die Preisstufe E ist ein Aufpreis erforderlich. Ebenso wird die erweiterte Gültigkeit des Ticket 2000 abends und am Wochenende auf die Preisstufe D begrenzt, wer z. B. ein A2-Ticket 2000 für Oberhausen besitzt, kann auswählen, ob es in D Süd oder D Nord gilt. Eine Fahrt in den anderen D-Bereich kostet dann ein Zusatzticket, wobei dieses zukünftig in zwei Versionen angeboten wird: Ein kleines Zusatzticket gilt für eine Fahrt in eine direkt an den Gültigkeits-

bereich angrenzende Stadt, ansonsten ist ein großes Zusatzticket fällig.

## VRR-Tarif in die Niederlande

Venlo wird analog der VGN-Regelung zukünftig als Tarifgebiet im VRR geführt, zählt aber nur zum Bereich D Nord, sodass für die meisten Zeitkartenkunden aus dem Alt-VRR weiterhin ein Zusatzticket erforderlich ist. Weiterhin kann mit dem VRR-Tarif zukünftig in die Niederlande nach Nijmegen, Groesbeek, Millingen aan de Rijn und 's-Heerenberg sowie ins Münsterland nach Bocholt und Isselburg (nur über Wesel, nicht über Borken) sowie nach Raesfeld (bislang nur im Nahbereich mit ÜT VRR/Borken möglich) gefahren werden.

Ebenso wie die Aufpreise für Schoko- und BärenTicket wird die Preisstufe E erst in der nächsten VRR-Sitzungswoche festgelegt. Ansatzpunkt für die Preise für das Ticket 1000, nicht über Ticket 2000 ist der Preis der Monatskarte nach dem NRW-Tarif für die kürzeste zukünftig in Preisstufe E fallende Relation. Dieser liegt nach unserer Recherche bei über 180 Euro.

## Wie weiter mit dem NRW-Tarif?

**Düsseldorf/Gelsenkirchen/Unna. (le/km) Ausgehend von einer Formulierung in der Koalitionsvereinbarung hat eine neue Diskussion über die Weiterentwicklung der Tariflandschaft in NRW begonnen. Drei Modelle werden verhandelt, die Zweckverbände positionieren sich und auch PRO BAHN hat sich festgelegt.**

In der rot-grünen Koalitionsvereinbarung heißt es im Verkehrskapitel u. a.: „Hierbei sollen auch Vorschläge zur Beseitigung der unübersichtlichen Tarifvielfalt im ÖPNV und für die Weiterentwicklung zu einem echten, landesweiten Verbundtarif sowie zur Verbesserung der Fahrgastrechte entwickelt werden.“ Dies hat endlich zur Bewegung in dieser Sache geführt, nachdem PRO BAHN immer wieder darauf verwiesen hatte, dass der NRW-Tarif mit seinen Relationstickets beim besten Willen nicht als Verbundtarif bezeichnet werden kann. Er gilt nicht überall da, wo der Fahrgast von der Fahrplanauskunft entlang geschickt wird, und er ist nicht überall da zu kaufen, wo er auch gilt, sondern nur in den Vertriebskanälen der DB, also meist nicht in den Kundenzentren

der kommunalen Verkehrsbetriebe, vom Verkauf beim Busfahrer ganz zu schweigen.

### Drei Modelle

Teilnehmer einer landesweiten Arbeitsgruppe aus Verkehrsverbänden/-gemeinschaften, Zweckverbänden und weiteren Beteiligten diskutieren unter Leitung des KompetenzCenters Marketing (KCM) drei Modelle:

- Modell 1: Drei Tarifräume in NRW

Verringerung der derzeitigen neun Verbundtarife auf drei mit den Kooperationsräumen deckungsgleiche Verbundtarife durch Zusammenschluss der jeweils beteiligten Verbände / Verkehrsgemeinschaften.

- Modell 2: Verbundtarife mit NRW-Preisstufen

Beibehalt der Verbundtarife mit der Option freiwilliger Zusammenschlüsse, wobei für verbundüberschreitende Fahrten stets einheitliche Regelungen gelten. Dies führt zu einem Zusammenschluss des derzeitigen NRW-Tarifs mit den bestehenden Übergangstarifen (ÜT).

- **Modell 3: NRW-Tarifgebäude**

Auflösung der derzeitigen Verbundstrukturen: Die regionale Tarifgestaltung und Verantwortung innerhalb eines Entfernungsbereichs von 30 bis 50 km verbleibt im Tarifraum. Darüber hinaus werden landesweit einheitliche Regelungen auf Basis des NRW-Tarifs geschaffen.

## Vor- und Nachteile

Während der VRR mit der Übernahme des VRR-Tarifs in der VGN die Voraussetzungen für Modell 1 bereits erfüllt, werden im Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) noch Diskussionen geführt, wie die bestehenden fünf Tarife (VGM, VRL, Der Sechser, Hochstift-Tarif, VGWS) kundenorientiert harmonisiert und weiterentwickelt werden können. Ein entsprechendes Gutachten liegt bereits vor.

Modell 2 würde bereits Jahrzehnte alte Übergangsregelungen aus den Verbundtarifen in die Zuständigkeit des NRW-Tarifs verschieben, so käme schon bei der Fahrt mit der Stadtbahn von Dortmund nach Lünen-Brambauer (bisläng VRR-Tarif) oder dem Bus von Hagen-Hohenlimburg nach Iserlohn (bisläng VRL-Tarif) ein Übergangstarif nach dem NRW-Tarif zur Anwendung.

Beim Modell 3 würden die Verbände die Tarifhoheit über den länger laufenden SPNV in ihrem Gebiet verlieren, es wäre im VRR fast ein Rückschritt in die 80er Jahre, als langlaufende Relationen nicht nach dem VRR-Tarif, sondern nach einem speziellen DB-Regionaltarif (damals noch ohne Gültigkeit in kommunalen Verkehrsmitteln) abgerechnet wurden. Es wäre den Kunden kaum vermittelbar, wenn von Dortmund nach Essen und von Essen nach Düsseldorf jeweils der VRR-Tarif gälte, von Dortmund nach Düsseldorf aber der NRW-Tarif.

Der NWL hat inzwischen ein modifiziertes Modell 1 der Tarifharmonisierung entworfen, nach

dem im Innenverhältnis in den drei Tarifräumen jeweils eine Angleichung der bestehenden Tarife in den Teilräumen erfolgen soll und die Verbundtarife auf höhere Reiseweiten bis hin zur Ablösung des NRW-Tarifs im Innenverhältnis ausgedehnt werden sollen. Weiterhin ist vorgesehen, die Verbundübergänge in NRW zum VRR und NVR nach dem Muster der bestehenden und erfolgreichen Regelung zwischen VRR und VRL weiter zu entwickeln. Bei dieser Regelung gibt es jeweils aus dem gesamten Tarifraum einen Kragen in den Nachbarraum, aus dem VRR in die sechs westlichen Städte des Kreises Unna, aus dem VRL-Raum nach Dortmund, Hagen, Waltrop und in sieben Städte des Ennepe-Ruhr-Kreises.

## Pro optimierte Verbundtarife

PRO BAHN NRW hat sich in der letzten Sitzung des Fachausschusses Tarife mit der Problematik befasst. Wir sehen weiterhin die Notwendigkeit, den NRW-Tarif zu einem echten Verbundtarif bezüglich Preisstufenermittlung, freie Verkehrsmittel- und Wegewahl, Sortiment und Vertrieb zu verbessern. Dennoch erkennen wir in Modell 1 die besten Voraussetzungen für eine kundenorientierte Weiterentwicklung, zumal dann die drei Tarifräume um innovative Tarifelemente konkurrieren können. So waren das VRR-Schoko- und BärenTicket Vorbilder für ähnliche Tickets in anderen Verbundräumen, die 9-Uhr-Tageskarte für einen Erwachsenen und drei Kinder von VRL und VGM – preislich knapp unterhalb von zwei Fahrten mit dem 4er Ticket – setzt einen guten Standard, und der AVV hat mit seinem Euregio-Ticket ein Modell gefunden, das möglichst bald auch in den anderen Euregios Nachahmer finden sollte.

Außerdem halten wir die Optimierung der Übergangstarife für notwendig, wie sie im modifizierten NWL-Modell angesprochen sind. Der NRW-Tarifbericht 2007-2008 hat aufgezeigt, zwischen welchen Tarifräumen besonders viele Fahrgäste mit Relationspreis-Tickets des NRW-Tarifs unterwegs sind. Während in Westfalen nur die Beziehungen VGM – VRR und VGM – VVOWL und

eingeschränkt auch VRR – VRL auffällige Werte aufweisen, bewegen sich die besonders großen Fahrgastströme, die nicht in Verbundtarife fallen, ausschließlich im Rheinland: VRR – VGN, VRR – VRS, VRR – AVV sowie AVV – VRS zu finden, die nicht in Verbundtarife fallen. Für die Beziehung VRR – VGN ist jetzt die Verbundlösung beschlossen, aber in den anderen Bereichen besteht weiterhin Verbesserungsbedarf. So sollte einerseits ein VRR-Kragen Richtung Köln eingerichtet werden – die jetzige Differenzierung zwischen kleinem und großem Grenzverkehr zwischen VRR und VRS ist wenig kundenfreundlich –, der AVV-Tarif sollte auf ganz Mönchengladbach ausgedehnt werden, allein schon um eine Fahrt mit der DB von Wegberg nach Aachen nach dem AVV-Tarif zu ermöglichen. Zwischen VRR und VGM sind Lösungen insbesondere im Raum Dülmen / Lüdinghausen notwendig, auch der VRR-Kragen in den VRL sollte auf den gesamten Kreis Unna, die Stadt Hamm und die Städte Iserlohn, Hemer und Menden im Märkischen Kreis ausgedehnt werden, was dann den Grenzen der Metropolregion Rhein-Ruhr entspräche. Dass die Gültigkeit des VRS-Tarifs direkt an der Stadtgrenze von Siegen am Bahnhof Niederschelden endet,

der allerdings nicht im Siegener Stadtteil Niederschelden, sondern im rheinland-pfälzischen Niederschelderhütte (Gemeinde Mudersbach) liegt, sollte kritisch hinterfragt werden. Wenn 2013 die Strecke Marienheide – Meinerzhagen reaktiviert wird, ist auch hier eine Kragenlösung zwischen VRS und VRL statt des heutigen kleinen Brückenkopfes nötig.

Unabhängig vom Verbundzuschnitt sehen wir die Notwendigkeit, die tariflichen Angebote weiterzuentwickeln. Telearbeit und wechselnde Arbeitsorte haben die Mobilitätsbedürfnisse verändert, immer mehr potentielle Fahrgäste sind zwar regelmäßig, aber nicht täglich unterwegs und fahren dabei auch zu unterschiedlichen Zielen. Mit dem privaten PKW ist dies kein Problem. Eine Zeitkarte im ÖV, die alle Wege abdeckt, scheidet jedoch häufig aus preislichen Gründen aus. In den Verbänden wird die Situation durch das Fehlen der BahnCard-Anerkennung verstärkt, dazu sind für die unterschiedlichen Preisstufen separate Mehrfahrtenkarten erforderlich. Die Lösung könnten Guthabekarten (PrePaid) oder Bestpreisabrechnungsverfahren sein. Für Ticket-Abonnenten sollte dies als Zusatznutzen zum Standard gehören.

## VRR und DB Regio wieder einig

**Gelsenkirchen/Düsseldorf. (le) Nachdem der Bundesgerichtshof im Februar den ersten Vergleichsvertrag zwischen VRR und DB Regio aus dem Jahre 2009 für ungültig erklärt hatte, nahmen die beiden Vertragspartner erneut außergerichtliche Verhandlungen auf und erzielten jetzt ein Ergebnis in Form einer Absichtserklärung (Letter of Intent). Danach bleibt das im Dezember 2010 eingeführte RE-Netz erhalten, ebenso die ursprünglichen Vertragslaufzeiten für die RE- und RB-Linien bis maximal 2017.**

Beim S-Bahn-Netz bleibt es ebenfalls bei den im Dezember 2009 eingeführten neuen Linienverläufen, die Laufzeit des S-Bahn-Vertrags verlängert sich gegenüber dem ursprünglichen Verkehrsvertrag um ein Jahr bis 2019, was in diesem Vertrag bereits als Option enthalten war. Im Gegenzug kann der VRR die Linien S 5 und S 8 in Kürze für die Betriebsaufnahme im Dezember 2014 mit Neufahrzeugen ausschreiben. Die DB wird nach diesem Vergleich für die übrigen Linien keine Neufahrzeuge der Baureihe ET

430 anschaffen, sondern die nach der Betriebsaufnahme der S 5/S 8 freiwerdenden Neufahrzeuge der Baureihe ET 422 auf die S 6 umsetzen.

Die 2009 ausgehandelten Verbesserungen bei den Qualitätsstandards und Sicherheits- und Serviceleistungen bleiben erhalten, die vertraglichen Zahlungsverpflichtungen werden angepasst, und der Vertriebsvertrag – er umfasst vor allem die Automatenaufstellung fast im gesamten SPNV-Netz des VRR – wird analog dem S-Bahn-Vertrag um ein Jahr bis Dezember 2019 verlängert.

## Land finanziert mit

Nachdem VRR und DB gemeinsam an das Land herangetreten waren, sicherte das Verkehrsministerium seine finanzielle Unterstützung dieser Vereinbarung zu. Bis 2019 sind dafür insgesamt 113 Mio. Euro vorgesehen, wobei diese Mittel auch bei der bis Jahresende geplanten Neuverteilung der SPNV-Mittel an die drei Zweckverbände als Bedarf des VRR anerkannt werden. Dennoch bleibt beim VRR in den nächsten Jahren noch eine große Deckungslücke, ein insgesamt dreistelliger Millionenbetrag. Es ist daher damit zu rechnen, dass zwischen VRR und DB Regio noch über Anpassungen des Leistungsangebots verhandelt werden muss.

*Das vorliegende Verhandlungsergebnis erscheint insgesamt ein angemessener*

*Kompromiss zu sein, obwohl die spannenden Details zu den Zahlungsverpflichtungen nicht öffentlich bekannt sind. Auch im S-Bahn-Bereich wird wohl in Kürze der Wettbewerb beginnen. Das Land hat mehrfach erklärt, dass es den VRR unterstützen will, hat dies aber auch an Bedingungen geknüpft. So wird in diesem Zusammenhang die Diskussion über eine fünfte Preisstufe auch im Alt-VRR wieder aufgenommen werden, denn bereits in dem Bescheid über zusätzliche SPNV-Finanzierungsmittel für den ungültigen VRR-DB-Vergleichsvertrag aus dem Jahre 2009 wurde der VRR in den Nebenbestimmungen verpflichtet, auf eine verbesserte Tarifergiebigkeit im Rahmen der Tarifentwicklung hinzuwirken. Diese Verpflichtung besteht auch bei Nichtigkeit des Änderungsvertrages. Bleibt zu hoffen, dass dies mit Augenmaß geschieht.*

## Dortmund - Bushaltestelle Reinoldikirche

**Dortmund. (os) Seit 1989 ist an der Reinoldikirche die zentrale Abfahrthaltestelle des Dortmunder Nachtexpress (NE). Heute fahren dort neben den Nachtbussen auch tagsüber zwei Buslinien: die VKU-Linie S 30 nach Bergkamen und die Linie 460 nach Dortmund-Kirchlinde.**

Nach der Verlegung der Straßenbahn unter die Erde beginnt nun die Umgestaltung des Brüderwegs. Östlich des Pylons entsteht ein Spielpunkt, daran anschließend der Wendepunkt für den Pkw-Verkehr von und zum Ostentor.

Für den Busverkehr wird es leider keine Vorzeigelösung geben, da an dieser Stelle die städtebauliche Gestaltung Vorrang erhält. Die Tageslinien fahren heute von Norden kommend über den Schwanenwall in den Brüderweg und dann durch die Kuckelke wieder zum Wall. In der Kuckelke befindet sich ein kleiner Wendekreis nördlich der U-Bahn-Treppe. Künftig sollen die Busse direkt in die Kuckelke einfahren und dann südlich der U-Bahn-Treppe wenden. Hier könnte es zum Pylon hin eng werden, auch für die Doppeldeckerbusse der VKU. Es ist nicht ausgeschlossen, dass die VKU wegen dieser Wende künftig auf der S 30 keine Doppeldecker mehr einsetzen kann.

Die Nachtbusse sollen nach den bisherigen Überlegungen weiterhin auch den Brüderweg benutzen, dafür wird der Spielpunkt so angelegt, dass am Rande der Spielfläche Busverkehr möglich ist. Richtige Haltestellenpositionen für die Nachtbusse wird es wohl auch in Zukunft nicht geben. Für die Probleme der Orientierung (wo fährt mein Bus) und die Barrierefreiheit ist während der Betriebszeiten des NE Stadtwerke-Personal vor Ort.

Nach heutigem Stand werden also tagsüber im Brüderweg keine Busse mehr fahren. Daher wird es nach Auskunft der Stadtverwaltung dort auch keine Bushaltestellen geben. Die Abfahrtsituation des NE nach Wickede verbleibt vor der Liefereinfahrt von C&A. Haltestellen lassen sich aber später mit geringem Aufwand „nachrüsten“. Aus Sicht von PRO BAHN könnte eine Verlängerung der Linie 460 z. B. zur Erschließung zukünftig geplanter Wohngebiete am Südbahnhof (Heiliger Weg) sinnvoll sein.

## Update: Mülheim spart

Mülheim an der Ruhr. (ah) In *Ruhrschiene* 2011#1 haben wir über die gutachterlichen Vorschläge zur Liniennetzoptimierung berichtet, die u.a. auch die Stilllegung von zwei Teilstrecken der Straßenbahnlinien 102 und 104 umfassen. Ende Februar folgte ein weiteres nicht-öffentliches Gutachten im Auftrag der städtischen Beteiligungsholding, das den kompletten Ersatz des Meterspurnetzes durch Busse untersucht. Wir dokumentieren die Veröffentlichung der Ergebnisse in der Lokalpresse.

Wenige Tage nachdem das als „vertraulich“ und mit jeweiligem Namensaufdruck gekennzeichnete 123 Seiten lange Gutachten des Hamburger Büros Civity Management Consultants in nicht-öffentlicher Ratssitzung an die Stadtverordneten verteilt worden war, berichtete die Lokalpresse darüber. Als Ergebnis lässt sich festhalten, dass eine komplette Systemumstellung des Meterspurnetzes (Linien 102, 104, 110 und 112) bis zu 160 Mio. Euro Einmalkosten verursachen würde und dass sich dieser Betrag bezogen auf jede einzelne Linie nach sieben (Linien 104 und 110) bzw. erst nach 22 Jahren (Linie 102) rechnen würde. Dafür ließen sich auf Dauer erhebliche Betriebskosten sparen.

Geprüft wurde die Umstellung einzelner Linien sowie die Kombination verschiedener Linien durch Gelenkbusse. Eine Untersuchung der normalspurigen Linien 901 (aus Duisburg) und U 18 (Stadtbahn nach Essen), die genauso wie die Linie 102 teilweise durch den Tunnel fahren, war offenbar nicht Bestandteil des Prüfauftrages. Dabei würde gerade die sanierungsbedürftige Stadtbahn aus den 70er Jahren die größten Einsparpotentiale bringen. Nicht nur der längst überfällige barrierefreie Umbau der Bahnhöfe (Aufzüge), sondern auch die Neubeschaffung von B-Wagen wird in den nächsten Jahren Millionenbeträge verschlingen.

Größter Posten und eine große Unbekannte in der Rechnung sind die Fördermittel von rund 76 Mio. Euro, die u. a. in Beschleunigungsmaßnahmen und den Umbau von Haltestellen (erhöhte Mittelbahnsteige) geflossen sind. Ob diese ganz oder teilweise zurück zu zahlen wären, bleibt offen und müsste wohl in Verhandlungen zwischen Stadt und Bezirksregierung entschieden werden. Genauso unwägbar ist die Fra-

ge, was aus dem Betriebsführungsvertrag mit der StOAG würde. Solange es keine zweite Schienenstrecke nach Oberhausen gibt, muss die Verbindung zum Mülheimer Betriebshof bestehen bleiben.

Fraglich ist, ob bei einer kompletten Betriebsumstellung rechtzeitig genug Busse zur Verfügung stehen. Heute werden 25 Bahnen für den Betrieb auf den vier Linien benötigt. Im Einsatz sind Sechs- und Achtachser mit größtenteils mehr Sitzplätzen als sie ein Gelenkbus bietet. Eine Umstellung 1:1 dürfte damit kaum möglich sein. Auf der Linie 102 würde sich die Fahrzeit bei oberirdischer Führung um mindestens fünf Minuten verlängern, so dass ein zusätzlicher Kurs notwendig würde. Und in der Hauptverkehrszeit dürften selbst Gelenkbusse auf dieser Linie kaum ausreichen, dient sie doch neben vier weiterführenden Schulen in der Innenstadt auch je zwei in Broich und Dümpten an. So würden die Personalkosten deutlich steigen.

Was gibt es für Alternativen zur Stilllegung? Auf einzelnen Linien könnte in der SVZ ein Bus eingesetzt werden, etwa auf der Linie 110. Diese könnte flexibel verlängert werden, in Styrum z.B. über die Friesenstraße Richtung Alstaden. Die Linie 129 verkehrt dort abends und sonntags nicht. Möglich wäre aber auch eine Ausweitung des Schienennetzes Richtung Saarn. Die Pläne zur Verlängerung der Linie 102 ab Heuweg über die Saarer Straße und die Straßburger Allee zur Saarer Kuppe liegen seit Jahren in der Schublade. Ob diese Linie dann sogar zur normalspurigen Stadtbahn wird und der Liniennast zwischen Hauptbahnhof und Oberdümpfen ebenfalls umgespurt von der Linie 901 befahren werden könnte, wird zur Zeit auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN von der Verwaltung mit geprüft.

## Ortstermin Mülheim-Saarn

Diese und andere Alternativen wollen wir bei einem Ortstermin in Mülheim am Sonntag, den 26. Juni, besprechen. Treffpunkt ist um 14.45

Uhr an der Haltestelle Heuweg (Linien 102 und 131). Von dort aus erkunden wir die geplante Straßenbahntrasse im Ortsteil Saarn weitgehend zu Fuß.

## Essens geheime U-Bahnhöfe

**Essen. (os) Mit der U-Bahn kommen Citybesucher schnell und bequem in die Stadt. Da kann das Auto auch mal zuhause bleiben. Aber wie sollen die Autofahrer die Vorzüge eines Verkehrsmittels erkennen, das sich unter der Erde versteckt?**

Es wäre schon hilfreich, die Haltestellen auszuschildern. Nun wird ja gerne der deutsche Schilderwald angeprangert, aber wenn man das Unsichtbare – den U-Bahnhof – nicht sichtbar macht, wie will man dann neue Fahrgäste gewinnen?

Die Essener Fußgängerzone wird durch sechs U-Bahnhöfe erschlossen, drei davon unterliegen strenger Geheimhaltung:

- Rathaus (ehemals Porscheplatz)

Diese zentrale Umsteigehaltestelle mit sechs Straßenbahn- und sieben Buslinien liegt unter der Rathaus-Galerie, einem modernen Einkaufszentrum. Die Fassade des Einkaufszentrums ist eine schicke Glaswand mit Lichteffekten. Einen Hinweis auf die Haltestelle findet man weder an der Fassade noch auf der Kettwiger Straße.

- Hirschlandplatz (ehemals Wiener Platz)

Die Haltestelle der Linien U 11, 17 und 18 liegt sehr zentral neben dem Grillo-Theater und ist doch immer relativ wenig genutzt. Das mag auch daran liegen, dass es in der Kettwiger Straße keinen Hinweis auf diese Haltestelle gibt.

- Viehofer Platz

Hier gib es ein U-Stadtbahn-Schild. Allerdings direkt hinter einem Baum und daher nur im Winter sichtbar.



*Die Fassade der Rathaus-Galerie leuchtet nachts in bunten Farben. Jedoch weist nichts darauf hin, dass sich hier Essens zentrale Straßenbahnhaltestelle verbirgt. Foto: Oliver Stieglitz*

Die Stadt Essen und die EVAG sind gefordert, sich etwas einfallen zu lassen. Ein positives Beispiel ist der Zugang zur U-Bahnstation Hauptbahnhof am Willy-Brandt-Platz. Hier werden schon an der Zugangstreppe die Abfahrzeiten der U-Bahnen angezeigt. Auch für die drei genannten Haltestellen sollte es bereits in der Kettwiger Straße bzw. Viehofer Straße Infostelen geben, die neben den Abfahrzeiten auch das Liniennetz der Haltestelle und den Fußweg zu den Bahnsteigen abbilden. Ein banales U-Schild mit einer Entfernungsangabe wäre für diesen Bereich mit seiner hohen Fußgängerfrequenz zu wenig. Schließlich sind genau diese Fußgänger in der Kettwiger Straße die potentiellen Fahrgäste.

## RVR prüft alternativen Betuwe-Lärmschutz

**Essen/Wesel. (dg/le)** Im Rahmen eines EU-Projektes entlang der Achse Rotterdam – Genua hat der Regionalverband Ruhr (RVR) neue Ideen zum Lärmschutz entlang der Betuwe-Route untersucht. Ingenieurbüros und Doktoranden prüften die Bereiche Hamminkeln-Mehrhoog, Wesel-Feldmark und Dinslaken Bahnhof, die jeweils exemplarisch für verschiedene Siedlungstypen (ländlich, vorstädtisch, innerstädtisch) ausgesucht wurden.

So wurde hinterfragt, ob bis zu sechs Meter hohe Lärmschutzwände sinnvoll sind, wenn die Trasse wie in Dinslaken schon auf einem Damm verläuft. Wäre transparenter Lärmschutz möglich, damit der Bahn-Nutzer auch noch sieht, wo er sich gerade befindet, und die Anwohner aus dem Fenster noch den Himmel oder die Sonne sehen können? Die Ergebnisse der Planerteams sind teilweise verblüffend.

Statt einer bisher untersuchten und wohl unbezahlbaren Tiefloge in Mehrhoog wäre eine Halbtrogloge (2,60 Meter Absenkung) in Mehrhoog recht kostengünstig (5 Mio. Euro Mehrkosten), ohne Grundwasserprobleme befürchten und teure Änderungen an Versorgungsleitungen tätigen zu müssen. Die dann noch notwendige Lärmschutzwand wäre nicht mehr so hoch, was dem Ortsbild sicherlich zu Gute käme. Die Straßenführung könnte so auch geändert werden: Statt einer spitzwinkligen Unterführung für Autos, Radfahrer und Fußgänger mit schlecht einsehbaren und umwegreichen Rampen zu den Bahnsteigen auf einer neuen Trasse wäre hier eine Umfahrungsstraße für Autos mit einer nicht sehr hohen Brücke möglich, während Fußgänger und Radfahrer auf der bestehenden Trasse in der Ortsmitte eine leichte Rampenbrücke – ähnlich den niederländischen Grachtenbrücken – erhielten, von der aus auch die Bahnsteige zugänglich wären.

Neben innovativen, für die Berechnung der Lärmschutzwirkung bislang nicht zugelassenen Maßnahmen wie Schienenstegdämpfern oder niedrigen gleisnahen Lärmschutzwänden, die allerdings den betrieblichen Wartungsaufwand erhöhen, werden auch die Möglichkeiten angesprochen, Lärmschutz durch Städtebau, z. B. durch Parkhäuser, Büro- oder Gewerbegebäude, für

die dahinter liegenden Wohnbereiche zu realisieren. Alle Maßnahmen, die die bisher angedachten hohen, wenig ansehnlichen und stadtzerschneidenden Lärmschutzwände verkleinern können, sollten ausgeschöpft werden.

Der TÜV Nord untersuchte parallel dazu die jeweiligen Lärmauswirkungen. In einigen Fällen ist neben dem abgespeckten Lärmschutz dann noch passiver Lärmschutz an Wohngebäuden erforderlich. Lediglich der direkte Vergleich zu den DB-Planungen fehlt noch, um vor Ort zusammen mit den direkt betroffenen Anwohnern akzeptable Lösungen zu finden.

Ein Gutachter untersuchte auch die mögliche Gestaltung des Betriebsprogramms auf der Strecke. Nach Blockverdichtung und Bau des dritten Gleises ist die Kapazität ausreichend, um den prognostizierten internationalen Güterverkehr, aber auch den Personennah- und -fernverkehr und den lokalen Güterverkehr abzuwickeln. Als problematisch sehen die Gutachter allerdings an, dass das dritte Gleis an vielen Stationen keine Bahnsteigkanten erhalten soll. Eine vorrangige Nutzung des dritten Gleises durch den ICE in beiden Richtungen ist nicht möglich, da sich die Züge nördlich von Wesel begegnen. Ein Wechsel vom dritten Gleis auf die Außengleise ist wegen der vorgesehenen Weichen nur mit eingeschränkter Geschwindigkeit möglich. Es droht die Gefahr, dass trotz dreigleisigem Ausbau Überholungen von Regionalzügen durch den ICE nur mit Standzeiten möglich sind, was zum Zeitverlust und häufig zu Verspätungen führt. Sollte sich der dreigleisige Ausbau deutlich verzögern, schlagen die Gutachter als vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität einen Weichenumbau im Bereich Friedrichsfeld zur Herstellung ei-



nes mittigen Überholgleises, die Reaktivierung des Bahnsteigs an Gleis 3 in Dinslaken sowie den Bau der kreuzungsfreien Ausfädelung in Sterkrade Richtung Osterfeld vor. Der RVR hat-

te Lothar Ebbers und Dirk Grenz von PRO BAHN in die die Untersuchung begleitenden Gremien berufen, die diese Aufgabe als Anlieger und Nutzer der Strecke aktiv wahrnehmen.

## Tecklenburger Nordbahn soll durchstarten

**Mettingen/Steinfurt. (le) Nachdem die betroffenen Gemeinderäte trotz teilweise großer Bedenken dem Verfahren zugestimmt haben, meldet der Kreis Steinfurt jetzt die Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Tecklenburger Nordbahn zwischen Osnabrück und Recke für den Nahverkehrsplan des Nahverkehrs Westfalen-Lippe (NWL) an. Bei einem von Landrat Kubendorff moderierten interkommunalen Austausch am 14. Februar in Mettingen hatten zuvor Fachleute vor über 100 Interessierten, darunter vielen Lokalpolitikern, aufgezeigt, welche Erfahrungen bei der Reaktivierung von SPNV-Strecken im ländlichen Raum in den letzten Jahren gesammelt wurden.**

Prof. Dr. Böttger von der Hochschule für Wirtschaft und Technik in Berlin erläuterte die Potentiale für die Region, Michael Geuckler vom Zweckverband Münsterland (ZVM) zeigte die Erfahrungen mit der Reaktivierung zwischen Gronau und Enschede auf und illustrierte die Entwicklung von Siedlungen im Umland von Münster im Bereich alter (Münster-Häger) und neuer (Steinfurt-Grottenkamp) Haltepunkte.

Dr. Stephan Rolfes von der PlaNOS aus Osnabrück berichtete von den Erfahrungen mit der Reaktivierung des Haller Willem zwischen Osnabrück und Dissen-Bad Rothenfelde. Hier wurde die prognostizierte Auslastung noch nicht ganz erreicht. Das liegt aber einzig daran, dass die bestehende Infrastruktur keine Verdichtung vom Stundentakt auf Halbstundentakt in den Spitzenzeiten erlaubt. Zum Abschluss konnte Lothar Ebbers von PRO BAHN auf zahlreiche Reaktivierungen in NRW verweisen, die in den letzten Jahren durchgeführt wurden oder in Kürze anstehen. Interessant ist, dass viele im Umfeld mittelgroßer Großstädte wie Bielefeld oder Aachen erfolgten und in zahlreichen Fällen die Infrastruktur nicht von DB Netz, sondern von regionalen Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen betrieben wird. Eine weitere Parallelität: In Aachen werden ehemalige Bergwerksstandorte wie Alsdorf und Würselen wieder im SPNV angeschlossen, die Niederrheinbahn soll mit Neukirchen-Vluyn und Kamp-Lintfort ebenfalls zwei Zechenstädte an-

schließen, und auch in Mettingen wird spätestens mit der Schließung des Bergwerks Ibbenbüren im Jahr 2018 (der Nordschacht steht in Mettingen) der Strukturwandel eingeleitet.

In der Diskussion wurde u. a. die Tragfähigkeit des angedachten Betriebskonzeptes hinterfragt. Eine im Dezember 2010 fertiggestellte Untersuchung sieht auf der Strecke tagsüber an Werktagen einen durchgehenden Halbstundentakt vor und prognostiziert insgesamt 5.730 tägliche Fahrgäste, davon sollen 2.600 vom Auto in die Bahn umsteigen. Die große Fahrgastmenge ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass ein großer Teil des Schülerverkehrs zwischen den Orten entlang der Strecke auch auf die Bahn verlagert werden kann. Die parallele Linie S 10 (Osnabrück – Recke) würde entfallen, ebenso der Abschnitt Wersen – Westerkappeln der Linie R 11. Obwohl die heutigen Busse in Osnabrück direkt in die Innenstadt fahren, ist der Fahrgast mit der Bahn und einem Umstieg am Hauptbahnhof in den Stadtbus immer noch deutlich schneller, außerdem kann er von dem Bahnhof Osnabrück Altstadt (früher Osnabrück Hasetor) gut die nördliche Innenstadt erreichen.

Insgesamt werden Investitionen von 28,8 Mio. Euro veranschlagt, das durch Bestellerentgelte abzudeckende Betriebsdefizit liegt je nach Höhe der Investitionsförderung zwischen 3,62 und 3,9 Mio. Euro jährlich. Der errechnete Nutzen-Kosten-Quotient beträgt 1,12.

### Pünktlichkeitsversprechen

**Dortmund. (os)** Im östlichen Ruhrgebiet bekommen die Fahrgäste von BOGESTRA, DSW21, HCR und Vestische seit 1. Mai bei Verspätung Geld zurück. Wer in einem Bus oder einer Bahn der vier im Kooperationsraum östliches Ruhrgebiet (KÖR) zusammengeschlossenen Verkehrsbetriebe mit zehn- oder mehrminütiger Verspätung ankommt, bekommt den Preis für ein Einzelticket der Preisstufe A erstattet. Die betroffenen Kunden müssen sich innerhalb von drei Werktagen telefonisch, in den Kundenzentren oder auf der Internetseite [www.bus-und-bahn.de](http://www.bus-und-bahn.de) melden. Das Angebot gilt sowohl für Barzahler als auch für Kunden mit Monatskarten, ausgenommen sind Semestertickets und Kombitickets.

Auch die Oberhausener STOAG werden diese Regelung zum dortigen Fahrplanwechsel am 12. Juni einführen. Für Eisenbahnkunden gilt weiterhin die NRW-Mobilitätsgarantie der Verbünde, wo bei Verspätungen von mehr als zwanzig Minuten Mehrkosten für die Nutzung von Fernzügen oder Taxi möglich sind.

### Haard-Achse ausgeschrieben

**Gelsenkirchen. (le)** Die SPNV-Leistungen auf den Linien RE 2 (Münster - Düsseldorf) und RB 42 (Münster – Essen/Mönchengladbach) sind vom VRR zusammen mit dem Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) jetzt für die Betriebsaufnahme im Dezember 2014 und eine Laufzeit von 15 Jahren ausgeschrieben worden. Dabei soll die RB 42 zunächst wie heute zwischen Münster und Essen verkehren, aber ab Dezember 2016 über Duisburg und Krefeld nach Mönchengladbach als RE 42 verlängert werden. Sie soll hier den RE 11 ersetzen, der dann wieder den früheren Laufweg von Paderborn nach Düsseldorf übernimmt und die zur Zeit klaffende Taktlücke zwischen Duisburg und Düsseldorf (Minute 52 bis 22) schließt.

Das bereits bei der Ausschreibung der RB 47 („Der Müngstener“) angewandte Fahrzeugfinanzierungsmodell wird hierbei erneut angeboten. Hierbei übernimmt der VRR die Kredit-

aufnahme für den Fahrzeugkauf, da er günstigere Konditionen erhält als die privaten Eisenbahnunternehmen.

### Software bremst ET 422 aus

**Düsseldorf. (le)** Nachdem zweimal ein ET 422 ein Haltesignal ohne Warnton und Zwangsbremung überfahren hatte, wurde für alle Fahrzeuge dieser Serie ein Sicherheitskonzept eingeführt. Sie dürfen nur noch maximal 100 km/h fahren und es muss eine zweite Person im Führerstand mitfahren. Um die Fahrpläne einhalten und den Personalbedarf reduzieren zu können, wurden für die Linien S 1 und S 5/S 8 20 abgestellte x-Wagen-Züge wieder in Betrieb gesetzt. Außerdem sind teilweise Einfachtraktionen ET 430 statt Doppeltraktionen ET 422 unterwegs.

Inzwischen hat der Hersteller den Fehler in der Software entdeckt und eine neue Software entwickelt. Diese muss allerdings erst erprobt und vom Eisenbahnbundesamt abgenommen werden. Daher werden sich die Kunden auf den meisten S-Bahn-Linien noch einige Zeit auf Verspätungen und stark besetzte Bahnen einstellen müssen.

### Fahrradbus-Saison gestartet

**Münster/Unna/Herten. (le)** Am 1. Mai startete wieder die Saison der Fahrradbusse im Münsterland, am Hellweg und im Hochsauerland. Bis zum 3. Oktober werden auf zahlreichen Linien an Sonn- und Feiertagen auch Fahrräder mit einem Fahrradanhänger befördert. Neu ist dabei die RVM-Linie F 10 durch das Tecklenburger Land von Osnabrück über Mettingen und Ibbenbüren nach Hörstel-Riesenbeck, die im Gegensatz zu den anderen Linien (meist 2-Stunden-Takt) im 4-Stunden-Takt und bis kurz vor Mitternacht, bedient wird. Besonders dicht ist das Netz im Kreis Borken, das mit der Linie R 21 (Borken – Raesfeld – Dorsten) auch in den VRR-Raum reicht.

Der Fahrradbus im Kreis Unna verkehrt abweichend nur bis zum 25. September und verbindet Fröndenberg zweistündlich über Unna, Kamen, Bergkamen und Werne mit Schloss

Cappenberg und Schloss Nordkirchen. Einzelne Fahrten bedienen dabei auch Schwerte (statt Fröndenberg) und Lünen.

Auch ein VRR-Unternehmen hat am 8. Mai einen Fahrradbus gestartet: Die Vestische fährt bis zum 3. Oktober die Linie 200 von Castrop-Rauxel Hbf über Datteln und Ahsen nach Haltern Bahnhof. An beiden Endpunkten bestehen SPNV-Anschlüsse mit ausreichender Umsteigezeit.

## Umweltzone Ruhr

**Düsseldorf. (os)** Im Ruhrgebiet sollen die 2008 eingerichteten Umweltzonen zu einer Gesamtzone zusammengefasst und die Einfahrbeschränkungen für Kfz verschärft werden. Der Grund für die Einrichtung von Umweltzonen ist der Gesundheitsschutz der Stadtbevölkerung. Luftschadstoffe fördern Allergien und Atemwegs-

erkrankungen und reduzieren die Lebenserwartung, insbesondere durch Herz-Kreislauf-Sterbefälle. Neben Autoabgasen gibt es auch Maßnahmen gegen Industrie- und Heizungsemissionen. Während eine breite Diskussion für oder gegen Maßnahmen bezüglich des Autoverkehrs geführt wird, wird das Potential des öffentlichen Personenverkehrs nur am Rande thematisiert. PRO BAHN wendet sich hier gegen neue Konjunkturprogramme für die Autoindustrie, z.B. unter dem Stichwort „Elektromobilität“, wenn gleichzeitig die Finanzierung des bestehenden Bus- und Bahnangebots nicht gesichert ist und es für überfällige Projekte wie den Rhein-Ruhr-Express kein Geld gibt. Eine sinnvolle Maßnahme für die Umweltzone Ruhr wären einheitliche Bedienungs- und Qualitätsstandards bei den kommunalen Verkehrsunternehmen. Reden wir darüber, und nicht nur über Straßenverkehr!

## Impressum / Ansprechpartner bei PRO BAHN

**Herausgeber: PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr, Maxstraße 11, 45127 Essen, ☎ 0201 222555 ☎ 0201 231707, ✉ info@probahn-ruhr.de, Internet: <http://www.probahn-ruhr.de>  
Bürozeiten: dienstags bis freitags 17 bis 19 Uhr – dienstags betreut von PRO BAHN**

Vorsitzender: Holger Kohring, Alter Uentroper Weg 77, 59071 Hamm, ☎ 02381 487317, ✉ 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, Weilenhäuschenstr. 9, 58332 Schwelm, ☎ 02336 82958, ✉ meisen@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Bernhard Quack, Düsseldorf Str. 22, 45145 Essen, ☎ 0201 7265726, ✉ quack@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Oliver 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 1232 394, ✉ 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 550 Exemplare. Der Bezug ist für Mitglieder von PRO BAHN Münsterland und Ruhr kostenlos, Abonnement 5,- € pro Jahr.

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

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

Die Vervielfältigung der Gesamtausgabe der *Ruhrschiene* zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet, Nachdruck einzelner Artikel in anderen Publikationen nur mit Zustimmung der Redaktion und gegen Überlassung von Belegexemplaren. Die Zustimmung für den Abdruck durch andere PRO BAHN-Gliederungen ist immer gegeben.

**Alle Angaben in der *Ruhrschiene* zu Fahrplänen und Tarifen wurden mit großer Sorgfalt recherchiert. Eine Gewähr für die Richtigkeit kann allerdings nicht übernommen werden.**

# Termine

## In eigener Sache

(os) Der Landesverband zieht um. Die gemeinsam mit AFDC, BUND, VCD und Pro Asyl genutzten Räume in Essen werden wegen Eigenbedarf des Vermieters im August geräumt. Der Landesausschuss hat den Umzug nach Duisburg beschlossen, wo PRO BAHN Untermieter des örtlichen ADFC-Kreisverbands wird. Auch in Zukunft wird der Regionalverband Ruhr im Auftrag des Landesverbands die Betreuung der Räume übernehmen, nun aber in enger Zusammenarbeit mit dem Regionalverband Niederrhein, zu dessen Bereich Duisburg gehört. Duisburg wird dann die offizielle Adresse für den Landesverband, den Regionalverband Ruhr und die Redaktion der Ruhrschiene.

Die Arbeitsgruppe Essen, Bottrop, Mülheim hat noch keinen neuen Treffpunkt ausgewählt.


## Mai

**Montag, 23.05.2011, 17:00 Uhr**  
4. Ratschlag Sozialticket  
Jahrhunderthaus der IG Metall  
Alleestraße 80, 44793 Bochum,  
☎ 302/310 Bochumer Verein/  
Jahrhunderthalle

**Dienstag, 24.05.2011, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

## Juni

**Donnerstag, 02.06.2011, 19:30 Uhr**  
Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen

**Sonntag, 19.06.2011**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Kempen und das Kempener Land,**  
**10:40 Uhr** E Hbf , ServicePoint


**Dienstag, 21.06.2011, 19:30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Dienstag, 28.06.2011, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

## Juli

**Donnerstag, 07.07.2011, 19:30 Uhr**  
Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen

**Dienstag, 19.07.2011, 19:30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Sonntag, 24.07.2011**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Überraschungstour**  
**10:00 Uhr** E Hbf , ServicePoint






**Dienstag, 26.07.2011, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen


## August

**Donnerstag, 04.08.2011, 19:30 Uhr**  
Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen

*Ebenfalls im August: Umzug der Landesgeschäftsstelle; Aus- und Auf-räumen des Essener Büros.*

**Die aktuelle Terminübersicht und weitere Informationen im Internet: [www.probahn-ruhr.de/termine](http://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  
**Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen:** VCD-Büro, Eisenmarkt 1, Dortmund,  Kampstraße  
**Regionalgruppe Hellweg:** Infos bei Günter Fiedler, ☎ 02942 1598, ✉ [fiedler@probahn-ruhr.de](mailto:fiedler@probahn-ruhr.de)  
**Regionalverband Münsterland:** Infos bei Tobias Simon, ✉ [t.simon@probahn.de](mailto: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,- € / Jahr
- Juniormitglied (≤ 26 Jahre) 26,- € / Jahr
- Familienmitgliedschaft 49,- € / Jahr
- Fördermitgliedschaft ab 80,- € / Jahr  
(Firmen, Institutionen, Kommunen)