



Holpriger Start bei National Express

Rhein/Ruhr. (km) Seit dem letzten Fahrplanwechsel betreibt National Express Rail GmbH (NX) die beiden Linien RB 48 und RE 7 mit neuen spurtstarken Talent2-Triebzügen. Damit verbunden ist eine Angebotsausweitung zwischen Köln und Bonn sowie eine Verlängerung bis Wuppertal-Oberbarmen (RB) und zwischen Münster und Rheine (RE).



Beim RE wird an den Wochenenden ein zusätzliches Fahrtenpaar zwischen Hamm und Wuppertal angeboten. Während das Sitzplatzangebot bei der RB nahezu konstant geblieben ist, wurde es beim RE rein rechnerisch ohne Berücksichtigung der Qualität beim Einsatz von Doppelseinheiten um ca. 30 Plätze erhöht.

Die Betriebsübernahme, die von NX auf großen Werbeplakaten mit dem Slogan „Very British unterwegs“ angekündigt wurde, verlief alles andere als glatt. Da nicht alle Züge rechtzeitig ausgeliefert wurden und auch die vorhandenen Fahrzeuge technische Probleme bereiten, sind

RE 7 in Hagen Hbf, Foto: Redaktion.

In dieser Ausgabe:

- S. 1 National Express**
- S. 2 - 3: IC2 auf der Ruhr-Sieg-Strecke**
- S. 4 - 7: Via, E-Busse, Straßenbahn OB**
- S. 8 - 10: Bf Münster, Stellwerk Styrum**
- S. 11 - 12: Impressum, Termine**

Fernverkehr

immer wieder Verspätungen, Zugausfälle und Fahrten mit reduziertem Platzangebot – eine statt zwei Einheiten – zu beklagen. Bei den Informationen über Verspätungen und Ausfälle gibt es sowohl in den elektronischen Medien als auch vor Ort immer wieder Falschaussagen. Auf der RB verkehren zum Teil von der DB bereitgestellte Ersatzzüge aus älterem Wagenmaterial.

Kommentar

Als ausgesprochen unglücklich und selbstüberschätzend muss man die von NX initiierte Werbekampagne „Very British unterwegs“ bezeichnen. Unabhängig davon, dass man mit „British“ hier nicht automatisch etwas Positives im Bahnsektor verbindet, wäre es besser gewesen, nicht so großspurig aufzutreten, da die Probleme mit den Fahrzeugen absehbar waren.

Die Beurteilung des Komforts fällt je nach Linie und Reiseweite unterschiedlich aus. Bei der RB sind die neuen Züge gegenüber den bisher eingesetzten Typen eine deutliche

Verbesserung. Anders beim RE, mit dem durchaus auch längere Strecken zurückgelegt werden. Hier merken die Fahrgäste die Komforteinbußen gegenüber den bisherigen Zügen der DB. Unbequemere und teilweise zur Fensterteilung inhomogen angeordnete Sitze, geringere Laufruhe, helles Licht und eine überzogene akustische Berieselung vermitteln eher das „Flair einer Stadtbahn“ und lassen den Wunsch nach Rückkehr der bequemen Doppelstockwagen aufkommen. Man merkt, dass die Aufgabenträger das billigste und nicht das beste Angebot ausgewählt haben. Mit einem zusätzlichen Wagen, der über 120 zusätzliche Sitzplätze geboten hätte, und einer modernen, zuverlässigen Lok hätte man den Wunsch nach Komfort und gleichzeitiger Verbesserung der tatsächlich schlechten Pünktlichkeitswerte verbinden können. Bleibt die Hoffnung auf eine Betriebsqualität, die den Vorgaben entspricht und eine Ausdehnung der Betriebszeiten, damit nicht bereits der letzte RE um 22:21 Uhr von Köln Richtung Hagen startet.

IC2 auf der Ruhr-Sieg-Strecke?

Berlin/Unna. (le) Im letzten Jahr hat die DB ihr neues Fernverkehrskonzept vorgestellt. Während die IC-Linien vom Rheintal über Köln und Dortmund nach Hamburg sowie von Berlin über Minden und Rheine nach Amsterdam mittelfristig zu ICE-Linien aufgewertet werden sollen, ist auch ein neues, dem früheren InterRegio- ähnelndes IC2-Netz im Zwei-stunden-Takt enthalten, das mit den neuen Doppelstock-IC-Garnituren gefahren werden soll.

In unserem Bereich gehören die bestehenden IC-Linien Köln – Hagen – Dortmund – Hannover – Dresden und Koblenz – Oberhausen – Recklinghausen – Norddeich dazu, auf denen schon ab Februar bzw. März zum Einsatz kommen sollen. Dies könnte sich allerdings aufgrund der Probleme beim Einsatz in Norddeutschland (Schlängerbewegungen bei frisch geschliffenen Zügen) noch verzögern. Mittelfristig soll die zweite Verbindung auch wieder ab/bis Trier verkehren. Neu hinzukommen sollen die Linien Aachen – Krefeld – Essen – Paderborn – Chemnitz und Münster – Siegen – Frankfurt. Während bei Ersterer eine Betriebsaufnahme nicht vor 2032 angedacht ist, steht die Linie Münster – Frankfurt bereits für Ende

2019 auf dem Plan. Die Zeitpunkte richten sich nach den Ausschreibungsterminen der parallelen Regionalverkehre, in diesem Fall dem heute von Abellio gefahrenen Ruhr-Sieg-Netz, das zum Dezember 2019 neu ausgeschrieben wird. Die DB benötigt eine Angebotskoordination von Fern- und Nahverkehr, um eine Fahrplantrasse für den IC zu bekommen und eine Kannibalisierung von Nah- und Fernverkehr zu vermeiden. Sie bietet den Aufgabenträgern eine tarifliche Integration an, wobei diese eine Ausgleichszahlung für die Anerkennung der Nahverkehrstarife erbringen müssten.

Verhandlungen

Seit Monaten wird zwischen den Zweckver-

bänden und der DB konkret verhandelt. Der IC würde von Frankfurt an Gießen vorbei nach Siegen verkehren und den heute in Gießen startenden RE 99 der Hessischen Landesbahn ersetzen. Da er früher als dieser Zug in Siegen ankommen wird, wären auch die Übergänge in Siegen mit dem RE 9 nach Aachen deutlich entspannter als heute. Zwischen Frankfurt und Siegen gäbe es damit zwei zweistündliche Direktverbindungen. Ein Anschluss des IC in Wetzlar von und nach Gießen ist vorgesehen.

Varianten

Richtung Münster gibt es zwei Varianten:

- eine schnelle Verbindung, die ab Letmathe über Unna nach Hamm und Münster verkehrt und dort in den Knoten zur Minute x:30 eingepasst ist. Hierbei ist auch eine Direktleistung nach Norddeich angedacht. Der Zug könnte auf der Ruhr-Sieg-Strecke nur wenige Bahnhöfe bedienen. Daher würde in diesen Zeitlagen der RE 16 weiter ab/bis Siegen fahren. Es gäbe keine Kannibalisierung.

- eine langsame Verbindung, die ab Letmathe über Witten und Dortmund nach Hamm und Münster verkehrt. Der Zug könnte alle RE 16-Halte bis auf Kirchhundem-Welschen Ennest zwischen Siegen und Letmathe bedienen und dort einen kurzen Übergang auf den RE 16 Iserlohn – Hagen – Essen bieten. Dieser könnte ab/bis Siegen in diesen Zeitlagen entfallen.

Bei beiden Varianten würde Hagen Hbf ausgelassen, da der IC durch die erforderliche Mehrfahrzeit von rund zehn Minuten bei der ersten Variante den ITF-Knoten in Münster nicht erreichen würde, bei der zweiten Variante deutlich weniger Zwischenhalte bedienen und daher den RE 16 nicht ersetzen könnte.

Die Züge über Dortmund würden die lang gewünschte Direktverbindung zwischen den Oberzentren Siegen und Dortmund mit einer spürbaren Fahrzeitverkürzung bieten. Da die entsprechende Fahrplantrasse in jeder Stunde möglich ist, schlägt PRO BAHN vor, zunächst in den Spitzenzeiten morgens und abends durch Verstärkerzüge in Lastrichtung für den Pend-

lerverkehr von der Ruhr-Sieg-Strecke nach Dortmund ein stündliches Angebot und damit eine attraktive Alternative zur stark belasteten und sanierungsbedürftigen A 45 zu bieten. Solche Verbindungen hatte PRO BAHN bereits bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne von VRR und NWL gefordert.

Tarif

Es wird darüber verhandelt, das gesamte Fahrausweissortiment nach dem DB-Nahverkehrstarif, dem zukünftigen Westfalentarif (inklusive der darin enthaltenen VRL- und VGWS-Tarife) und dem NRW-Tarif anzuerkennen. Der VRR-Tarif soll nicht einbezogen werden. Dies beträfe auch nur die Relationen Witten – Dortmund (hier verkehrt zeitnah der RE 4) und Unna – Schwerte (hier gilt der VRR-Tarif nur im Übergang).

Der Ausgleich für die Anerkennung der Nahverkehrstarife würde nicht pauschal erfolgen, sondern nach der Zahl und Fahrrelation der Fahrgäste mit Nahverkehrstickets bemessen. Diese sollen durch unabhängige Zählungen ermittelt werden.

Jetzt haben die Gremien des NWL grünes Licht für ein Integrationskonzept gegeben, soweit die juristische Prüfung für dieses Konzept, die der NWL beauftragt hat, positiv ausfällt. Hierbei steht insbesondere im Fokus, ob die angedachten Ausgleichszahlungen nach EU-Beihilfe- und Vergaberecht unbedenklich sind. Der VRR hat in seinem Sachstandsbericht für die Dezember-Sitzungswoche eine kritische Position zu diesem Thema formuliert.

Weiterhin muss die Lösung für den NWL wirtschaftlicher sein als die Bestellung entsprechender Nahverkehrszüge. Die jetzt angelaufene Ausschreibung des neuen Ruhr-Sieg-Netzes (RE 16, RB 46, RB 91) soll so gestaltet werden, dass Lösungen mit und ohne IC-Integration durch Ab- bzw. Zubestellungen entsprechender Leistungen möglich sind.

Wir wollen dieses Thema in der nächsten **Ruhrschiene** unter unterschiedlichen Aspekten kommentieren.

Via: Der König ist tot, es lebe der König

Duisburg/Essen/Mülheim an der Ruhr. (ah) „Der König ist tot, es lebe der König.“ Mit dieser Redewendung lässt sich die aktuelle Entwicklung gut beschreiben: Die Via als Tochtergesellschaft der drei Verkehrsbetriebe ist tot, die Nachfolgerin wird eine neue Via mit einem Zweckverband als Gesellschafter sein.

Sechs Jahre nach Gründung der Via, dem Zusammenschluss von Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG), Essener Verkehrsgesellschaft (EVAG) und Mülheimer Verkehrsgesellschaft (MVG), waren die Gemeinsamkeiten aufgebraucht. Dies führte im Frühjahr letzten Jahres zu heftigem Streit der Partner und letztendlich zum Einschreiten der Bezirksregierung Düsseldorf (vgl. **Ruhrschiene 2015#2**). Diese forderte die Oberbürgermeister der drei Städte auf, bis zum Ende des Jahres 2015 ein Konzept zur Weiterentwicklung der Via zu erarbeiten. In einem Gespräch mit der Regierungspräsidentin Anne Lütke im Sommer sagten die Oberbürgermeister dies auch zu und beauftragten die Rechtsanwaltskanzlei „Deloitte Legal“ mit der Erstellung eines Gutachtens. Dieses liegt seit Mitte November letzten Jahres vor.

Die Gutachter haben zunächst viele Interviews geführt: mit Aufsichtsräten, Betriebsräten, Vertretern der Beteiligungsgesellschaften, Geschäftsführern, aber auch der Bezirksregierung. Und diese hat Druck gemacht: „Eine nachhaltige Verbesserung des gegenwärtigen Zustandes kann nur gemeinsam umgesetzt werden“, sagt ihr Sprecher. Das bedeutet: Arbeiten die drei Nahverkehrsbetriebe weiter gegeneinander, kann die Behörde die Genehmigung der städtischen Haushalte ablehnen. Daher müssen die drei Oberbürgermeister jetzt „wesentlich intensiver als dies bisher der Fall war an einer funktionstüchtigen, bedarfsgerecht dimensionierten und kostenoptimierten ÖPNV-Struktur im westlichen Ruhrgebiet arbeiten.“

Ergebnis

Das Ergebnis der Gutachter lautet kurz gefasst: Aus der Urenkel-Gesellschaft Via GmbH soll ein Zweckverband der Städte als Gesellschafter einer neuen Via GmbH werden. Ziel

ist es dabei, „die Via aus dem Einflussbereich der Verkehrsgesellschaften herauszunehmen.“ Ferner soll „eine externe Geschäftsführung installiert werden, um bei der Via die notwendige Unabhängigkeit zu erreichen, die erforderlich ist, um als gemeinsames Verkehrsunternehmen erfolgreich und effizient tätig zu sein.“ Hintergrund dafür ist nach Auffassung der Gutachter, dass „ein wesentlicher Grund für die mangelnde Umsetzung der ursprünglich verfolgten Ziele der Via die große Anzahl der Stakeholder ist, die aufgrund ihrer Funktionen teilweise unterschiedliche und gegensätzliche Ziele bzw. Interessen verfolgen“ und damit „eine einheitliche, abgestimmte Via-Politik erschweren.“

Die neue Via GmbH soll das vorhandene Personal der Verkehrsbetriebe übernehmen (Betriebsübergang nach § 613a BGB) und für Neueinstellungen zuständig sein. Heute werden von insgesamt ca 3.500 Beschäftigten gerade mal rund 400 standortübergreifend eingesetzt. Hinzu kommen rund 40 Mitarbeiter, die zwischen den gemeinsamen Betrieben im Wege der Arbeitnehmerüberlassung eingesetzt werden. Die neue Via GmbH soll ferner das gesamte Management übernehmen. Bei den drei örtlichen Verkehrsbetrieben sollen lediglich die Infrastruktur und Liniengenehmigungen verbleiben.

Suche nach neuen Partnern

Nachdem die drei Oberbürgermeister sich Anfang Dezember erneut getroffen und über das Gutachten ausgetauscht haben, erklärte OB Sören Link den Ausstieg von Duisburg. Obwohl die Gutachter auch bei der neuen Struktur keine Probleme beim steuerlichen Querverbund erwarten, sieht der Duisburger Stadtführer keine Chancen, die notwendige Restrukturierung seiner Beteiligungsgesellschaft DVV (320 von

4.500 Stellen, 45 Mio. Euro jährlich) und deren Tochter DVG zu garantieren.

Essen und Mülheim an der Ruhr müssen sich nun neue Partner suchen. Im Gespräch sind Oberhausen (dritter Partner der gescheiterten „meoline“, der Vorgängerin der Via), aber auch Bochum und Gelsenkirchen, die sich mit ihrer Bogestra derzeit Richtung Ennepe-Ruhr-Kreis orientieren (vgl. **Ruhrschiene 2015#3**). Sicher ist, weder die DVG alleine, noch EVAG und MVG zusammen haben auf Dauer eine Überlebenschance. Der Kostendruck wird weiter steigen.

Mitte Januar tauschten sich die drei Oberbürgermeister erneut mit der Regierungspräsidentin aus. Deren kurze Pressemitteilung klingt nicht euphorisch: „Während über die Problemanalyse der Firma Deloitte weitgehend Einigung besteht, werden die Vorschläge zur Weiterentwicklung der ‚Via‘ unterschiedlich bewertet. Die Oberbürgermeister beabsichtigen nun, die Räte über die jeweiligen Schlussfolgerungen aus dem Gutachten zu informieren und das weitere Vorgehen beschließen zu lassen.“

Gutachten in den Räten

Dazu gibt es von den drei Städten untereinander abgestimmte Beschlussvorlagen mit zwei Punkten: „1. Der Rat nimmt die Ausführungen des Gutachtens der Deloitte Legal zum Sachstand der Weiterentwicklung / Neuorganisation der Via zur Kenntnis und unterstützt die Umsetzung der darin enthaltenen Empfehlungen.“ Und „2. Der Rat beauftragt die Verwaltung einen weiteren Auftrag zu vergeben, um die notwendigen Schritte zur entsprechenden Weiterentwicklung / Neuorganisation der Via zu erarbeiten.“

Der Essener Rat hat sich am 27. Januar in nicht-öffentlicher Sitzung auf Ende Februar vertagt, der Mülheimer Rat einen Tag später öffentlich auf Anfang März. In Duisburg tagt der Rat Ende Februar.

Die Kosten für das zweite Gutachten werden sich die drei Partner wie beim Ersten (150.000 Euro) gleichmäßig aufteilen.

Für Duisburg wird erläutert, warum diese „den von den Gutachtern skizzierten Weg einer gesellschaftsrechtlichen Neuordnung (Gründung Zweckverband) und eines vollintegrierten Verkehrsunternehmens nicht mitgehen können.“ Positiv zu vermelden ist dabei, dass „die im fachlichen bisher begründete Zusammenarbeit und die darauf fußende Kooperation aus Sicht der Stadt Duisburg jedoch weiter Bestand haben soll.“ Deshalb „soll vor dem Hintergrund einer nach wie vor angestrebten Zusammenarbeit auf Kooperationsebene ein Verfahren moderiert werden, das die Beibehaltung bzw. Trennung von Prozessen auf Fachebene zwischen den Verkehrsunternehmen einschließlich der Via ermöglicht, ohne dass es für den einen oder anderen Partner zu Mehrkosten kommt.“

Einer der nächsten Schritte wird die Erarbeitung einer Satzung für den Zweckverband sein. Diese bedarf der Genehmigung der Bezirksregierung als zuständiger Aufsichtsbehörde.

Kommentar

(le) Der geplante Höhenflug ist mit einer Bruchlandung geendet. VIA ist nicht das leuchtende Vorbild für den Nahverkehr im Ruhrgebiet geworden. Zu unterschiedlich waren die Ansprüche und Voraussetzungen bei den drei Partnern, die in den Betrieben gegeneinander statt miteinander gearbeitet haben. Dies haben die Gutachter schonungslos benannt.

Für den Fahrgast ist es letztlich egal, ob Synergieeffekte in einem Stadtkonzern oder durch eine Fusion von Nahverkehrsbetrieben gehoben werden. Für das Angebot aus einem Guss ist die zersplitterte Aufgabenträgerschaft ohne tatsächliche Koordination städteübergreifender Linien viel hinderlicher als die Zahl der Verkehrsbetriebe. Wie es geht, zeigt seit 20 Jahren die Buslinie SB 91 (Oberhausen – Gelsenkirchen-Buer): vier Aufgabenträger, zwei Verkehrsunternehmen, höchst erfolgreich bei den Fahrgästen und ohne externe Berater umgesetzt. Letztere sind diejenigen, die bei Fusionen immer verdienen. Seien sie nun erfolgreich oder nicht.

Elektrobusse in Münster und Oberhausen

Münster/Oberhausen. (dg) Seit Herbst letzten Jahres werden in unserer Region die ersten Schnellladebusse im Rahmen eines europaweiten Modellversuches auf ihre Alltagstauglichkeit getestet. Die Stadtwerke Münster bestückten ihre Linie 14 vom Maikottenweg über Hbf zum Zoo mit fünf Fahrzeugen. Die STOAG fährt auf den Linien 962 und 966 vom Bf Sterkrade aus mit jeweils einem Fahrzeug.

Elektrobusse sind eigentlich nichts Neues. Bisher beziehen sie aber während der Fahrt den Strom aus einer fest installierten Oberleitung. Diese O-Busse verkehren z.B. in Solingen, aber vor allem in der Ukraine, Russland und Kanada.

Die neue Generation der E-Busse setzt auf eine Energiespeicherung mittels Lithium-Ionen-Batterien. Diese werden in den kurzen Pausen an den Endhaltestellen in knapp zehn Minuten wieder für die nächste Fahrt geladen. Nun gilt es die Leistungsfähigkeit der Batterien, Reichweite, Lebensdauer, Ladeverbindungen und Busse unterschiedlicher Hersteller auf ihre Zuverlässigkeit zu testen.

In Münster versorgen sich die 80 Plätze umfassenden Fahrzeuge des Typs Citea Electric der niederländischen Firma VDL Bus & Coach aus Valkenswaard mit Ökostrom mittels einer Steckverbindung. Oberhausen setzt auf den Solaris Urbino 12 electric mit 28 Sitz- und 42

Stehplätzen. Dieser versorgt sich mittels eines ausfahrbaren Stromabnehmers aus dem Straßenbahnunterwerk am Neumarkt oder der Oberleitung am Bf Sterkrade. Der Gleichstrom 600 V wird dann mittels eines Traktionswechselrichters umgewandelt.

Das Fahrgefühl der E-Busse generell ist bei einer sanften Beschleunigung auf bis zu 75 km/h deutlich leiser als beim herkömmlichen Diesel. Die Reichweite beträgt optimal maximal 50 km, wobei der Energieverbrauch im Betrieb niedriger liegen dürfte.

Neue Einsatzmöglichkeiten könnte es mit diesen Fahrzeugen u.a. auch in Tunnelbereichen geben.

Während in China E-Busse längst zum Straßenbild gehören, hat selbst in den USA Washington nun gleich 800 Busse des chinesischen Marktführers BYD geordert.

Probleme bei der Straßenbahn in Oberhausen

Oberhausen. (lg) In den letzten Monaten ist es in Oberhausen vermehrt zu Beschwerden über die Unpünktlichkeit und vor allem den Fahrzeugeinsatz der einzigen Straßenbahnlinie der STOAG gekommen.

Auf der Linie 112, die eigentlich durchgängig niederflurig betrieben werden sollte, ist der Einsatz von hochflurigen M6- und M8-Straßenbahnen schon fast die Regel. Mit dem M6-Fahrzeugen entsteht darüber hinaus ein Kapazitätsproblem. Die STOAG sieht die Schuld in der Nachbarstadt Mülheim an der Ruhr, denn der Einsatz und die Wartung der Straßenbahnen obliegt der MVG. Diese wiederum argumentiert, von den montags bis freitags erforderlichen zehn Kursen stellt die STOAG vier und die MVG sechs. Die STOAG-Kurse sind Langläufer bis nach Sterkrade. Da die STOAG wegen Defekts nicht alle ihre sechs Straßenbahnen einsetzen kann, stellt die MVG für die in Oberhausen

erforderlichen Fahrzeuge Ersatz in Form von M-Wagen. Weil die MVG mehrere M8-Wagen verschrottet hat, kann der Ersatz nur in Form von M6-Fahrzeugen erfolgen. Die MVG bietet im Sinne einer barrierefreien Angebotsqualität auf ihrem Betriebsgebiet, das montags bis freitags noch in einem 10-Minuten-Takt bedient wird, Niederflurfahrzeuge an. Da die neuen NF2 auf der maroden Thyssenbrücke nicht eingesetzt werden können, wird die Niederflurigkeit in Mülheim an der Ruhr auf der „kurzen“ 112 zwischen Hauptfriedhof und Landwehr durch die eigenen MGT6D aus dem Jahre 1996 und die sogenannten „Hängebauchschweine“ (M6-Fahrzeuge mit Niederflurmittelteil) sicher-

gestellt. Die STOAG lässt ihre MGT6D zurzeit sanieren und hofft deshalb, möglichst bald wieder einen niederflurigen und vor allem auch kapazitiv ausreichenden Straßenbahnverkehr in Oberhausen anbieten zu können.

Kommentar

Die Linie 112 ist ein Musterbeispiel dafür, wie eine attraktive, städteverbindende Schienenstrecke an Bedeutung und damit Fahrgästen verliert. Der Einsatz von M6-Fahrzeugen in Oberhausen ist nicht hinzunehmen und sollte eher auf dem „kurzen“ Abschnitt bis zur Landwehr erfolgen, bis alle Niederflurfahrzeuge wieder zur Verfügung stehen. Oberhausen kann den Einsatz von M6-Fahrzeugen zwar zurecht beklagen, sollte aber seine Kürzungspolitik aus dem Jahr 2013 überdenken, die zu einer „kurzen“ und „langen“ 112 geführt und der Straßenbahn in dieser Stadt massiv geschadet hat. Bis auf zwei Stunden morgens wird montags bis freitags in Oberhausen nur ein 20'er Takt angeboten. Die Umstellung auf den 30'er Takt

erfolgt bereits ab 18:30 Uhr. Samstags wird im 15'er, sonntags nur im 30'er Takt gefahren. Die Folge dieser Kürzungspolitik ist eine unsinnige Trennung an der Stadtgrenze Landwehr, weil Mülheim an der Ruhr weiterhin im 10'er bzw. 15'er Takt fährt. Die 112 ist dadurch unattraktiv geworden und hat Fahrgäste verloren.

Positiv ist, dass die Ampelkoalition in Oberhausen das erkannt hat und für eine Taktverdichtung der 112 plädiert. Wie das mit dem durch den Mülheimer Nahverkehrsplan vorgesehenen 15'er Grundtakt bei den Straßenbahnen in Übereinstimmung zu bringen ist, wird die Zukunft zeigen. Bei der aktuell anstehenden Neuaufstellung des Oberhausener Nahverkehrsplans wird ein 15'er Takt geprüft.

Auch mit der hoffentlich bald abgeschlossenen Sanierung der MGT6D macht die STOAG einen Schritt in die richtige Richtung. Bei Umsetzung aller Vorhaben könnten die Fahrgäste wieder ein attraktives Schienenverkehrsmittel nutzen.

Bahnhofsneubau Münster verzögert sich

Münster. (tl) Um mehr als ein halbes Jahr wird sich die Fertigstellung des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofs verzögern. Statt im Herbst 2016 ist jetzt Ostern 2017 als Eröffnungstermin geplant.

Nachdem Anfang des letzten Jahres das alte Empfangsgebäude abgerissen wurde, begannen am 30. April die Bauarbeiten für den Neubau (vgl. *Ruhrschiene 2015#1*).

Beim Setzen der Bohrpfähle für die Tiefgründung mussten immer wieder umfangreiche Untersuchungen des Untergrundes durchgeführt werden, denn das gesamte Baufeld wurde als Kampfmittelverdachtsfläche eingestuft. Im Zuge von Sondierungsbohrungen gab es immer wieder Anzeichen für Blindgänger von den Fliegerangriffen aus dem Ende des Zweiten Weltkriegs. Im korrekten Behördendeutsch spricht man von „Kampfmittelverdachtsmomenten“, die in Zusammenarbeit mit dem Kampfmittelräumdienst untersucht und ausgeräumt werden mussten. Aufgrund der Häufigkeit der Verdachtsmomente und der Probleme bei der

Klärung der Gefahrenlage haben sich jetzt diese Verzögerungen im Bauablauf ergeben.

Mittlerweile hat sich die zwangsläufig geänderte Wegführung über den Hamburger Tunnel und die Wolbecker Straße bewährt. Deswegen hat man auch im Advent 2015 auf die ursprünglich für vier Wochen geplante Öffnung der südlichen Unterführung zur Innenstadt hin (Westen) verzichtet. Dies ist sicher auch insoweit gut, dass sich der Neubau nicht noch weiter verzögert.

Kleine Randnotiz aus Sicht eines umweltorientierten Verkehrspolitikers: Der Hamburger Tunnel wird auch nach Fertigstellung des Bahnhofsneubaus nicht wieder für den Autoverkehr geöffnet. Er bleibt Fußgängern und Radfahrern vorbehalten.

Der Stellwerksbrand in Styrum und die Folgen

Mülheim an der Ruhr. (le) Am Morgen des 4. Oktober 2015 brannte es im Bedienraum des Stellwerks Styrum, von dem aus die Signale und Weichen auf der Hauptstrecke Essen – Duisburg im gesamten Stadtgebiet Mülheim an der Ruhr gestellt werden. In den Tagen danach entstand ein NRW- und bundesweit spürbares Chaos im Bahnverkehr, das sich erst langsam auflöst. Wie geht es weiter?

Nach kurzer Zeit konnten wieder erste Züge verkehren, nachdem die Weichen provisorisch fixiert wurden und ein Fahrdienstleiter auf einem Bahnsteig des Mülheimer Hauptbahnhofs seinen Dienst aufnahm. Jeder Zug bekam für die Einfahrt ab Duisburg-Kaiserberg bzw. Essen West fernmündlich einen schriftlichen Fahrbefehl bis Mülheim Hbf, hier gab es dann Boten, die den Zugführern einen Fahrbefehl für die Weiterfahrt aushändigten, sobald vom benachbarten Stellwerk die Nachricht eingetroffen war, dass der vorherige Zug auf der anderen Seite des Abschnitts angekommen war. Die Züge konnten den Abschnitt nur mit 50 km/h befahren. Ein Wechsel zwischen den S-Bahn- und den Ferngleisen war innerhalb des Abschnitts nicht möglich, ist im planmäßigen Betrieb aber auch nicht vorgesehen. Ein großer Teil der Züge musste über Oberhausen und Gelsenkirchen oder über Wuppertal umgeleitet werden, zahlreiche im Rhein-Ruhr-Raum startende bzw. endende Fernzüge fielen zwischen Düsseldorf oder Köln und Dortmund aus.

Blockteilung

Erst als Mitte Oktober eine Blockteilung ohne den Bereich Styrum wieder in Betrieb genommen werden konnte, war ein Befahren mit höherer Geschwindigkeit und eine Steuerung durch Signale wieder möglich, die Zugfolge blieb aber eingeschränkt. Nur Schritt für Schritt wurde das Zugangebot hochgefahren. Seit dem Fahrplanwechsel am 13.12.2015 entfällt nur noch die S 3 zwischen Essen Hbf und Oberhausen Hbf (die Weichen in Styrum können nicht bedient werden), der RE 11 wird zwischen Dortmund und Duisburg mit Halt in Herne und Gelsenkirchen Hbf umgeleitet. Im Fernverkehr werden die Linien ICE 10 (Köln –

Berlin), IC 30 (Stuttgart – Hamburg) und ICE 42 (München – Stuttgart – Dortmund) generell über Essen geführt. Für alle übrigen Verbindungen gibt es zugweise unterschiedliche Fahrwege, einige Wochenendzusatzzüge Richtung Berlin und Hamburg entfallen gänzlich. Die Umleitungen über Oberhausen sorgen auch dort für Probleme. Der Abschnitt ab Duisburg ist mit mindestens sechs Regelzügen pro Stunde schon jetzt stark belastet und südlich des Hauptbahnhofs muss zur Hollandstrecke das Gegengleis gekreuzt werden.

Neben den Einschränkungen aufgrund des Stellwerkbrandes gab es aber noch weitere Probleme: So sorgte Anfang Januar ein Schienenbruch an der Stadtgrenze Duisburg/Mülheim an der Ruhr dafür, dass die Regional- und Fernzüge zwischen Essen und Duisburg über das S-Bahn-Gleis bzw. der RE 2 über Oberhausen und Altenessen umgeleitet werden mussten. Und an zwei Tagen im Januar führten Notarzteinsätze in Mülheim an der Ruhr zur Streckenspernung.

Umleitungen

Aber auch auf der von Güterverkehr stark belasteten Umleitungsstrecke Duisburg – Oberhausen – Gelsenkirchen – Herne – Dortmund kam es mehrmals zu Problemen. So wurden im November in Herne an zwei Tagen Bomben in der Nähe der Gleise entschärft und im Dezember musste die Strecke zwischen Gelsenkirchen und Oberhausen zwei mal gesperrt werden, weil Betonteile auf den Gleisen lagen und ein LKW auf einem Bahnübergang stand. Zuletzt kam es nun im Januar wegen Gleisbauarbeiten in Wanne-Eickel zu einer Sperrung. In allen diesen Fällen mussten die Züge der RE 11 über Mülheim an der Ruhr umgeleitet werden.

Nachdem der genaue Schaden festgestellt war (Komplettzerstörung des Bedienraums, aber offenbar noch funktionsfähiger Relaisbereich), wurde klar, dass die schnellste Lösung zur Wiederaufnahme des Planbetriebs die Wiedereinrichtung des Bedienraums in dem Drucktastenstellwerk aus dem Jahr 1967 ist. Dieser soll nach einer Vollsperrung der Strecke vom 18.03., 22:00 Uhr, bis zum 21.03., 04:00 Uhr, wieder in Betrieb genommen werden.

Neubau Stellwerk Styrum

Schon länger war geplant, das Stellwerk Mülheim-Styrum als zweite Baustufe an das 2014 in Betrieb genommene elektronische Stellwerks (ESTW) Duisburg anzuschließen und ab April 2020 von dort aus bedienen zu lassen. Da dafür aber längere Bauarbeiten (Verlegung neuer Leitungen, Aufstellen neuer Signale) mit umfangreichen Sperrungen erforderlich sind, wäre dadurch der Betrieb wesentlich länger und stärker beeinträchtigt worden. Erschwerend kommt hinzu, dass zur Zeit immer wieder Sperrungen auf der Wupperachse für die Einrichtung des ESTW Wuppertal (geplante Fertigstellung 10/2017) notwendig sind und dabei zahlreiche Züge über den Ruhrkorridor umgeleitet werden müssen.

Die laufenden Bauarbeiten an den Bahnsteigen in Mülheim Hbf und Styrum mussten unterbrochen werden, da Bauzüge wegen der nicht bedienbaren Weichen die Baustelle nicht anfahren konnten. Es ist geplant, nach Wiederinbetriebnahme des Stellwerkes in Styrum bis Ende des dritten Quartals und am Hbf bis Frühjahr 2017 die Bauarbeiten abzuschließen.

Nicht stark beeinträchtigt war der Güterbahnhof Styrum, der insbesondere für die Mannesmann-Röhrenwerke von großer Bedeutung ist. Auf einem Gleis der Strecke von Oberhausen Hbf nach Mülheim-Styrum wurde mit fixierten Weichen die Fahrtrasse in den Güterbahnhof festgelegt, innerhalb des Güterbahnhofs sind elektrisch ortsbediente Weichen vorhanden.

Bislang hat die neue Stellwerkstechnik nur auf einem Teil des Netzes Einzug gehalten. Da

man für die seit dem Ende des 2. Weltkriegs gebauten Drucktastenstellwerke eine technische Betriebsdauer von gut 50 Jahren annimmt, müssen diese jetzt schrittweise durch ESTW ersetzt werden. Dabei wird die Priorität weniger durch die verkehrliche Bedeutung als durch das Alter der zu ersetzenden Anlagen bestimmt.

Neue elektronische Stellwerke

Die ersten ESTW in unserem Raum wurden in den neunziger Jahren in Essen-Kupferdreh, Hagen und Dülmen eingerichtet, es folgten Rheine, Finnentrop, Bochum, Coesfeld, Oberhausen-Osterfeld Süd für die Hamm-Osterfelder Bahn und Emmerich für die Hollandstrecke. Meist werden wie beim ESTW Duisburg Baustufen gebildet und der ESTW-Betrieb schrittweise erweitert. In Bau befinden sich Oberhausen West, Kalthof, Rummenohl und Erndtebrück sowie nördliche Zulaufstrecken auf Dortmund Hbf, die konkrete Planung umfasst die Stellwerke Reken, Borken und Bocholt. Für die weitere Planung wird gerade ein Konzept erarbeitet. Dabei dürften u. a. Hamm, Dortmund, Essen, Düsseldorf und Köln vorkommen. Alles bedeutende Knotenbahnhöfe auf der RRRX-Achse.

Kommentar

Der Stellwerksbrand in Styrum ist letztendlich noch glimpflich ausgegangen. Er hat zwar die Hauptstrecke Dortmund – Duisburg betroffen, aber an einem weniger kritischen Knoten. Wäre dasselbe z. B. in Essen Hbf oder Dortmund Hbf passiert, wäre das Bahnnetz viel intensiver gestört worden. Dennoch zeigt dieser Vorfall auf, wie verletzlich die Bahninfrastruktur inzwischen geworden ist. Der Wiederaufbau dauert ein halbes Jahr, da die Steuerung durch tausende Drahtverbindungen erfolgt, die wieder eingebaut werden müssen. Bei einem ESTW reichen dafür stattdessen ein paar Dateien, die leicht in einem Ersatzstellwerk installiert werden können. Aber der Weg zum ESTW ist lang und beschwerlich, wie zuletzt in Duisburg und zur

Der Warendorfer

Zeit in Wuppertal zu erleben.

Auch das Alter der betriebenen Anlagen gibt Anlass zur Sorge, da die Störanfälligkeit mit dem Alter zunimmt. Hinzu kommt, dass zahlreiche Anlagen unter Bestandsschutz stehen und daher nicht mehr verändert bzw. aufgerüstet werden können. Dies gilt insbesondere für den RRX-Ausbau, der nicht mehr mit den Alt-Stellwerken möglich ist. Der Zeitplan für die Stellwerkserneuerung ist eng, eine Beschleunigung ist kaum möglich, da unter rollendem Rad gebaut werden soll und bei baubedingten Teilsperren die Ausweichrouten nicht auch noch von Baustellen beeinträchtigt sein dürfen. Jetzt rächt sich der Rückbau von Weichen, Gleisen und anderen „entbehrlichen“ Reservekapazitäten insbesondere in der Ära Mehdorn. Wir müssen uns in den nächsten Jahren darauf einstellen, dass ein regelmäßiger Begleiter beim Bahnfahren der Baufahrplan sein wird, hoffentlich möglichst immer der eigentlich geplante und nicht der kurzfristig durch Havarien notwendig gewordene.

Die Informationspolitik nach dem Brand war wie zu befürchten vielfach chaotisch, insbesondere die Information der Fahrgäste war oft

falsch oder widersprüchlich. Erst nach und nach wurde auf alternative Fahrmöglichkeiten auch mit den kommunalen Betrieben hingewiesen. Schließlich fahren zwischen Essen, Mülheim und Duisburg Bahnen in dichtem Takt, und von Oberhausen nach Essen ist man zur Zeit meist über Altenessen mit Nutzung der U-Bahn in die Essener City am schnellsten unterwegs. Insofern danken wir den Pendlern für ihre Geduld.

Die Maßnahmen der DB zur Aufrechterhaltung des Fahrbetriebs waren überwiegend absolut richtig. Zunächst musste verhindert werden, dass die Verspätungen der betroffenen Züge sich weiter ausbreiteten und damit andere Bahnknoten beeinträchtigten. Dann galt es, den wieder halbwegs befahrbaren Streckenabschnitt mit den wichtigsten Zügen mit den größten Kapazitäten zu befahren und für die umgeleiteten Züge stabile Ersatzfahrpläne aufzustellen. Auch das langsame Hochfahren des Betriebs über Essen war absolut richtig, um ein Betriebschaos zu vermeiden. Jetzt bleibt zu hoffen, dass die wieder installierten Anlagen ihre Funktionsprüfung bestehen, damit zum Beginn der Osterferien am 21.03. endlich wieder der eigentliche Fahrplan gilt.

Besseres Angebot auf der RB 67

Münster/Warendorf. (tl) Seit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember gibt es Verbesserungen im Schienenverkehr bei der RB 67 „Der Warendorfer“ auf der Kursbuchstrecke 406.

Der letzte Zug von Warendorf nach Münster fährt von Sonntag bis Donnerstag nicht mehr um 21:13 Uhr, sondern um 22:13 Uhr. Noch wichtiger für die Akzeptanz der Schiene ist aber die Ausweitung des Schienenbetriebs am Wochenende: Von Warendorf aus kommt man in den Wochenendnächten noch um 23:13 Uhr und um 00:13 Uhr nach Münster. Der letzte Zug nach Warendorf fährt von Münster aus jetzt erst um 01:17 Uhr. Die Bedienung der Strecke wurde damit um eine Stunde verlängert. Ebenfalls positiv, dass die Züge der Eurobahn jetzt auch in den Wochenendnächten im gewohnten Takt fahren. Ein Wermutstropfen ist, dass die beiden Züge nach Mitternacht von Münster planmäßig nur bis Beelen fahren, auch wenn sie

dann als Leerfahrt nach Rheda-Wiedenbrück weitergeführt werden und eine Anbindung an die Schienenverbindung Hamm – Bielefeld sicher sinnvoll wäre. Probleme gibt es hier wohl bei der Bestellung der Zugleistungen, denn in Beelen endet das Gebiet des ZVM; der nächste Bahnhof Clarholz gehört bereits zum VVOWL.

Noch eine gute Nachricht: Erste vorbereitende Rodungen hat es zur Errichtung des Haltepunktes Müssingen gegeben. Dieser neue und seit langem geplante Haltepunkt liegt direkt am Stadtteil Müssingen der Stadt Warendorf und wird neue Fahrgastpotenziale erschließen. Nach der Realisierung in gut einem Jahr wird die wenig genutzte Bedarfshaltestelle Raestrup-Everswinkel aufgegeben.

Probleme mit der HLB

Südwestfalen. (aw) Seit Monaten müssen die Fahrgäste auf die Züge der Hessischen Landesbahn warten. Verspätungen und Ausfälle sind die Regel. Erst fehlten die im Verkehrsvertrag geforderten neuen Triebwagen. Es wurden Ersatzfahrzeuge aus ganz Deutschland ohne Automaten angemietet. Inzwischen sind die Fahrzeuge da, aber es fehlen Fahrer.

Züge zwischen Siegen und Bad Berleburg fuhren nur bis Erndtebrück oder fielen aus. Fahrten nach Betzdorf und in den Westerwald fielen ebenfalls aus. Busersatz stand meist nicht zur Verfügung. Nach vier Wochen Chaos wurde ein Ersatzfahrplan veröffentlicht, der den Pendlern viel Geduld abverlangt. Betroffen sind die Linien RB 91 (Siegen – Finnentrop), RB 93 Betzdorf – Siegen – Bad Berleburg, RB 95 Dillenburg – Siegen und RB 96 Betzdorf – Dillenburg. Auf der Linie RB 92 (Finnentrop – Olpe)

fahren Busse als Schienenersatz.

Weiterer Ausbau U 43

Dortmund. (red) Im Stadtbezirk Brackel wird der zweigleisige Ausbau der U 43 fortgesetzt. Heute verkehrt die Stadtbahn zwischen den Ortsteilen Brackel, Haltestelle In den Bärten, und Asseln, Haltestelle Businkstraße, eingleisig neben dem Brackeler/Asselner Hellweg. In diesem Bereich befindet sich die Haltestelle Dörriehoff. Die Gleise liegen nördlich des Hellwegs, auf der Südseite gibt es zwei große Logistikbetriebe. Wegen des Lkw-Verkehrs ist ein Teil der Straße auf beiden Seiten von hohen Lärmschutzwänden umgeben.

Nach dem Umbau wird die dann zweigleisige Strecke durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt, um Beeinträchtigungen des Stadtbahnverkehrs durch abbiegende Lkw zu verhindern. Alle Anlagen werden vorsorglich für ein 2,65 m breites Stadtbahnfahrzeug geplant.

Impressum / Ansprechpartner bei PRO BAHN

Herausgeber: PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr, Mülheimer Straße 91, 47058 Duisburg,

☎ 0203 398 1698, ✉ info@probahn-ruhr.de, Internet: <http://www.probahn-ruhr.de>

Bürozeiten: Dienstags 17:30 Uhr bis 19:00 Uhr

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

Stv. Vors.: Holger Kohring, Berliner Str. 151, 59075 Hamm, ☎ 02381 487317, ✉ kohring@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Lothar Ebbers, Neugahlener Str. 20, 46149 OB, ☎ 0208 6351916, ✉ ebbers@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Johannes Gith, Weißenburger Str. 6, 45468 Mülheim, ☎ 0172 2036585 ✉ gith@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Oliver Mantel, Dortmund, ☎ 0231 13014534 und 0176 34971689, ✉ mantel@probahn-ruhr.de

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

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

Spendenkonto: PRO BAHN NRW, Sparda-Bank West, IBAN: DE11 3706 0590 0003 8078 00, BIC: GENODED1SPK

Bitte als Verwendungszweck angeben: „Ruhrschiene“!

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

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

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

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

☎ 02857 915992 ✉ vorsitzender@probahn-nrw.de

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

Geschäftsstelle: Friedrichstraße 95, 10117 Berlin, ☎ 030 3982 0581, ☎ 030 2017 9967

Die **Ruhrschiene** erscheint vierteljährlich, die Auflage dieses Hefts beträgt 600 Exemplare. Der Bezug ist für Mitglieder von PRO BAHN Münsterland und Ruhr kostenlos, Abonnement 5,- Euro pro Jahr.

Redaktion: Holger Kohring (hk) (V.i.S.d.P.), Axel Hercher (ah), ✉ info@ruhrschiene.de

Weitere Autoren: Lothar Ebbers (le), Johannes Gith (jg), Dirk Grnz (dg), Kurt Meisen (km), Thomas Lins (tl), Achim Walder (aw). Namentlich gezeichnete Artikel/Kommentare geben die Meinung des Autors, nicht der Redaktion wieder.

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

Neue Öffnungszeiten

Duisburg. (red) In Abstimmung mit dem ADFC Duisburg, der seine Öffnungszeiten am Donnerstag demnächst später anbieten wird, wird auch PRO BAHN seine Öffnungszeiten am Dienstag ab dem 01.03.2016 auf die Zeit von 17:30 Uhr bis 19:00 Uhr verlegen. Zu dieser Zeit ist jede Woche ein PRO BAHN-Vertreter persönlich oder telefonisch (0203 – 398 1698) für Auskünfte und Beratungen erreichbar.

Anderer Bildautor

(red) In der letzten Ruhrschiene war für das Bild auf der Titelseite ein falscher Autor angegeben. Das Bild wurde nicht von Alexander Obliers (Abellio), sondern von Joachim Wegner (DB Systemtechnik) aufgenommen. Wir bitten um Entschuldigung.

Februar

Donnerstag, 11.02.2016, 19:00 Uhr

Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf

Dienstag, 16.02.2016, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 23.02.2016, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

März

Donnerstag, 03.03.2016, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Dienstag, 15.03.2016, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Sonntag, 20.03.2016
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Überraschungstour Essen
10:00 Uhr E Hbf ☎ (Service Point)

Dienstag, 22.03.2016, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

April

Donnerstag, 07.04.2016, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Donnerstag, 14.04.2016, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf

Samstag, 16.04.2016

Landesversammlung PRO BAHN Nordrhein-Westfalen, Dortmund (die Mitglieder werden schriftlich eingeladen)

Sonntag, 17.04.2016

Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Hansestadt Wesel
10:10 Uhr E Hbf ☎ (Service Point)

Dienstag, 19.04.2016, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 26.04.2016, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Mai

Donnerstag, 05.05.2016, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Dienstag, 17.05.2016, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 24.05.2016, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Die aktuellen Termine und weitere Informationen sind im Internet zu finden bei www.probahn-ruhr.de unter Termine.

ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim: Büro Mülheimer Str. 91, Duisburg, ☎ Duisburg Hbf, ☎ Lutherplatz
O.Tram Oberhausen: „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, ☎ Oberhausen Hbf

PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund: VCD-Büro, Eisenmarkt 1, Dortmund, ☎ Kampstraße

Regionalgruppe Hellweg: Infos bei Günter Fiedler, ☎ 02942 1598, ✉ fiedler@probahn-ruhr.de

Regionalverband Münsterland: Infos bei Franz Maxwill, ☎ 02582 99909, ✉ fmaxwill@web.de

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

Ja, ich bin an PRO BAHN interessiert.

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

Name, Vorname

Straße

PLZ, Wohnort

weitere Familienmitglieder

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.) Beruf (freiwillig)

Datum, Unterschrift

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

IBAN

BIC

Datum, Unterschrift

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