



Tram: Stilllegung in Mülheim rechnet sich nicht

Mülheim an der Ruhr. (ah) Anfang Mai ist das Gutachten zur „Mittel- bis langfristigen Investitionsstrategie im schienengebundenen ÖPNV“ erschienen. Das Ergebnis ist eindeutig: zum jetzigen Zeitpunkt rechnet sich die Stilllegung der Schienenstrecken nicht. Die Gutachter Dr. Bruns & Fetzer Unternehmensberatung GmbH (BbA Hamburg) und VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH schlagen stattdessen Optimierungen vor.



Das Gutachten umfasst mit Anlagen (153 S.) und Stellungnahmen (35 S.) der MVG sowie der Beteiligungsholding insgesamt 270 Seiten.

Die Kernaussage des Gutachtens: Aktuell rechnet sich eine komplette Stilllegung des Schienennetzes nicht. Die dafür notwendigen „Transaktionskosten“ (z.B. Fördermittelrückzahlungen) würden sich im Prognosejahr 2025 auf 161,7 Mio. Euro summieren (zuzüglich 40 Mio. Euro Finanzierungskosten), wobei jedes Jahr früher weitere 12,6 Mio. Euro dazu kämen.

Rechnen würde sich eine komplette Stilllegung ohne weitere Investitionen aus heutiger

NF 2 an der Haltestelle Stadtmitte.

Foto: Lothar Ebberts

In dieser Ausgabe:

- S. 1 - 2: Gutachten Mülheim**
- S. 3 - 5: BVWP**
- S. 6 - 8: Fernverkehr, Baustellen**
- S. 9 - 10: Mülheim, RV-Versammlung**
- S. 11 - 12: Impressum, Termine**

Sicht in 25 bis 30 Jahren. Die Gutachter schlagen deshalb eine Optimierung des Schienennetzes vor. Die konkreten Vorschläge sind wenig überraschend: Die Kahlenbergstrecke (Linie 104) sowie der Abschnitt Heuweg – Uhlenhorst (Linie 102, Verlust 900 Fahrgäste) sollen stillgelegt werden. Stattdessen sollen die Bahnen wie bereits im NVP beschrieben ab Heuweg nach Saarn zur Alten Straße verkehren (Gewinn 3.200 Fahrgäste). Eine weitere Verlängerung auf die Saarner Kuppe findet keine Erwähnung. Deshalb soll auch die Buslinie 133 im gleichen Takt wie die Straßenbahn weiterhin zwischen Saarner Kuppe und Alte Str. fahren.

Anpassungen im Busbereich

Nicht Bestandteil des Auftrages waren Anpassungen im Busbereich. Während der NVP keine Taktänderungen vorsieht, schlagen die Gutachter für die Linien 122, 124 und 128 einen 30-Min.-Takt vor (bisher 20'er) und für die Linien 133 (seit 12.06. 10'er) und 135 (zw. 10'er und 30'er) jeweils einen 15-Min.-Takt vor. Linie 135 soll wie bereits im ersten NVP (Gutachter RVR) vorgeschlagen als Hafenshuttle den direkten Weg über die Konrad-Adenauer-Brücke nehmen, anstatt über Stadtmitte zu fahren.

Die Linien 131 und 133 sollen ihren Linienweg zwischen Saarn und Schloß Broich tauschen, wobei die Linie 131 dann vom Kassenberg kommend in Sichtweite vom Rathaus am Schloß Broich enden soll und der nördliche Ast am Hbf. Dort könnte in die Tramlinien 102 und 901 oder andere Busse umgestiegen werden.

Die Linie 151 soll von Kettwig kommend ab Menden zum Hauptfriedhof fahren. Die Linie 752 würde wie bereits geplant ab Saarn zum Broicher Friedhof fahren bzw. bei Verlängerung der Linie 102 nach Saarn dann über Lindenhof und Waldschlösschen zum Uhlenhorst.

Alle diese Maßnahmen würden gegenüber heute (ca. 24,3 Mio. Fahrgäste/Jahr) einen Fahrgastverlust von rd. 400.000 bedeuten, im Vergleich dazu eine komplette Stilllegung des Schienennetzes 5,6 Mio. Fahrgäste! Die jährlichen Kosten würden von heute 52,6 Mio.

Euro um 1,9 Mio. Euro sinken, bei kompletter Stilllegung um 16,5 Mio. Euro.

Als langfristige Maßnahme (Zweckbindung der Fördermittel für den Ruhrtunnel bis 2035) wird der Verzicht auf die Tunnel vorgeschlagen. Der Nordast der Linie 102 soll umgespart und von der Linie 901 aus Duisburg kommend befahren werden. Die U 18 soll dann komplett oberirdisch über Essener Str. und Hingberg verkehren. Alle Linien, auch die 104 über Eppinghofer Straße, sollen den Hbf. als zentralen Verknüpfungspunkt bedienen.

Die jährliche Ersparnis bei Verzicht auf die Tunnel wird auf 5,7 Mio. Euro geschätzt.

Vergleichswerte

Vergleiche der MVG mit anderen Betrieben bestätigen, was auch schon andere Gutachter sowie zuletzt die Bezirksregierung festgestellt hatten: Im Personalbereich gibt es im Vergleich zu anderen Verkehrsbetrieben sehr viele Stellen. Das Einsparpotential umfasst bei einem Defizit von derzeit gut 30 Mio. Euro rund 8,1 Mio. Euro, ohne betriebsbedingte Kündigungen allerdings über einem Zeitraum von 15 Jahren. Untersucht wurden der Fahrbetrieb (2,22 Mio. Euro, - 16,2 %), der Fahrzeugservice (1,78 Mio. Euro, - 19,3 %), der Bereich Infrastruktur (980.000 Euro, - 11,4 %) die Regieebene (2,46 Mio. Euro, - 47,9 %) und Querschnittsfunktionen (1,53 Mio. Euro, - 28,5 %!).

Der Gutachter BbA ist ein renommiertes Unternehmen mit einer aussagekräftigen Referenzliste. Es finden sich dort Verkehrsbetriebe und Aufgabenträger bis hin zu Verkehrsverbänden aus der gesamten BRD. An der Qualität des Gutachtens sollte kein Zweifel bestehen. Dennoch zeigen die Stellungnahmen der Beteiligungsholding (BHM, Dr. Dönnebrink) und der MVG, dass an der Methodik und den Zahlen gezweifelt wird. Gewünscht war offenbar ein anderes Ergebnis.

Kommentar

(le) Kaum war das Gutachten zum Schienenverkehr auf dem Tisch, kam wieder die erwart-

bare Reaktion von allen Seiten: Kämmerei und BHM halten die Zahlen der Gutachter für falsch und stellen selbst eine Gegenrechnung auf, an der vor allem die Höhe der angeblichen Ersparnis durch Abschaffung der Schiene Eindruck macht (188 Mio. Euro). Die MVG bestreitet natürlich, dass sie weniger wirtschaftlich sei als vergleichbare Betriebe, was aber fast alle Fachleute außerhalb von Mülheim auch so sehen. Die Fraktion Mülheimer Bürgerinitiativen (MBI) fordert den Wiederaufbau des Flughafenastes und erkennt keine Trasse für eine Bahn nach Saarn, die SPD-Fraktion hat immer noch viele Fragen an die Verwaltung. Am Ende wird vor

der Sommerpause wohl gerade einmal in einem städtischen Gremium über das Gutachten debattiert, womöglich sogar ohne die Gutachter.

Dabei zeigt das Gutachten mit nachvollziehbaren Zahlen auf: Hauptdefizitbringer im Mülheimer ÖV ist die insbesondere im Overhead überbesetzte MVG sowie der kostenträchtige Tunnelverkehr, unabhängig davon, ob diese Kosten bei Stadt oder MVG auftauchen. Aber auch die Konzeptlosigkeit und Entscheidungsschwäche von Verwaltung und Politik, die sich erneut manifestiert, kostet immer wieder viel Geld durch verspätete Entscheidungen. Insofern nichts Neues aus Mülheim.

BVWP-Entwurf 2030: Etwas Licht, viel Schatten

Berlin. (le) Nach mehrfacher Verzögerung wurde Ende März der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 veröffentlicht. Im Bereich Schiene sieht er gegenüber seinem Vorgänger aus dem Jahr 2003 einige positive Neuerungen vor. So werden besondere Schwerpunkte im Bereich der Erhaltungsinvestitionen sowie bei der Engpassbeseitigung gesetzt. Für letzteres gibt es die neue Kategorie VB-E (Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung), in die auch der Rhein-Ruhr-Express (RRX) weitgehend eingeordnet wurde.

Weiterhin werden Kapazitätserweiterungen für den Schienengüterverkehr berücksichtigt. Es wird stärker als bisher auf Schienenkorridore statt auf Einzelprojekte geschaut, und auch der angedachte Deutschland-Takt wird in dem Planwerk ausdrücklich berücksichtigt. Dennoch bleiben erhebliche Kritikpunkte. Bei der Investitionsstrategie sollte der BVWP eigentlich die politischen Ziele der Bundesregierung berücksichtigen. Eine Orientierung an den Zielen zur Reduktion von Treibhausgasen, zur Endenergieeinsparung im Verkehrssektor, am Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 oder an Verlagerungszielen ist nicht erkennbar. Deutschland bleibt damit bei den Investitionen in die Schiene im Hinterfeld der europäischen Staaten.

Wie schon früher bleiben reine SPNV-Projekte außer Betracht. Zwar werden 20 % der BVWP-Schiene-Mittel für Projekte des SPNV reserviert und nach einem schwer nachvollziehbaren Schlüssel (NRW erhält nur knapp über 15%) auf die Länder verteilt. Diese können da-

mit dann SPNV-Projekte finanzieren. NRW hat diese Mittel für das nächste Jahrzehnt komplett für den Bau der S 13 zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel reserviert.

Wie wichtig die SPNV-Projekte für die Auflösung von Engpässen sind, zeigt der Knoten Köln. Land und Nahverkehr Rheinland (NVR) haben zahlreiche Teilmaßnahmen dafür angemeldet. Die vorrangigste – die Ertüchtigung der S-Bahn-Stammstrecke von Köln Messe/Deutz bis Köln Hansaring – wurde ebenso wie der Bau des S-Bahn-Weststrings Köln Hansaring – Hürth-Kalscheuren nicht berücksichtigt, obwohl dadurch die Fern- und Regionalgleise deutlich entlastet werden.

Bereich Schiene noch unfertig

Im Bereich Schiene ist der BVWP bestenfalls zur Hälfte fertig. 20 Maßnahmen mit großer Bedeutung für das Gesamtnetz sind endbewertet und überwiegend in den Vorrangigen Bedarf (VB bzw. VB-E) aufgenommen worden. Das betrifft in unserem Raum neben dem RRX mit

den meisten Bestandteilen auch das Zielnetz I für den Korridor Mittelrhein. Darin enthalten ist die Herstellung des KV Profils P/C 400 auf der Ruhr-Sieg-Strecke Hagen – Siegen Ost und der Siegstrecke Troisdorf – Siegen Ost für den Kombinierten Verkehr sowie die Blockverdichtung zwischen Kreuztal und Siegen.

Noch nicht endbewertet sind 40 weitere Projekte, die in der Kategorie Potenzieller Bedarf (PB) gelandet sind und im weiteren Verfahren noch in den VB oder Weiteren Bedarf (WB) aufsteigen können. Dazu zählt aus unserem Raum die Strecke Lünen – Münster, für die nur noch ein Teilausbau mit ein bis zwei zweigleisigen Abschnitten vorgesehen ist, die Ausbaustrecke Grenze NL/D – Bad Bentheim – Löhne (Ausbau für Vmax 200 km/h) sowie die Ausbaustrecke Griten – Wuppertal – Schwelm (kapazitätssteigernde Maßnahmen). Ebenso wird ein wichtiger Teilabschnitt des RRR, der sechsgleisiger Ausbau zwischen Düsseldorf-Kalkum und Duisburg), zusammen mit den gewünschten RRR-Halten Düsseldorf-Benrath und Köln-Mülheim noch im PB geführt.

Ebenso stehen die Bewertungen für die neuen Knotenmaßnahmen, die Maßnahmen für den Kombinierten Verkehr (Rangierbahnhöfe) sowie für die Umsetzung des Deutschland-Takts noch aus. Nach Auskunft der Bundesregierung werden diese frühestens im Jahr 2017 fertig vorliegen. Für all diese Projekte wurden bislang eher unzureichende Investitionssummen als „Platzhalter“ ausgewiesen, im VB gerade einmal insgesamt 7 Mrd. Euro bei einer Gesamtsumme des VB von 37,5 Mrd. Euro.

Andere Projekte aus unserem Raum wurden bereits in der Grobbewertung ausgeschieden, u. a. der Ausbau der Oberen Ruhralbahn Schwerte – Warburg mit Hinweis auf die geplanten Tunnelrückbauten sowie die Möglichkeit, Personenfernverkehr und Güterverkehr über Paderborn zu führen.

Leider sind die Projektdossiers für die Maßnahmen des PB sehr dürftig, konkrete Daten fehlen weitgehend, ein typischer Text lautet: „Projektdefinition noch nicht abgeschlossen.“

Einzig die Dossiers für die Projekte des VB sind aufschlussreicher, insbesondere beim RRR.

Neues RRR-Netz

So ist das RRR-Linienkonzept gegenüber der Bundesstudie aus dem Jahre 2006 deutlich weiterentwickelt. Die vier RRR-Linien von Dortmund – Essen werden alle nach Köln Hbf geführt, dafür wird der RRR 3 (Dortmund – Essen-Altenessen – Düsseldorf, heute RE 3) nach Köln/Bonn Flughafen auf die Bypass-Verbindung über Neuss und Dormagen gelegt. Die inzwischen geplanten RRR-Führungen nach Paderborn/Kassel-Wilhelmshöhe und Wesel (dafür RB 35/RE 19 nach Emmerich – Arnhem) sind ebenfalls aufgenommen. Aus nicht nachvollziehbaren Gründen werden auch drei weitere RRR-Linien über Köln bzw. Hamm hinaus nach Aachen, Koblenz bzw. Bielefeld geführt, die auf diesen Strecken offenbar den RE 9, die RB 26 und die RB 69 ersetzen sollen, dem Express-Charakter des RRR aber zuwider laufen würden.

Nicht akzeptabel ist der vorgesehene Wegfall des RRR-Astes nach Lünen – Münster. Zu allem Überfluss wird in dem Linienkonzept auch noch der RE 2 gestrichen und durch eine zusätzliche RRR-Linie 7 von Münster über Recklinghausen – Essen – Duisburg – Krefeld nach Mönchengladbach ersetzt. Diese Führung ist für das Münsterland und den Emscher-Lippe-Raum keine Verbesserung, denn entsprechend wird ab Dezember 2015 schon der RE 42 verkehren. Die deutlichen Fahrgastzuwächse auf dem RE 2 seit der Umlenkung nach Düsseldorf werden dabei ignoriert.

Auch das unterstellte Fernverkehrskonzept ist unzureichend. Im Bezugs- und Planfall wird die heutige Bedienung der RRR-Achse deutlich unterschritten, die zwischen Düsseldorf und Duisburg aus vier stündlichen Verkehren (IC 30/ICE 42, IC 35/ICE 78, ICE 10 und ICE 41) sowie zahlreichen anderen Zügen (Mitte-Deutschland-Verbindung, IC nach Oberstdorf, Klagenfurt, Innsbruck, Wochenend-Verstärker nach Berlin, Hamburg, Stuttgart, Thalys, HKX,

usw.) besteht. Die 2015 veröffentlichte Fernverkehrsoffensive der DB wird von den Gutachtern ignoriert. Diese sieht weiterhin eine stündliche ICE-Verbindung Düsseldorf – Essen – Berlin vor, das BVWP-Dossier unterstellt hier nur einen Zweistundentakt und insgesamt nur 3,5 Fernzüge pro Stunde zwischen Düsseldorf und Duisburg. Da auch der IC über Düsseldorf nach Hamburg ab Essen über Recklinghausen geführt wird, bestünde das Fernverkehrsangebot zwischen Essen und Dortmund nur noch aus jeweils zweistündlichen Verbindungen des ICE 42 (Dortmund – Essen – Mannheim – München) und des ICE 10 (Köln – Essen – Dortmund – Berlin).

Trotz der Mängel des unterstellten Bedienungskonzepts werden auf der RRX-Hauptachse je nach Abschnitt Fahrgaststeigerungen von 10.900 bis 16.000 pro Tag für die RRX- und Regionalzüge prognostiziert (Vergleich Planfall mit RRX - Bezugsfall ohne RRX). In den parallelen Fernzügen gäbe es zwischen Dortmund und Duisburg nur geringe Fahrgastverluste (maximal 600 pro Tag), zwischen Duisburg und Düsseldorf bis zu 1.800 und zwischen Düsseldorf und Köln rund 3.300 täglich. Auch auf den Außenästen können neue Fahrgäste gewonnen werden, so zwischen Dortmund und Hamm 8.700 beim RRX gegenüber einem Rückgang von 1.200 im parallelen Fernverkehr.

Bei Netto-Gesamtkosten inklusive Planungskosten von 1,844 Mrd. Euro (ohne die Maßnahmen, die im PB aufgeführt sind) erzielt der RRX ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,8. Bei der Erstbewertung des Projekts 2006 (mit Sechsgleisigkeit Düsseldorf – Duisburg) betrug der Wert 1,5. Für die Einstufung in den VB-E geben die Gutachter an: mittleres NKV, Engpassbeseitigung, keine hohe Umweltbeeinträchtigung, Qualitätsverbesserung SPNV.

PRO BAHN NRW hat in seiner Stellungnahme die Einstufung des RRX begrüßt und darauf verwiesen, dass ein realistisches Bedienungskonzept im Regional- und Fernverkehr ohne den vollständigen sechsgleisigen Ausbau zwischen Düsseldorf und Duisburg nicht

umsetzbar ist. Auch die Bundesregierung hat hier schon Einsicht signalisiert. Staatssekretär Ferlemann wird in der Presse mit der Aussage zitiert: „Wir glauben, dass wir dort das 5. und 6. Gleis brauchen.“

PRO BAHN zu Lünen - Münster

Beim Projekt Lünen – Münster ist für PRO BAHN entscheidend, dass dieser Ausbau eine dritte stündliche Verbindung, vorrangig eine RRX-Linie mit Halt in Lünen und ggf. Werne und Ascheberg, zulässt. Nur dann ist ein ausreichender Verkehrswert für den Ausbau zu erwarten. Der rechnerische Nutzen für den jetzigen Fernverkehr (2 Minuten Zeitgewinn durch Vmax 200 km/h) ist begrenzt, möglich ist allerdings auch eine Führung der von der DB angedachten neuen IC-Linie 34 Frankfurt – Siegen – Münster über diese Strecke, wodurch auch Lünen an das Fernverkehrsnetz angeschlossen würde. Die Verbesserung der Betriebsqualität dürfte leider in die Berechnung des Nutzen-Kosten-Quotienten nicht eingehen.

Im SPNV ist der Nutzen durch den Ausbau aber erheblich, insbesondere mit einer RRX-Linie. Daher ist aus PRO BAHN-Sicht ggf. eine Kofinanzierung mit SPNV-Mitteln sinnvoll, wie sie z. B. bei der Strecke Oberhausen – Emmerich vereinbart ist.

Die mögliche Nutzung dieser Strecke für den Güterverkehr wird weiterhin nicht berücksichtigt. Waren in der Neubewertung 2010 noch falsche Angaben hierzu unterstellt (angebliche Sperrung des Dortmunder Hbf für Güterzüge, obwohl Umfahrmöglichkeiten über DO-Huckarde und Dortmunderfeld bestehen), wird jetzt auf andere verfügbare Strecken verwiesen. Insbesondere für Güterzüge von Münster Richtung Knoten Hagen sind über Hamm jedoch kaum noch Kapazitäten vorhanden, mehrere Teilstrecken, u. a. Unna – Holzwickede, sind voll ausgelastet, was die Übersichten im BVWP beweisen.

Die angedachten Ausbaustrecken Bad Bentheim – Löhne und Griten – Schwelm werden von PRO BAHN begrüßt.

Weiterentwicklung des Fernverkehrs in NRW

Ruhrgebiet. (km) Letztes Jahr wurde das neue Fernverkehrskonzept der DB vorgestellt. Wie bereits in *Ruhrschiene 2016#1* berichtet, wird NRW noch von drei IC-Linien berührt, wenn die heutige IC-Verbindung nach Hamburg in wenigen Jahren auf eine ICE-Verbindung mit den neuen ICE4-Zügen (bisher als ICx bezeichnet) umgestellt sein wird.

Die drei IC-Linien sind nicht neu, interessant ist jedoch ihr Werdegang. Die Linie von Münster/Dortmund über Siegen nach Frankfurt war die erste ehemalige Interregio-Verbindung, die in NRW verschwand. Sie soll nun in 2019 wieder eingerichtet werden. Von den Sparrunden in Niedersachsen und NRW verschont blieb die Verbindung von Köln nach Norddeich-Mole.

Ein gänzlich anderes Bild zeichnet sich auf der dritten Verbindung von Aachen über Krefeld – Paderborn - Kassel Richtung Chemnitz ab. Der mittlere Abschnitt, die Strecke Hamm - Paderborn, wurde in den 1990er Jahren abschnittsweise für 200 km/h ausgebaut und leider in der Ära des DB-Chefs Mehdorn stark vernachlässigt. Die Rückkehr zum 2-Stunden-Takt soll es nach den derzeitigen Plänen

dennoch erst um 2032 geben. Schuld daran ist weniger das Fahrgastpotential als vielmehr die zwischenzeitlich vereinbarten RE- bzw. RRRX-Alternativlösungen. PRO BAHN spricht sich für eine Rückkehr zum Fernverkehrs-2-Stunden-Takt zum Beginn des kommenden Jahrzehnts aus, da die Alternativkonzepte durch Produkte des Regionalverkehrs Nachteile eines durchgehenden Fernverkehrs zwar im mittleren Entfernungsbereich weitgehend ausgleichen können, nicht jedoch über größere Entfernungen. Langlaufende Verkehrsverträge sollten nicht zu einer derart großen Verzögerung sinnvoller Maßnahmen führen und die eher zufälligen Laufzeitenden der Verträge ausschlaggebend für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der IC-Linien sein.

Kommentare zum IC auf der Ruhr-Sieg-Strecke

Ruhr-Sieg (red). In *Ruhrschiene 2016#1* haben wir über das geplante Fernverkehrskonzept auf der Ruhr-Sieg-Strecke berichtet. Hier nun die dazu angekündigten Kommentare.

Mehr Chancen als Risiken

(le) Die Planungen der DB und der betroffenen Aufgabenträger, vor allem des NWL, bieten die realistische Chance, wieder einen attraktiven Fernverkehr auf der Ruhr-Sieg-Strecke einzurichten, ohne die Belange des Regionalverkehrs zu vernachlässigen. Wichtig ist hierbei nicht eine möglichst schnelle Verbindung, die auf dieser kurvenreichen Strecke auch kaum möglich ist, sondern eine attraktive Anbindung vieler Bahnhöfe in der Region an die heute nicht direkt erreichbaren Bahnknoten Frankfurt, Dortmund, Hamm und Münster. Dass dabei der Knoten Hagen entfällt, ist bedauerlich, aber kaum vermeidbar.

Eine Kannibalisierung zwischen Nahverkehr und Fernverkehr soll vermieden werden, indem der RE 16 zwischen Letmathe und Siegen ent-

fällt, wenn zeitnah der IC 34 mit vielen Halten verkehrt und auch Richtung Hagen, Bochum und Essen Anschluss mit einem zeitnahen Umstieg in Letmathe bzw. Witten bietet.

Sollte die DB diesen eigenwirtschaftlichen Fernverkehr wieder aufgeben, so können die entsprechenden Leistungen des RE 16 ohne größere Probleme nachbestellt werden. Entsprechende Vertragsklauseln können bei der laufenden Ausschreibung vorgesehen werden.

Im Gegensatz zu der Vereinbarung für den IC zwischen Bremen und Norddeich soll auch der Ausgleich für die Anerkennung der Nahverkehrstarife nachvollziehbar gestaltet werden, um Risiken bezüglich der vergaberechtlichen Zulässigkeit auszuschließen. Zwar lehnt der VRR dies bislang ab, die Einbeziehung des VRR-Tarifs ist aber nicht erforderlich, da dieser nur für die Relation Witten – Dortmund ange-

wandt wird, und hier verkehrt der RE 4 zeitnah.

Wir hoffen, dass die rechtliche und wirtschaftliche Prüfung bald zu einem positiven Ergebnis führt und wir im Dezember 2019 wieder Fernverkehr in Südwestfalen erleben.

Nicht an Hagen vorbei

(cs) Die Bahn ist durch den steten Zuwachs der Fahrgastzahlen im Fernbusverkehr in arge Bedrängnis geraten. Deshalb ist es zu begrüßen, dass die Bahn nun in die Offensive geht und das Fernverkehrsnetz durch neue Intercity-Linien ausbauen will. In der Konkurrenz zum Fernbus sollte der neue Fernzug zwischen Frankfurt und Münster schnell sein und nicht an allen Stationen, die bisher vom Nahverkehr bedient werden, halten. Auf diese Weise wird die Fahrtzeit mit dem neuen Zug zwischen Dortmund und Siegen weniger als zwei Stunden betragen. Ein Halt in Hagen ist nicht vorgesehen.

Nach heutigem Fahrplan verkehren stündlich zwei Nahverkehrszüge (RB 91 und RE 16) auf der Ruhr-Sieg-Strecke von Hagen nach Siegen und zurück. Die RB 91 endet in Hagen. Der RE 16 fährt weiter nach Essen. Heute sind in der Hauptverkehrszeit beide Verbindungen in dem Abschnitt zwischen Werdohl / Altena und Hagen überfüllt.

Der IC soll alle zwei Stunden einen RE 16 auf der Ruhr-Sieg-Strecke zwischen Iserlohn – Letmathe und Siegen ersetzen. Die Zeit zum Umsteigen in Letmathe soll knapp bemessen werden. So könnte es häufig passieren, dass der Anschluss aus Richtung Frankfurt verpasst wird, da gerade im Fernverkehr Verspätungen an der Tagesordnung sind.

Zurzeit verlassen geschätzte zwei Drittel der Fahrgäste den RE 16, wenn er aus Richtung Siegen in Hagen ankommt. Viele haben Hagen als Zielort, andere nutzen den Verkehrsknoten Hagen zum Umsteigen. Wenn der IC alle zwei Stunden einen RE 16 ersetzt, werden alle Fahrgäste, die nach Hagen und weiter in Richtung Essen fahren, den Zug in Letmathe verlassen müssen, um in den RE 16 umzusteigen, der

aus Iserlohn kommt. Nach dem heutigen Fahrgastaufkommen würde das die Mehrheit sein. Denn nur diejenigen, die heute in Hagen umsteigen, um nach Dortmund bzw. nach Münster zu gelangen, könnten mit dem IC weiterfahren.

Die Attraktivität der Nahverkehrsverbindung Siegen – Hagen - Essen wird abnehmen. Immerhin werden auf dieser Strecke die Fahrgäste von jedem zweiten RE 16 gezwungen sein, in Letmathe umzusteigen und möglicherweise Verspätungen in Kauf zu nehmen. Es darf aber nicht sein, dass die Förderung des Fernverkehrs auf Kosten des Nahverkehrs erfolgt und der RE 16 schließlich Fahrgäste verliert. Für Pendler aus dem Sauerland in den Raum Hagen und in umgekehrter Richtung wird die Bahn möglicherweise keine echte Alternative zum Auto mehr darstellen können. Es ist mit einer Rückverlagerung von Pendlerströmen auf die Straße zu rechnen.

Der neue IC wird so schnell sein, dass er einfach an Hagen „vorbeirauscht“. Der große Nachteil des Fernbusses ist in der Regel die fehlende Verknüpfung mit dem ÖPNV bzw. SPNV in den Zentren der Städte. Das bedeutet für die Bahnkunden aus Hagen und Umgebung, dass dieser gravierende Nachteil des Fernbusses auf den neuen Fernzug übertragen wird. Aus Sicht der Stadt Hagen hält der Zug an der Peripherie. Alle Zeitgewinne auf offener Strecke werden durch Zeitverluste auf dem Wege von Hagen nach Letmathe wieder zunichte gemacht. Dabei sollte es doch darum gehen, die Vorzüge der Bahn auszureizen und eine Verknüpfung mit dem übrigen Bus- und Bahnverkehr sicherzustellen.

Der bisherige Vorteil der Bahn bestand in den vielseitigen Umsteigebeziehungen in den zentralen Knotenpunkten wie dem Hbf Hagen. Wenn der IC nicht in Hagen hält, wäre eine kurze Anbindung der Städte Wuppertal, Schwelm usw. westlich von Hagen und der Städte Fröndenberg, Arnsberg usw. östlich von Hagen an die neue IC – Verbindung nur unter erschwerten Bedingungen möglich.

Nach Eigenangaben der DB ist „der Haupt-

bahnhof in Hagen mit rund 25.000 Besuchern und fast 400 Zugfahrten pro Tag einer der größten Bahnhöfe in NRW und zählt für den Personenverkehr zu den wichtigen Eisenbahnknotenpunkten in Deutschland.“ Für den Verkehrsknoten Hagen ist es wichtig, die Anbindung an die Ruhr-Sieg-Strecke auf Dauer zu stärken. Dies sollte durch Verkürzung der Fahrzeiten von aus- bzw. einfallenden Zügen auf der Nordseite des Hagener Hauptbahnhofes geschehen. Durch höhengleiche Querungen von Gleisen wird zurzeit die Leistungsfähigkeit des Einfahrtsbereiches herabgesetzt. So ist die „Ertüchtigung des Nordkopfes Hagen für schnellere Ein- und Ausfahrten“ eine Maßnahme im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans, die zeitnah durchzuführen wäre. Bereits im Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe von 2011 werden „Untersuchungen zu Möglichkeiten der

Reisezeitverkürzung auf der Strecke Hagen – Siegen vor dem Hintergrund der Umsetzung der Planungen aus dem BVWP ...“ gefordert.

An gleicher Stelle ist auch die Rede von einer „Prüfung einer direkten Verbindung von der Ruhr-Sieg-Strecke nach Dortmund unter Umgehung von Hagen“. Wozu? Immerhin gibt es bereits eine direkte Verbindung zwischen Iserlohn und Dortmund Hbf.

Um in den Spitzenzeiten eine verbesserte Anbindung des Sauer- und Siegerlandes an Dortmund zu gewährleisten, sollten Lösungen unter Einbeziehung des Hbf Hagen gesucht werden. So könnte beispielsweise die RB 91 über Hagen hinaus nach Witten und Dortmund verlängert werden. Alternativ könnte sie nach Schwerte (Umstiege nach DO Hörde und DO Hbf) oder auch nach Holzwickede, Unna und Hamm geführt werden.

Baustellenverkehre immer spontaner

Rhein-Ruhr. (le) In den letzten Monaten häufen sich kurzfristige Baustellenfahrpläne mit immer gravierenderen Einschränkungen des Betriebs insbesondere der Regionalzüge. Fahrgäste können kaum noch disponieren und werden oft zu spät und unzureichend informiert.

Bei den umfangreichen Bauarbeiten im Knoten Köln vom 04.03. bis 16.04. stellte sich nach kurzer Zeit heraus, dass der vorgesehene Ersatzfahrplan, der u. a. die Verlegung mehrerer S-Bahn-Leistungen auf die Fern- und Regionalgleise vorsah, große betriebliche Probleme verursachte. So wurden kurzfristig auch die RB 38 zwischen Horrem und Köln gestrichen, mehrere ICE-Züge, vor allem der Linie 78 (Amsterdam – Frankfurt), über Köln Messe/Deutz (tief) statt über den Hauptbahnhof und der HVZ-Zug der RB 35 von und nach Köln nur noch bis/ab Duisburg geführt. Angeblich gab es infrastrukturell keine Möglichkeit, letzteren Zug zumindest bis/ab Düsseldorf fahren zu lassen. Morgens waren nicht nur die Fahrgäste nach Köln, sondern auch die zahlreichen Pendler nach Düsseldorf gezwungen, entweder zu versuchen, noch einen Platz in dem bereits übvollen RE 1 zu bekommen (meist ohne Erfolg) oder auf frühere oder spätere Züge auszuweichen, die danach oft auch überbe-

setzt waren. Die Mitteilung dieser Änderung ab Montag, den 21.03., erfolgte im Internet gerade einmal drei Tage vorher.

Die lange angekündigten umfangreichen Bauarbeiten an der Bahnstromversorgung zwischen Emmerich und Zevenaar vom 18.04. bis zum 29.05. führten dazu, dass auch auf der Zufahrt nach Emmerich nur eingleisiger Betrieb möglich war. Daraufhin wurden die Züge des RE 5 weitgehend bis Mehrhoog zurückgezogen. Einzig zwei Zugpaare am Tagesrand verkehrten bis Emmerich. Nur die Züge RB 35 am Tagesrand und in der HVZ konnten bis und ab Emmerich verkehren. Tagsüber mussten alle Fahrgäste auf Busse umsteigen und erreichten Emmerich mit rund 35 Minuten Verspätung. Die Fahrt auf dem befahrbaren Gleis blieb in dieser Zeit dem ICE und den internationalen Güterzügen vorbehalten. Angekündigt wurde dieser massiv eingeschränkte Verkehr eine Woche vorher. Bei der Jahrespressekonferenz war nur für die im Sommer vorgesehenen Totsperrun-

gen der Strecke von Schienenersatzverkehr für die RE- und RB-Züge die Rede gewesen.

Am Freitag, den 06.05. wurden kurzfristige Baumaßnahmen in Mülheim angekündigt (Bahnsteigmodernisierung am Hbf und in Styrum). Dafür wurde ab dem 09.05. der Halt der S 1 und der S 3 in Styrum in Richtung Duisburg/Oberhausen gestrichen. Die Züge des RE 11 in Richtung Mönchengladbach werden montags bis freitags zwischen 8 und 20 Uhr von Dortmund und Duisburg zunächst ohne Zwischenhalt umgeleitet, ab dem 11.05. wurden dann auch Ersatzhalte in Herne und Gelsenkirchen eingerichtet. Fünf dieser Züge konnten dabei auch zwischen Duisburg und Mönchengladbach nicht die gewohnte Taktlage behalten, sondern verkehrten später und verpassten daher die Anschlüsse in Viersen nach Venlo (RE 13), in einem Fall auch in

Mönchengladbach nach Aachen (RE 4). Die dabei entstehenden Trassenkonflikte mit der RB 33 (Wesel – Mönchengladbach) wurden im Ersatzfahrplan schlicht ignoriert, so dass auch Fahrgästen dieser Linie Anschlussverluste, z. B. in Krefeld nach Kleve (RE 10), drohten.

Kommentar

Die Baustellenplanung der DB wird immer kurzfristiger und berücksichtigt insbesondere die Fahrgäste des Nahverkehrs immer häufiger nur unzureichend. Während der Fernverkehr die Änderungen aufgrund von Baustellen in der Regel einen Monat und länger vor dem Beginn bekanntmacht, wird das bei DB Regio oft erst wenige Tage vorher publiziert. Auch die Fahrgäste des SPNV haben ein Anrecht darauf, einen angemessenen Zeitraum im Voraus ihre Fahrt planen zu können!

Reicht der ÖPNV-Anschluss der HRW aus?

Mülheim an der Ruhr. (jg) Im März wurde der Campus Mülheim der Hochschule Ruhr-West (HRW) in Betrieb genommen. Schon nach kurzer Zeit beschwerten sich Studierende über die mangelhafte Anbindung der Hochschule an den ÖPNV und forderten eine Verbesserung.

Die HRW kann mit der Straßenbahnlinie 901 sowohl vom Duisburger (16 Min.) als auch vom Mülheimer Hbf. (6 Min.) direkt erreicht werden. Die Haltestellen „Königstraße“ und „Hochschule Ruhr-West“ (ehemals „Kolkmann“) liegen unmittelbar am Campus. Durch den auf Mülheimer Gebiet auf der Linie 901 angebotenen 15`er Takt kommt es insbesondere morgens früh zwischen 7:00 und 8:00 Uhr zu Kapazitätsproblemen, zumal diese Linie ohnehin schon gut ausgelastet ist. Die Mülheimer Verkehrsgesellschaft (MVG) hat in Gesprächen mit der Hochschule darauf hingewiesen, der Campus sei auch mit der Straßenbahnlinie 102 und den Buslinien 122 und 124 (Haltestelle „Broicher Mitte“) sowie der Buslinie 131 (Haltestelle „Rosendahl“) gut erreichbar. Einer Kapazitätserweiterung bei der Straßenbahnlinie 901 bedürfe es insofern nicht. Die Hochschule Ruhr-West hat die Informationen der MVG auf ihrer Homepage veröffentlicht und hofft, dass es jetzt zu Entlastungen auf der Linie 901 kommt.

Kommentar

Die aktuell rund 3.500 Studierenden suchen zu Recht den direkten und schnellsten Weg zur Hochschule. Das ist nun mal die Straßenbahnlinie 901. Der Hinweis auf die weiter entfernt liegenden Haltestellen anderer Linien lenkt vom Problem ab und ist keine ernst zu nehmende Alternative. Dass die Kapazitätsprobleme schon vor der Einweihung der Hochschule eintreten, zeigt, wie dringlich an einer schnellen Lösung gearbeitet werden muss. Ideal wäre es, den 7,5`er Takt in Duisburg auch auf Mülheim auszudehnen. Wenn das aufgrund langfristiger Fahrzeugengpässe der Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG) nicht machbar ist, sind Lösungen zu prüfen, die Verstärkerfahrten zwischen Mülheim Hbf. und Königstraße ermöglichen. Dort wäre ein Umsetzen der Fahrzeuge möglich. Jedenfalls ist der jetzige Zustand untragbar. Die MVG fährt ein Angebot, als ob es die neue Hochschule nicht gäbe.

Mülheim: Umsetzung Nahverkehrsplan Teil 3

Mülheim an der Ruhr. (ah) Nachdem bereits im letzten Jahr viele Änderungen aus dem Nahverkehrsplan vom Dezember 2013 umgesetzt wurden, gibt es am 12. Juni mehrere Veränderungen im Busbereich.

Linie 122: Entfall der Kurzfahrten zwischen MH-Friesenstr. und OB-City Forum samstags früh morgens. Neue Haltestelle Anne-Frank-Realschule in Fahrtrichtung OB-City Forum.

Linie 124: Täglich Entfall der Fahrten zwischen Peterstr. und Speldorf Friedhof bis auf zwei Kurse montags bis freitags morgens.

Linie 129: Ausweitung Stundentakt werktags abends bis nach 22:00 Uhr. In Oberhausen neue Haltestelle Anne-Frank-Realschule.

Linie 132: entfällt, vgl. Linien 133, 134, 752 und Taxibus 11.

Linie 133: Taktverdichtung zwischen Hbf. und Saarner Kuppe montags bis freitags alle 10 Min., samstags alle 15 Min., sonntags und täglich abends alle 30 Min. (Ersatz für 132).

Linie 134: Änderung Linienweg zwischen Hafen und Speldorf über Südhafen und Verlängerung ab Broich über Saarn nach Mintard (Ersatz für 132). Täglich Stundentakt, abends teilweise nur zwischen Speldorf und Mintard.

Linie 752: Linienweg bis MH-Hbf. und Taktlücken am Wochenende bleiben. Richtung Düsseldorf geringfügige Verschiebungen, Richtung MH ca. 30 Min. Verschiebung der Fahrzeiten.

Linie 753: Führung ab Fischenbeck durch das Rumbachtal zum Hbf. (Ersatz 132). Täglicher Stundentakt, abends teilweise nur zwischen Hbf. und Selbeck.

Taxibus 11: Ersatz für 132 zwischen Heißen Kirche und Kattowitzer Str. Stundentakt montags bis freitags zwischen 8:30 und 19:30 Uhr, am Wochenende zwischen 9:30 und 15:30 Uhr.

Wegen Gleisbauarbeiten auf dem Werdener Weg endet die Straßenbahnlinie 112 seit Ende Mai bis November bereits am Sportzentrum Südstraße. Täglich abends in der SVZ sowie ab sonntags mittags gibt es jeweils alle 30 Minuten Fahrten über den Kahlenberg (Linie 104) zum Hauptfriedhof und Pendelfahrten zwischen Sportzentrum Südstr. und Stadtmitte oder Landwehr.

Regionalversammlung

Liebe Mitglieder,
gerne laden wir Sie und Euch zur diesjährigen Mitgliederversammlung des Regionalverbandes Ruhr in Hagen ganz herzlich ein.

Stattfinden wird diese am Samstag, den 02.07.2016 um 14:00 Uhr im Allerwelthaus, Potthofstraße 22, 58095 Hagen (Hst. Rathaus an der Volme oder Stadtmitte/Sparkassen-carree).

- TOP 1: Begrüßung und Ehrungen
- TOP 2: Berichte (Vorstand, Kasse), Aussprache und Entlastung
- TOP 3: Gremienarbeit und Stellungnahmen
- TOP 4: Wahl des Vorstands
- TOP 5: Wahl der BVT-Delegierten
- TOP 6: Redaktion Ruhrschiene
- TOP 7: Verschiedenes

Als Rahmenprogramm bietet unser Mitglied Christian Strähler vorab eine ca. einstündige Führung rund um den Hauptbahnhof an, dessen Modernisierung jetzt ansteht. Treffpunkt ist um 12:05 Uhr am ServicePoint.

Mit freundlichen Grüßen
Dirk Grenz
-Vorsitzender RV Ruhr-

Änderung VRR-Kurzstrecke

(dg). Seit 1. Juni gilt die Kurzstrecke bei allen kommunalen Verkehrsbetrieben des VRR einheitlich und nur linienbezogen für drei Haltestellen bis max. 1,5 km. Ein Umsteigen zwischen verschiedenen Fahrzeugen oder die Nutzung von Zügen ist zukünftig nicht mehr möglich. Die Fahrplanauskunft wurde umprogrammiert und zeigt dann erstmals auch Kurzstreckenrelationen an.

Update Rothaarbahn (RB 93)

(aw) Seit dem Fahrplanwechsel Dezember 2015 müssen die Fahrgäste immer noch Verspätungen und Zugausfälle hinnehmen. In den Tagesrandlagen sind die Züge pünktlich. Zur Hauptverkehrszeit sind jedoch schon drei Minuten in Siegen entscheidend.

Die Rothaarbahn verkehrt nach neuem Fahrplan von Betzdorf – Siegen – Erndtebrück nach Bad Berleburg. Nach anfänglichen Personal- und Fahrzeugproblemen der Hessischen Landesbahn (HLB) entstehen heute die Verspätungen durch verspätete Züge der RE 9 von Aachen – Köln – Siegen, hinter dem die HLB wenige Minuten später fahren soll. Zusätzlich wurde der Fahrplan gestrafft, Langsamfahrstellen (z.B. Bahnübergang Aue, Bergrutsch Lützel) nach der Auftragsvergabe nicht beseitigt und

am Siegener Bahnhof finden noch bis 2017 umfangreiche Bauarbeiten an den Bahnsteigen statt, die einen normalen Zugverkehr nicht zulassen. Vorschläge des Zweckverbands (ZWS) zum Wegfall von Zughalften in der Hauptverkehrszeit steht Pro Bahn kritisch gegenüber.

Zugzielanzeiger informativer

(jg) DB Station&Service hat die blauen Zugzielanzeiger an den Fernbahnhöfen mit einer neuen Software ausgestattet. Zukünftig werden nicht nur Informationen zum nächsten Zug, sondern auch zu den beiden folgenden angezeigt, und zwar nicht nur die Fahrplan-, sondern die Echtzeiten. Die Fahrgäste können somit erkennen, wie pünktlich die nächsten drei Züge am betreffenden Bahnsteig sind und bei Verspätungen auf andere Verbindungen (z.B. S-Bahn, ÖPNV) umsteigen.

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 Ebberts, Neugahlener Str. 20, 46149 OB, ☎ 0208 6351916, ✉ ebberts@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Johannes Gith, Röntgenstr. 15, 45470 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, Düsseldorf Str. 22, 45145 Essen, ☎ 0201 7265726, ✉ quack@probahn-ruhr.de

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

Bitte als Verwendungszweck angeben: „Ruhrschiene“!

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

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

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

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

☎ 02857 915992 ✉ vorsitzender@probahn-nrw.de

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

Geschäftsstelle: Friedrichstraße 95, 10117 Berlin, ☎ 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 Ebberts (le), Johannes Gith (jg), Dirk Grenz (dg), Kurt Meisen (km), Christian Strähler (cs), Achim Walder (aw). Namentlich gekennzeichnete Artikel und Kommentare geben die Meinung des Autors und 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

Vorstandswahlen

Neubrandenburg/Oberhausen. (le) Bei der Bundesdelegiertenversammlung in Neubrandenburg wurde Detlef Neuß (Mönchengladbach) zum neuen Bundesvorsitzenden von PRO BAHN gewählt. Wir gratulieren ganz herzlich! Detlef wird auch weiterhin als Kassierer dem Landesvorstand NRW angehören.

Bei der Landesversammlung in Oberhausen gab es Nachwahlen zum Vorstand. Für den ausgeschiedenen stv. Vorsitzenden David van der Grinten wurde der bisherige Beisitzer Ralf Oestreich (Hiddenhausen) nachgewählt. Für ihn und den ebenfalls zurückgetretenen Beisitzer Michael Hartmann wurden Klaus Schröter (Rheinbach) und Roland Stahl (Mönchengladbach) als Beisitzer nachgewählt.

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

Juni

Sonntag, 19.06.2016

Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel: **Essen ganz persönlich**
10:15 Uhr E Hbf (Service Point)

Dienstag, 21.06.2016, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 28.06.2016, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Juli

Samstag, 02.07.2016, 14:00 Uhr
Regionalversammlung in Hagen.
Einladung siehe Seite 10

Donnerstag, 07.07.2016, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

Dienstag, 19.07.2016, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Sonntag, 17.07.2016
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel: **Landmarken in Dortmunds Norden**
10:15 Uhr E Hbf (Service Point)

Dienstag, 26.07.2016, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

August

Donnerstag, 04.08.2016, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

Donnerstag, 11.08.2016, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandestr. 15, Münster,
(Service Point) Münster Hbf

Dienstag, 16.08.2016, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Sonntag, 21.08.2016
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel: **Haltern: Strand, Heide, Stausee**
10:10 Uhr E Hbf (Service Point)

Dienstag, 23.08.2016, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

September

Donnerstag, 01.09.2016, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

Dienstag, 20.09.2016, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim: Büro Mülheimer Str. 91, Duisburg, (Service Point) Duisburg Hbf, (Service Point) Lutherplatz
O.Tram Oberhausen: „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, (Service Point) Oberhausen Hbf
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund: VCD-Büro, Eisenmarkt 1, Dortmund, (Service Point) 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)