



Der neue Hauptbahnhof in Münster (Westf)

Münster. (fm) Jetzt hat er es endlich geschafft: Das Prachtstück im Zentrum der westfälischen Fahrradstadt Münster hat am 24. Juni die (Glas-)Türen geöffnet, nachdem drei Jahre zuvor das Bahnhofsinnere quasi als „Freiluftbahnhof“ auf den Bremer Platz hinter den Bahnhof verlegt wurde.



Der Zugang zu den Gleisen erfolgte dann für lange Zeit über bzw. durch den „Hamburger Tunnel“, der für den Individualverkehr (Auto) gesperrt wurde. Im Laufe der Jahre entstand hier eine Art friedlichen Miteinanders von Radfahrern und Fußgängern, von Bettlern und Musikanten. Jetzt baut man diese ehemalige Straße teilweise um zu Fahrradabstellplätzen, wie dies auch direkt vor der riesigen Radstation am Bahnhofsengang erfolgt, weil das Wildparken der großen Radmengen zurückgedrängt werden soll.

Wer auf den neuen Bahnhof schaut, erblickt ein imposantes großartiges Glasgebäude, in

Das neue Empfangsgebäude in Münster. Foto: Franz Maxwill

In dieser Ausgabe:

- S. 1 - 3: Münster, Lüdenscheid**
- S. 4 - 7: Mülheim an der Ruhr, Essen**
- S. 7 - 9: Essen**
- S. 9 - 11: Bochum, Kurzmeldungen**
- S. 11 - 12: Impressum, Termine**

das ca. 40 Mio. Euro verbaut worden sind. Nachdem wenige Jahre zuvor die eigentlichen Bahnanlagen für 37 Millionen Euro auf den technisch neuesten Stand gebracht wurden, lässt sich heute sagen, dass mit dieser Gesamtanlage in Münster das derzeit modernste Bahnhofsgebäude in NRW entstanden ist. Wer durch den Haupteingang ins Innere tritt, sieht flügelartig zu beiden Seiten eine dynamische Erweiterung der Geschäfte, Angebote, Einkaufsgelegenheiten. Wo früher kleine Läden, teilweise mit Schmuddelcharakter, ihre Waren anboten, hat heute das inzwischen auch von anderen Großbahnhöfen bekannte Sortiment Einzug gehalten. Die klassische „Bahnhofs-Gaststätte“ ist den vielen Schnellversorgern mit Imbiss- bzw. Snackcharakter gewichen. „America first“ ließe sich auch sagen, wenn draußen bereits seitlich der „Burger-King“ lockt, innen dann KFC und McDonald's auf den Fast-Food-Kunden warten. Doch es gibt auch positiven Lokalkolorit: Die X. Kampfs-Filiale sucht man vergebens, dafür hat sich ein bekannter Münsteraner Bäcker einladend und an günstiger Stelle eingemietet.

Was das Angebot des „Hausherrn“ betrifft: Natürlich gibt es wieder das Reisezentrum, es wirkt aber auf dem ersten Blick etwas eng. Zudem ließen sich die Prospektständer (Fahrpläne, Angebote) zumindest wenige Tage nach Eröffnung nicht finden. Eine ganz tolle Sache und völlig neu: Die digitalen Anzeigentafeln im Bahnhof, die bisher nur die Abfahrtszeiten zeigten, haben jetzt eine multi-aktive Präsentation. Da lassen sich z. B. auch die genauen Wagenreihungen antippen, die dann gut erkennbar auf der Tafel erscheinen. Und gerade für Mobilitäts-behinderte praktisch: Die Angaben lassen sich auch vom Rollstuhl aus antippen. Etwas zur Decke muss man den Blick wenden, wenn man schwarz-weiße Bilder aus der Ursprungszeit des Bahnhofes sehen will. Eine große digitale Wand, zu Beginn noch mit Luftballons verziert, vereint Informationen und Werbung.

Schlussendlich: Die Madonnen in Vitrinen sind nicht mehr zu finden, die Patina der 60er

Jahre ist verschwunden. Man mag klagen darüber, dass „die gute alte Zeit“ sich davon geschlichen hat. Trotz einer großen Anzahl neuer zeitlicher Geschäfte hat sich der Bahnhof in der westfälischen Metropole aber sehr erfreulich gestaltet. Die Nutzung durch viele Fahrgäste mag den Alltagstest bringen. Eisenbahnfreunde warten jetzt sicherlich auf die „neuen Bahnhöfe“ in Dortmund und Wuppertal.

Ausbau Lünen – Münster kommt

(le) Überraschung beim Festakt zur Wiedereröffnung: Der Parlamentarische Staatssekretär aus dem Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann, sichert die Aufnahme des Ausbauprojekts Lünen – Münster in den Vordringlichen Bedarf (VB) des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) zu. Bislang wartete das Projekt im „Potentiellen Bedarf“ auf die endgültige Bewertung, die zum Jahresende erfolgen soll.

Die Reaktion der Festgäste schwankt zwischen ungläubigem Staunen und begeisterter Freude. In den Folgetagen schält sich heraus, was diese Aussage konkret bedeutet. Im BVWP heißt es zu dem Projekt: „Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Schaffung von Begegnungsabschnitten zur Steigerung der Betriebsqualität; Geschwindigkeitserhöhung; Projekt wird im Nachgang zum BVWP bewertet und kann bei ausreichend positivem Nutzen-Kosten-Verhältnis in den VB aufsteigen.“

Offenbar verspricht Herr Ferlemann nur das, was im BVWP steht, den Teilausbau von Begegnungsabschnitten. Nach dem ersten BVWP-Entwurf hatten Bund, Land und NRW an einer solchen Auffanglösung gearbeitet. Im Gespräch sind zwei Begegnungsabschnitte zwischen Lünen und Werne sowie zwischen Davensberg und Münster-Amelsbüren. Damit kann eine dritte Leistung neben IC und RB 50, nämlich eine RRRX-Linie, auf der Strecke untergebracht werden. Die IC kreuzen dann die RB 50 und wohl auch den RRRX nicht an bestimmten Stationen, sondern auf einem zweigleisigen Abschnitt, wodurch die Gefahr der Übertragung von Verspätungen deutlich reduziert wird.

Allerdings dürften RB 50 und ggf. auch RRX einander eher an Bahnhöfen kreuzen. Bei der RB 50 wäre das wohl weiterhin der Bahnhof Capelle. Im Gespräch war, zur Kostensenkung auf den kreuzungsfreien Ausbau des Ostkopfes von Dortmund Hbf zu verzichten. Dies würde bedeuten, dass der IC Richtung Hamburg bei der Ausfahrt wie bisher das Gegengleis

Hamm – Dortmund kreuzt. Für den RRX zwischen Dortmund und Münster würde dann wohl nicht die vierte RRX-Linie zwischen Köln und Dortmund in Frage kommen, sondern der RRX 3 (Köln/Bonn Flughafen – Dormagen – Düsseldorf – Gelsenkirchen – Dortmund, der ohne Kreuzung des Gleises Hamm – Dortmund über Lünen nach Münster geführt werden kann.

Der lange Weg nach Lüdenscheid

Unna. (le) Im Dezember 2017 ist es endlich so weit: Die 1986 aufgerissene Lücke auf der Strecke Köln – Gummersbach – Hagen wird geschlossen, erstmals kann direkt von Köln nach Lüdenscheid gefahren werden. Dennoch ist das Projekt damit noch nicht fertig. Zunächst ist nur Zweistundentakt möglich, ohne Halt in Kierspe und Oberbrügge.

Schon Ende der neunziger Jahre wurde am Lückenschluss gearbeitet, die beteiligten Gemeinden und die Zweckverbände ZRL und VRS ließen ein Gutachten erarbeiten, das die volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit dieses Projekts bewies. Rund 4.500 tägliche Fahrgäste wurden im betroffenen Abschnitt prognostiziert. Im Sommer 1998 wurde die Strecke in den ÖPNV-Bedarfsplan NRW als vordringlicher Bedarf aufgenommen.

Am 11.04.2003 konnte dann der Abschnitt Gummersbach – Marienheide reaktiviert werden, seinerzeit plante man, in den beiden Folgejahren die Abschnitte Marienheide – Meinerzhagen und Meinerzhagen – Brügge wieder in Betrieb zu nehmen und den durchgehenden Verkehr nach Lüdenscheid aufzunehmen. Ein wegen der geänderten finanziellen Rahmenbedingungen (Absenkung der Regionalisierungsmittel aufgrund des Koch-Steinbrück-Papiers) erfolgter Planungsstopp wurde Ende 2007 aufgehoben, eine Perspektive zur Wiederinbetriebnahme zeigte sich aber erst mit der Neuregelung der SPNV-Finanzierung ab 2011, die die erforderlichen Betriebsleistungen ermöglichte. Wegen baulicher Verzögerungen konnte dann der Abschnitt Marienheide – Meinerzhagen statt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 erst am 26.02.2013 in Betrieb genommen werden, der provisorische Außenbahnsteig in Meinerzhagen wurde erst Jahre später durch den endgültigen Mittelbahnsteig ersetzt. Der Restabschnitt bis Brügge sollte dann im De-

zember 2015 in Betrieb gehen, dieser Termin wurde später wegen Planungsproblemen bei den insgesamt 19 Bahnübergängen und deutlichen Kostenüberschreitungen auf Dezember 2017 verschoben. Inzwischen wurden die Betriebsleistungen auf der Strecke im Rahmen der Neuausschreibung des Kölner Dieselnetzes erneut an DB Regio vergeben.

DB Netz versuchte, zur Kostenminimierung die Bahnübergänge in Absprache mit dem Eisenbahnbundesamt (EBA) mit Plangenehmigungsverfahren zu modernisieren. Dies war überwiegend erfolgreich, allerdings fordert das EBA beim Umbau des Kreuzungsbahnhofs Kierspe entgegen früherer Aussagen jetzt ein Planfeststellungsverfahren, das die Inbetriebnahme um rund 15 Monate verzögert. Ebenso sind zwei weitere Bahnübergänge noch nicht fertiggestellt, so dass hier noch nicht die Streckengeschwindigkeit von 80 km/h erreicht werden kann. Zur Betriebsaufnahme im Dezember 2017 wird daher weder in Kierspe noch in Oberbrügge gehalten, damit der Anschluss an die RB 52 im inzwischen fertiggestellten Bahnhof Brügge erreicht wird. Da die Kreuzungsmöglichkeit in Kierspe noch nicht besteht, kann die RB 25 nur zweistündlich bis Lüdenscheid gefahren werden. In der Zwischenstunde könnte der Zug nur bis Brügge fahren, ohne dort Anschluss nach Hagen oder Lüdenscheid zu bieten. Darauf wird im Vorlaufbetrieb verzichtet. Mit der vollständigen Inbetriebnahme ist daher im Laufe des Jahres 2019 zu rechnen.

Neuer alter Nahverkehrsplan in Mülheim

Mülheim an der Ruhr. (ah) Der Rat der Stadt Mülheim an der Ruhr hat am 13. Juli einen neuen Nahverkehrsplan (NVP) beschlossen. Ein Vergleich mit dem NVP vom Dezember 2013 zeigt allerdings, dass fast alles beim Alten bleibt. Der Grund dafür ist, dass die Verwaltung den NVP lediglich für die Direktvergabe rechtskonform gestalten wollte.

Diesen Wunsch hat die Verwaltung bei jeder Gelegenheit wiederholt. Trotzdem hat sich die Politik erlaubt, kleine Änderungen vorzunehmen, nicht ohne vorher noch größere Änderungen zu diskutieren.

Im letzten Jahr hat sich ein Bündnis aus SPD, Grünen und der Wählergemeinschaft MBI gebildet und ein Konzept für ein komplett neues Liniennetz inklusive der Planung einer Straßenbahn auf die Saarer Kuppe sowie Taktverdichtungen bei Straßenbahnen (zehn statt 15 Minuten) und teilweise Bussen (20 statt 30 Minuten) erarbeitet. Dieses Konzept wurde trotz heftigen Widerstandes aus der Verwaltung im Frühjahr als Prüfauftrag eingebracht, allerdings nicht als Änderung des NVP beschlossen. Seitens der Verwaltung wurde darauf verwiesen, dass für umfangreiche Änderungen keine Zeit sei. Der neue Mülheimer NVP müsse anders als z.B. in Duisburg und Essen unbedingt im Juli verabschiedet werden, um die Vorabkannntmachung für die Direktvergabe im Oktober nicht zu gefährden.

Das Bündnis fügte sich zwar, wollte aber trotzdem Änderungen vornehmen. So hatten doch mehrere Fraktionen nach dem Fahrplanwechsel im Juni 2016 den Bürgern in Mintard und im Rumbachtal Korrekturen des NVP 2013 fest versprochen. Dieser sah vor, dass die alte Buslinie 132 Mintard – Saarn – Innenstadt – Rumbachtal – Heißen Kirche (werktags zwei Fahrten/Stunde) komplett entfallen und statt dessen eine verlängerte und eine geänderte Buslinie die beiden Siedlungen bedienen sollte. Dies wurde Mitte letzten Jahres mit den beiden täglich stündlich verkehrenden Linien 134 Mintard – Saarn – Speldorf – Hafen und 753 Ratingen – Selbeck – Saarn – Holthausen – Rumbachtal – Hauptbahnhof (Details siehe Ruhrschiene 2016#2) umgesetzt. Damit fehlte eine Direktverbindung von Mintard in die

Innenstadt und vom Rumbachtal nach Heißen Kirche (Stadtteilzentrum). Die bereits bei der Beratung des NVP 2013 aufkeimenden Proteste wurden so stark, dass die Politik schnell Änderungen zusagte. Im April beschlossen und im Juni diesen Jahres umgesetzt wurde eine Verlängerung der Taxibuslinie TB 11 ab Heißen Kirche zur Fischenbeck im Rumbachtal (täglich stündlich tagsüber). Im Juli folgte ein Beschluss zur Einrichtung stündlicher E-Busse in der HVZ zwischen Mintard und Hauptbahnhof. Umgesetzt wird dies nach den Sommerferien, wenn auch analog Essen für alle E-Busse ein neues Nummersystem eingeführt wird. Während der TB 11 Unterstützung durch die Verwaltung fand, wurde für die Linie 134 eine Taktverdichtung in der HVZ zwischen Mintard und Broich Friedhof empfohlen. Eine gewünschte Direktverbindung in die Innenstadt hätte es damit nicht gegeben.

Das Konzept des Dreierbündnisses sieht auch den Bau einer Straßenbahnlinie vom Heuweg (Wegfall Abschnitt Heuweg – Uhlenhorst) über die Saarer Straße bis Alte Straße am Rande von Saarn mit zwei Haltestellen (1,1 km, möglicher 1. Bauabschnitt, Kostenschätzung 8,9 Mio. Euro, jährlich 700.000 Euro geringeres Defizit) und weiter auf die Saarer Kuppe vor. Nach Vorstellung und Diskussion des Zukunftsgutachten Schiene (Details siehe **Ruhrschiene 2016#3**) beauftragten die drei Fraktionen die Verwaltung gegen heftigen Widerstand von CDU, FDP und BAMH mit der Erstellung einer Variantenuntersuchung für die Saarer Kuppe. Das Ergebnis bestätigt eine Machbarkeit für zwei von fünf geprüften Strecken, die auf Vorschlag der Verwaltung nunmehr detaillierter geprüft werden sollten. Dabei handelt es sich um die Strecke Alte Str. - Straßburger Allee – Lehnerstr. (Schulzentrum)- Brüsseler Allee – Saarer Kuppe - Luxemburger Allee mit sechs Haltestellen (zusätzlich 2,5 km, Kosten-

schätzung 21,3 Mio. Euro) sowie Alte Straße – Straßburger Allee – Kölner Str. (B1) – Luxemburger Allee – Saarner Kuppe mit sieben Haltestellen (heutige Buslinie 133, zusätzlich 2,9 km, Kostenschätzung 25,6 Mio. Euro). Letztere Variante würde dazu führen, dass die Buslinie 133 (10-Minuten-Takt) zwischen Hauptbahnhof und Saarner Kuppe komplett entfallen könnte. Dies würde erhebliche Betriebskosten sparen.

Zusätzlich wurde die von der CDU favorisierte Lösung einer Kappung der heutigen Straßenbahnlinie 102 am Heuweg geprüft. Erwartungsgemäß würde dies den schleichenden Tod der Linie bedeuten.

Nach Veröffentlichung der Ergebnisse machte sich in Saarn Unmut breit. Die CDU nutzte die Gelegenheit und ließ unterstützt von einigen SPD-Ortsvereinsvorständen Unterschriften gegen die weitere Prüfung der Straßenbahn sammeln. Die Argumente gegen die Straßenbahn sind allgemein bekannt: Wertverlust der Häuser, wegfallende Parkplätze, Umwandlung oft zugesparkter Radwege in kombinierte Fuß-/Radwege, zu hohe Baukosten und angeblich Reduzierung des Taktangebotes. Letztendlich hatte der Protest aber Erfolg und die SPD-Fraktion knickte ein. Beschlossen wurde keine weitere Prüfung, sondern lediglich, dass eine Prüfung der beiden Varianten zu einem späteren (unbestimmten) Zeitpunkt aufgrund eines erneuten Beschlusses möglich sei.

Dieser Beschluss sorgte für erhebliche Aufregung: CDU und BAMH als Gegnerinnen der Straßenbahn sehen darin quasi einen Freibrief zum Bau, Befürworter wie die Initiative TramVia befürchten eine Verschiebung auf den Sanktnimmerleinstag und sind von dem Dreierbündnis, allen voran der SPD, schwer enttäuscht. Die CDU hingegen war so erbost, dass sie sich nicht an der Abstimmung über den NVP im Rat beteiligte.

Ausschlaggebend dafür waren neben der Straßenbahn nach Saarn auch zwei Beschlüsse zur Taktverdichtung im Schienenverkehr. Bereits im Juni hatte der Mobilitätsausschuss beschlossen, dass die Linie 102 ab Herbst in der

HVZ wieder alle zehn statt 15 Minuten fahren soll. Nun folgte ein Prüfauftrag für alle anderen Straßenbahnlinien. Nach Fahrgastzählungen im Herbst soll es im Sommer 2018 auf möglichst allen Linien wieder einen 10-Minuten-Takt in der HVZ geben. Und ab Sommer 2019 dann montags bis freitags tagsüber. Beschlossen ist die Umsetzung damit noch nicht, denn es fehlen Fahrpersonal und Fahrzeuge. Aber selbst der Prüfauftrag sorgt schon für politischen Widerstand.

Auch wenn es wenig Änderungen im NVP gibt, wurden die Träger Öffentlicher Belange im Frühjahr beteiligt. Die insgesamt 20 Stellungnahmen wurden mit Bewertungen der Verwaltung in Kurzform in einer siebenseitigen Synopse zusammengefasst. Allein die Stellungnahme der Bezirksregierung umfasste selber schon neun Seiten. Auch unsere eigene fünfseitige Stellungnahme wurde fast bis zur Unkenntlichkeit verkürzt.

Die Bezirksregierung nimmt auch zu der stilllegungsbedrohten Kahlenbergstrecke Stellung und weist darauf hin, dass dort aufgrund der Konzession bis August 2027 eine Betriebspflicht mit Straßenbahnen besteht und die zwanzigjährige Bindungsfrist für die Förderung der Umgestaltung der Gleisanlagen in der Stadtmitte noch nicht einmal begonnen hat. Die Verwaltung strebt aber weiterhin eine Stilllegung an, auch unter Inkaufnahme der Rückzahlung einer wahrscheinlich zweistelligen Mio.-Fördersumme.

Kommentar

(le) Mal wieder typisch Mülheim: Zwei aktuelle Gutachten zeigen die verkehrliche Sinnhaftigkeit und Machbarkeit der Straßenbahn nach Saarn auf. Aber die CDU vermisst den Einstieg in den Ausstieg aus der Straßenbahn, bei der SPD siegen die Lokalfürsten über die Fachpolitiker. Einzig erfreulich: Nicht nur über die Bedienung der Kleinstquartiere Mintard und Rumbachtal wird diskutiert, auch um das Angebot in Dümpten, Broich und Styrum kümmert man sich endlich.

MVG, EVAG und Via werden zur „Ruhrbahn“

Essen/Mülheim an der Ruhr. (ah) „Aus Drei mach Eins“, getreu diesem Motto haben die Räte der Städte Essen und Mülheim an der Ruhr in der zweiten Juliwoche die Verträge zur Gründung der „Ruhrbahn GmbH“ fast einstimmig beschlossen. Am 14. Juli folgte die notarielle Beurkundung. Start der neuen Gesellschaft ist am 1. September.

Die Erwartungen an das neue Unternehmen sind groß. Nach dem Scheitern von Meoline (Partner StoAG) und VIA (Partner DVG) ist die Ruhrbahn zum Erfolg verdammt.

Nach eigenen Angaben entsteht mit der Ruhrbahn das größte, städteübergreifende Nahverkehrsunternehmen im Ruhrgebiet und die zweitgrößte Verkehrsgesellschaft im VRR. Sie wird mehr als 2.500 Beschäftigte haben und in den beiden Städten rund 760.000 Menschen mit 237 Bussen und 184 Bahnen auf drei U-Bahnlinien, elf Straßenbahnlinien und 84 Buslinien versorgen.

Die neue Gesellschaft gehört zu 75 % zu Essen (Tochter der Holding Essener Verkehrs- und Versorgungsgesellschaft, EVV, mit 69,2 % und Stadt Essen mit 5,8 %) und zu 25 % zu Mülheim (Tochter der „Ruhrbahn Mülheim GmbH“ und Enkelin der Beteiligungsholding Mülheim, BHM). Diese Konstruktion ist nötig, um einerseits den Querverbund mit den Versorgungsunternehmen zu sichern, andererseits den notwendigen Einfluss der Städte bei der Direktvergabe zu ermöglichen. Während Essen mit seiner Mehrheit direkt auf die Ruhrbahn Einfluss hat, wird Mülheim die neue „Ruhrbahn Mülheim GmbH“ als hundertprozentige Tochter der BHM beauftragen und diese wiederum die Ruhrbahn GmbH. Die „Ruhrbahn Mülheim GmbH“ wird indes kein eigenes Personal mehr haben, sondern nur noch die bisherigen Linienkonzessionen der MVG und den Betriebshof in Mülheim-Broich.

Vertreten wird die neue Gesellschaft von zwei Geschäftsführern: dem langjährigen EVAG-Vorstand Michael Feller sowie dem neuen MVG-Geschäftsführer Uwe Bonan, der bis 2016 Kämmerer in Mülheim an der Ruhr war und als Beteiligungsdezernent auch MVG-Aufsichtsrat. Der Aufsichtsrat der Ruhrbahn GmbH wird wie bereits bei der VIA

aus 20 Personen bestehen: sieben Vertreter aus Essen, drei Vertreter aus Mülheim sowie zehn Beschäftigtenvertreter. Die bisherigen Aufsichtsräte von MVG und EVAG werden aufgelöst. Die Ruhrbahn Mülheim bekommt keinen eigenen Aufsichtsrat, sondern wird durch den Aufsichtsrat der BHM überwacht werden.

Die Ruhrbahn selber hat den Anspruch, sich zum Mobilitätsanbieter für die Region weiter zu entwickeln. Den Fahrgästen sollen zukünftig individualisierte Mobilitätsangebote angeboten werden. Gleichzeitig sieht sich die Ruhrbahn als kommunaler „Partner bei der Entwicklung, Planung und Umsetzung neuer Mobilitätsangebote“ und möchte Verantwortung beim Thema Emissionsschutz übernehmen. Dazu gehört, dass sie sich wie bereits heute die VIA „intensiv mit einem möglichen Umstieg vom Dieselsystem zu zukunftsorientierten, umwelt- und klimafreundlichen, innovativen Bus-Antriebstechnologien beschäftigen wird“.

Für die Fahrgäste wird sich zunächst wenig verändern. Die Ruhrbahn GmbH verspricht allerdings, dass alle Fahrkartensysteme ab dem 1. September nur noch Tickets mit der Aufschrift Ruhrbahn ausgeben werden. Nach und nach werden dann an Fahrzeugen und Haltestellen auch die bisherigen Logos von MVG und EVAG durch das eigene Logo ersetzt.

Organisatorisch gibt es durchaus Veränderungen. So soll es nun spätestens im Frühjahr 2018 eine gemeinsame Leitstelle in Essen am Betriebshof Schweriner Straße nahe der Stadtgrenze zu Mülheim an der Ruhr geben. Die Idee dazu gab es bereits vor der Jahrtausendwende. So wurde auch gleich ein Arbeitsplatz für Mülheim an der Ruhr in dem vor einigen Jahren neu errichteten Leitstellengebäude eingeplant. Die Werkstätten werden ebenfalls in Essen zentralisiert. Die Abteilungen, die für Infrastruktur wie Gleisbau und Bauwerke wie

U-Bahnhöfe zuständig sind, werden hingegen in Mülheim an der Ruhr konzentriert.

Für die Beschäftigten wird es wenige Veränderungen geben. Die MVG-Mitarbeiter werden auf die EVAG bzw. Ruhrbahn übergeleitet und behalten ihre bisherigen Rechte und Anwartschaften. Alle Beschäftigten gemeinsam haben nun ein halbes Jahr Zeit, einen neuen Gesamtbetriebsrat zu wählen und die beiden bis dahin selbständigen Betriebsräte von MVG und EVAG zusammenzuführen. Die meisten Beschäftigten werden auch ihrem bisherigen Stammsitz in Mülheim an der Ruhr oder Essen zugeordnet bleiben. Das liegt vor allem an den unterschiedlichen Versorgungssystemen. Während die MVG Mitglied bei der umlagefinanzierten Rheinischen Versorgungskasse (RZVK) ist, ist die EVAG an die kapitalgedeckte Pensionskasse für Straßenbahner und Eisenbahner (PK) gebunden. Ein einheitliches System hätte eine

Ausgleichszahlung von rund 55 Mio. Euro an die RZVK zur Folge gehabt. Die rund 30 MVG-Mitarbeiter, die ausschließlich für die Betriebe der Stadt Mülheim an der Ruhr (Hafen, Hafenbahn, Ruhrschiffahrt, Tiefgaragen, Wasserkraftwerk) tätig sind, kehren nun wieder zu den Betrieben zurück, wo sie bis zur Ausgründung der MVG bereits beschäftigt waren.

Bis zuletzt war offen, wie sich die neue Gesellschaftsstruktur auf das von EVAG und Stadt Essen vor vielen Jahren abgeschlossene Cross-Border-Leasing (Verkauf von Anlagenvermögen an einen US-Investor und zurück leasen) auswirken würde. Im Gespräch war zeitweise eine Kommunalbürgschaft als Sicherheitsleistung. Diese wurde nunmehr nur für die Absicherung der möglichen Ausgleichsleistung an die RZVK notwendig und je zur Hälfte von beiden Städten getragen.

Stellungnahme zum Essener Nahverkehrsplan

Der Nahverkehrsplan Essen wird im Herbst den Ausschüssen und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt. Er liegt damit im Zeitplan. PRO BAHN hat eine Stellungnahme im Juni eingereicht.

Generell bewertet PRO BAHN den Entwurf positiv: Zum ersten Mal seit Jahrzehnten wird der Nahverkehr nicht nur erhalten, sondern gestärkt. Wir beglückwünschen die Stadt Essen dazu, dass die Zeiten der unseligen Spardiskussionen zu Ende sind und ermutigen, diesen Weg weiter zu gehen.

Aus Sicht der Fahrgäste sind besonders systematische Taktverdichtungen bei Straßenbahnen und Buslinien ein großer Schritt nach vorne. Dies gilt sowohl tagsüber (wie auf den Bus-Ringlinien) als auch im Einkaufs- und Abendverkehr (z.B. nach Katernberg und Steele). Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen werden die dringendsten Probleme sinnvoll angegangen.

Defizite gibt es im Spätverkehr, wo das Angebotsniveau immer noch deutlich unter dem vergleichbar großer Städte liegt.

Wir unterstützen auch die Fokussierung auf wichtigste Infrastrukturmaßnahmen, Barrierefreiheit und linienbezogene Beschleunigungen.

Hier bleibt abzuwarten, ob und welche konkreten Projekte in den nächsten Jahren auch angegangen werden.

Bei der Infrastruktur liegt der Schwerpunkt auf der Bahnhofstangente, die Pro Bahn unterstützt. Umso bedauerlicher ist, dass mit einer Fertigstellung erst nach 2025 gerechnet werden kann. Das ist nicht zufriedenstellend – wir rufen die Stadt hier auf, alles zu tun, um die Voraussetzungen für eine möglichst schnelle Umsetzung zu schaffen.

Taktverbesserungen Bus

Insbesondere die Ruhrallee als wichtige Hauptachse weist starke Defizite im Angebot auf. Als Sofortmaßnahme schlagen wir vor, montags bis samstags abends ab 19 Uhr sowie sonntags ganztägig die Linie 154 statt des SB15 vom Hbf nach Burgaltendorf zu führen. Damit wird auf der Ruhrallee bis 23 Uhr ein 15-Minuten-Takt möglich. Dieses Angebot wird den oft sehr gut gefüllten (kurzen) Bussen der

Linie 155 und den im Vergleich dazu schwach ausgelasteten (Gelenk-)Bussen des SB15 in der SVZ gerecht. Sonntags ist ein Betrieb der Linie 154 nach Burgaltendorf zu den üblichen Zeiten (und nicht erst ab 12:30 Uhr wie heute mit dem SB15) wünschenswert. Als Prüfprojekt schlagen wir vor, tagsüber auf der Ruhrallee ganztägig einen 10-Minuten-Takt anzubieten, um die Lücke zwischen 9 und 14 Uhr zu füllen.

Kompensation für Mehrangebot

Kompensiert werden soll der Mehraufwand durch eine Umstrukturierung der Buslinien rund um Rüttenscheid: Auf der Achse Rüttenscheid/Martinstraße – Stadtwald – Rellinghausen/Anental fahren nur noch 2 Linien, die sich dafür durchgehend zum 10- bzw. 15-Minuten-Takt ergänzen: Linie 142 auf dem bisherigen Linienweg und Linie 194, die vom Anental weiter auf dem bisherigen Linienweg nach Kray/Gelsenkirchen fährt. Damit wird eine neue Direktverbindung von Rüttenscheid nach Bergerhausen-Ost und Steele geschaffen. Die Linie 142 wird in den Hauptverkehrszeiten zwischen Kettwig und Martinstraße zum 10-Minuten-Takt ergänzt. Die Linie 194 führt westlich von Rüttenscheid zur Margarethenhöhe und Hatzper Straße, so dass neue Direktverbindungen zwischen den Stadtteilen entstehen. Die Linie 169 wird auf den Abschnitt Velbert – Werden – Bredenei eingekürzt. Eine neue Linie 197 pendelt zwischen Stadtwaldplatz und Haarzopf.

Um die Ausdünnung der Linie 166 samstags auf einen 30-Minuten-Takt zu kompensieren, sollen SB16 und 166 in einem sauberen Viertelstundentakt zwischen Hafensstraße und Berliner Platz fahren. Idealerweise werden in dem Zuge auch werktags die Fahrzeiten so angepasst, dass die Busse im 10-Minuten-Takt mit leicht merkbaren einheitlichen Abfahrtsminuten verkehren.

Der geplante 30-Minuten-Takt auf der Linie 169 sonntags ist nicht akzeptabel: Gerade im Sommer wird die Kapazität bei weitem nicht ausreichend sein. Die Umsetzung dieser Maßnahme wird nur zu Ärger, schlechter Außendar-

stellung und einer späteren Rücknahme führen. Wir schlagen vor, Einsparungen durch Zusammenlegung von 154 und SB15 am Sonntag (s. oben) dafür zu nutzen, den 15-Minuten-Takt auf der Linie 169 zu erhalten.

Südostviertel, Frillendorf, Kray

Die Planungen für das Busnetz nach Kray sind eine deutliche Verbesserung zum Status Quo in Bezug auf das Liniennetz und die Takte, zwei große Problempunkte bleiben aber:

Zum einen der extrem lange Linienweg des 166, die im Entwurf des NVP unverändert bleibt. Unser Vorschlag: Jede zweite Fahrt der Linie 145 von Heisingen aus übernimmt als Linie 147 den Abschnitt des 166 zwischen Innenstadt und Steele. Gleichzeitig wird die Linie 174 mit dem Ast der Linie 166 nach Burgaltendorf / Niederwengern verknüpft und fährt dafür den direkten Weg zwischen Steele Ost (S) und Steele (S). Damit ist die heutige Linie 166 auf drei deutlich kürzere Linien aufgeteilt.

Zum anderen die starke punktuelle Überlastung der Krayer Linien zwischen Hbf und Wasserturm. Unser Vorschlag: Der verbleibende Teil der Linie 166 wird von Dellwig kommend über Versorgungsamt und Wörthstraße bis Schwanenbuschstraße geführt. Sie dient als Ventil, um Verkehr aus dem Südostviertel so abzuleiten, dass die Linie 146 weniger belastet wird. Die Linie 193 kann eingespart werden, da ein ganztägiges Angebot am Versorgungsamt existiert.

Die Schleifenfahrten der Buslinien in Kray sind nach wie vor nicht optimal, auch existiert kein Vorschlag zur Kompensation des entfallenden Bahnhofs Kray-Süd im Zuge der RRX-Planungen. Wir fordern, dass der Nahverkehrsplan die Möglichkeit offen hält, zu einem späteren Zeitpunkt das Liniennetz diesbezüglich zu optimieren.

Fahrzeuge

Wenig positive Signale gibt es zur Infrastruktur: Die selbst auferlegten Beschränkungen auf kurze Fahrzeuge bleiben bestehen. Wir

schlagen vor, beim Ausbau der Nord-Süd-Tram-Strecken (Katernberg, Altenessen, Bredene) an den Haltestellen 40m-Fahrzeuge zu berücksichtigen, auch wenn die Haltestellen im ersten Schritt nicht komplett dafür ausgebaut werden. Bei der Stadtbahn wünschen wir uns vor der Beschaffung neuer Fahrzeuge eine Prüfung durchgängiger 60-Meter-Fahrzeuge für die Stadtbahn, um ohne zusätzliche Fahrten im Tunnel mehr Kapazität auf den stark belasteten Strecken zur Messe und nach Altenessen zu schaffen.

Nachbarstädte

Generell zu kurz kommen alle Aspekte der Stadtgrenzen überschreitenden Verkehre. Dies betrifft z.B. die Verbindungen nach Oberhausen: Die indirekte Linienführung zwischen Oberhausen und Borbeck wird zwar als Pro-

blem genannt, Lösungen gibt es aber nicht. Aus Sicht von Pro Bahn muss unbedingt offen gehalten werden, ob künftig die Linie 105 oder eine andere Linie über die Bahnhofstangente geführt wird, da bei Verlängerung nach Oberhausen die attraktive Anbindung zu Thyssen-Krupp, Berliner Platz, Universität und Rathaus berücksichtigt werden muss. Wir befürchten andernfalls negative Folgen bei der Bewertung der Verlängerung nach Oberhausen, da dann die Fahrzeitgewinne geringer sind.

Der Wunsch aus Bottrop, die Linie SB16 auch sonntags fahren zu lassen, wird leider nicht berücksichtigt. Auch für die Linie SB19 fordern wir eine Ausweitung des Angebots samstags, da die Öffnungszeiten der Geschäfte schon seit vielen Jahren nicht mehr zu einem Betriebsschluss um 16 Uhr passen.

Bochum: U35 verlängern – oder doch nicht?

Zuletzt haben wir vor vier Jahren (*Ruhrschiene 2013#2*) über Pläne zur Verlängerung der Linie U 35 von der jetzigen Endhaltestelle Hustadt zur Unterstraße berichtet. Ein neuer Sachstandsbericht ist also fällig; es wird allerdings nicht der letzte sein.

Der Gedanke an eine Verlängerung der U35 Richtung Langendreer ist schon alt, älter als die sich jetzt der Fertigstellung nähernden Planungen einer Straßenbahn in den Ortskern von Langendreer, und ist offenbar in den Köpfen mancher Politiker immer lebendig geblieben.

Ein erste Fachuntersuchung zum Thema war das im März 2014 vorgelegte „Integrierte Mobilitätskonzept für den Campus Bochum“, erstellt von der Planersocietät Dortmund und dem Büro StadtVerkehr in Hilden. Aufgabe dieses Gutachtens war es unter anderem, Maßnahmen zur Entlastung der zu Spitzenzeiten hoffnungslos überlasteten „CampusLinie“ U35 zu empfehlen und Verbesserungen der Verkehrsbeziehungen von der Ruhr-Uni Richtung Laer und Langendreer vorzuschlagen. Das Gutachten bevorzugte eine Verlängerung der meterspurigen Straßenbahnlinie 302 von Laer entweder über die Schattbachstraße oder die östliche Universitätsstraße und weiter über die Hochschule Bochum (Fachhochschule) zum

Kern des Unicampus etwa beim Audimax. Ergänzend könnte eine Straßenbahnlinie über die dann vorhandenen Gleise vom S-Bahnhof Langendreer zur Uni geführt werden. Eine Verlängerung der U 35 sowohl zur Hochschule Bochum (Fachhochschule) als auch zur Unterstraße wurde untersucht, aber nicht empfohlen. Eine genauere Untersuchung sei aber noch nötig.

Die folgte dann in mehreren Bearbeitungsschritten als „ÖV-Konzept Bochum Süd-Ost“, Erstfassung vom Mai 2015, Letztfassung im April 2016, vorgelegt vom Büro StadtVerkehr. Hier wurde aber kein ÖV-Konzept erstellt, sondern lediglich Nutzen-Kosten-Untersuchungen für einige Schienenstrecken. Die Straßenbahnempfehlungen des Vorgutachten tauchten nicht mehr auf, es wurde nur noch eine Strecke auf das ehemalige Opel-Gelände mit einer völlig unrealistischen Verlängerung zur Universität untersucht, die sich prompt als unwirtschaftlich erwies.

Dafür gab es aber nach einigem Hin und Her und etlichen Neubewertungen das erwünschte Ergebnis: den besten Nutzen-Kosten-Wert, der sich inzwischen auf 1,23 gesteigert hatte, hatte die Verlängerung der U35 zur Unterstraße. Dazu war es u. a. nötig, einen zwar billigen, aber sehr ungünstigen Endpunkt an der Unterstraße vorzusehen, aber gleichzeitig unrealistisch kurze Umsteigezeiten zu berechnen, und ferner den als Vorleistung zur Anbindung einer Strecke Richtung Fachhochschule vorhandenen Abzweig abzubrechen. Eine verkehrlich sinnvolle Verlängerung zum S-Bahnhof Langendreer West fiel wegen des notwendigen Tunnels aus Kostengründen durch.

Die Stadtverwaltung meldete dann auch im Oktober 2015 die Verlängerung der U35 und die Verlängerung der 302 mit „hoher Priorität“ (was diese Vorbewertung auch immer bedeuten mag) für den ÖPNV-Bedarfsplan an (zusammen mit etlichen nicht zuschussfähigen Maßnahmen), während andere Maßnahmen im Straßenbahnnetz und der Anschluss der Hochschule Bochum mit „geringerer Priorität“ bewertet wurden. Nicht zuletzt aufgrund der Kritik von Pro Bahn und VCD schaffte die Politik dann die merkwürdige Priorisierung ab und ergänzte den Katalog um den Ausbau der Straßenbahn in Gerthe.

Die Ruhr-Universität hatte inzwischen entschieden, sich auch auf dem ehemaligen Opel-Gelände in Laer (jetzt Mark 51^o7 genannt) anzusiedeln und wünschte eine gute ÖPNV-Verbindung dorthin. Diese sah sie zu Recht durch die Verlängerung der U35 zur Unterstraße und dem damit verbundenen Umsteigezwang gefährdet und vereinbarte deshalb in einem Letter of Intent vom September 2016 zum Erwerb von Flächen auf „Mark 51^o7“ eine „verkehrsträgeroffene Untersuchung“ zur Optimierung der ÖPNV- und Radverbindungen.

Der politische Streit eskalierte, als im Februar diesen Jahres die Verwaltung dann einen „Grundsatzbeschluss zur Verlängerung der CampusLinie U35 zur Haltestelle Unterstraße“ vorlegte, mit dem auch die Vergabe von exter-

nen Ingenieurleistungen in Höhe von ca. 1,5 Mio. Euro netto und die Einrichtung zusätzlicher Stellen beschlossen werden sollte.

Die Befürworter einer Verlängerung argumentierten, die Strecke entlaste die U35 zwischen Hauptbahnhof und Ruhr-Universität, verbessere die Verbindung nach Langendreer und Laer, es gebe praktisch keine Anwohner und somit keine Einwendungen bei einem Planfeststellungsverfahren (man hatte in Langendreer ja so seine Erfahrungen mit „besorgten Bürgern“ gemacht), man könne Zuschüsse in Form von GVFG-Mitteln für das 80 Mio. Euro teure Projekt erhalten, eine Schienenverbindung ziehe grundsätzlich mehr Fahrgäste an als ein Bus und ein elektrisch angetriebenes Verkehrsmittel sei grundsätzlich vorzuziehen.

Die Kritiker weisen darauf hin, dass die Verlängerung auch ausweislich des Gutachtens keine Entlastung, sondern sogar eine zusätzliche Belastung ergeben würde, dass ein Umsteigezwang „in the middle of nowhere“ im Gegenteil die Attraktivität der ÖV-Verbindung nach Laer und Langendreer senkt, die Erschließungswirkung der Strecke sehr gering ist, dass die erwarteten Fahrgastzahlen auf fragwürdigen Berechnungsmethoden beruhen, dass Mittel gebunden werden, die anderswo besser gebraucht würden. Lediglich die Siedlung „Sonnenleite“ und ein mögliches – allerdings höchst umstrittenes – Gewerbegebiet im regionalen Grünzug werden besser erschlossen.

Die Vorlage der Verwaltung wäre am 18. Mai dann auch im Rat mit Stimmen aller Parteien außer der Fraktion „Stadtgestalter/FDP“ beschlossen worden, auch die Grünen hatten sich zur Zustimmung entschlossen.

Dass es es dann nicht dazu kam, lag daran, dass die Stadtgestalter, die sich ihrerseits für eine Seilbahnverbindung zur Universität starkmachen, die Nutzen-Kosten-Untersuchung noch einmal nachgerechnet hatten, und siehe da, die Gutachter hatten nicht das vorgeschriebene Formblatt verwendet und versäumt, den Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur in die Berechnung einzubeziehen.

Damit fällt der Kosten-Nutzen-Faktor nach Berechnung der Stadtgestalter auf 0,29, fernab jeder Zuschussfähigkeit. Nachdem dann auch die Grünen eine entsprechende Anfrage stellten, blieb der Verwaltung nichts anderes übrig, als die Vorlage drei Tage vor der Ratssitzung zurückzuziehen. Damit ist die Angelegenheit wieder am Nullpunkt angekommen.

Die „verkehrsträgeroffene Untersuchung“ ist immer noch nicht vergeben und wird auch vor der Bundestagswahl, die alle in Schockstarre verfallen lässt, wohl nicht vergeben werden. Die Stadtverwaltung überlegt, ein neues Gutachten in Sachen Anbindung Langendreer in Auftrag zu geben.

Währenddessen wird ab Oktober die U35 wieder überfüllt sein, gibt es kein Konzept für die Anbindung der Hochschule Bochum, besteht Unsicherheit über die Verbindung von Ruhr-Universität und Hochschule in Richtung Laer und Mark 51^o7. Wir werden weiter berichten.

Bocholt später elektrisch

Bocholt. (le) Die Elektrifizierung der Bahnstrecke Wesel – Bocholt und damit der durchgehende Verkehr zwischen Bocholt und Düsseldorf mit dem RE 19 verzögert sich um ein weiteres Jahr. Ähnlich wie beim Lückenschluss nach Lüdenscheid hat auch bei der Planung dieser Strecke die umfangreiche Betroffenheit dazu geführt, dass statt eines Plangenehmigungsverfahrens ein Planfeststellungsverfahren erforderlich ist. Auch die übrigen Maßnahmen an der Strecke, u. a. Geschwindigkeitserhöhung zwischen Wesel und Hamminkeln und Neubau der Isselbrücke in Hamminkeln, werden entsprechend verschoben, so dass die Dauer der erforderlichen Schienenersatzverkehre so gering wie möglich bleibt. Nach jetzigem Stand soll der elektrische Zugbetrieb nach Bocholt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 starten.

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.: Achim Walder, Krokusweg 1, 57223 Kreuztal ☎ 02732 12741, ✉ walder@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 Maxwell, 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, ☎ 0303982 0581, ☎ 0302017 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: Dirk Grenz (dg, V.i.S.d.P.), Axel Hercher (ah), Achim Walder (aw) ✉ info@ruhrschiene.de

Weitere Autoren: Moritz Balz (mb), Lothar Ebbes (le), Friedrich Kreidt (fk), Franz Maxwell (fm). 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

Büro dicht

(le) Wegen Umbauarbeiten bleibt das ADFC-/PRO BAHN-Büro in Duisburg von 01.08. an für etwa zwei bis drei Wochen geschlossen. Die Bürozeiten dienstags entfallen. Sollte das Büro am 15.08. noch nicht zur Verfügung stehen, wird die ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg/Mülheim nicht tagen, ersatzweise wird dann ein Außentermin vor Ort durchgeführt. Nähere Auskunft bei Lothar Ebberts, Tel. 0208 – 6351916, E-Mail ebbers@probahn-nrw.de (red)

Rückschau - Vorschau

(red) Auch dieses Mal hat sich das Erscheinen der **Ruhrschiene** verzögert. Hauptgrund sind die zahlreichen Stellungnahmen, die PRO BAHN zu Nahverkehrsplänen abgeben musste. Im ersten Halbjahr waren es sechs, bis Mitte August werden zwei weitere folgen. Warum jetzt eine solche Welle von Nahverkehrsplänen über das Land rollt, werden wir in der nächsten **Ruhrschiene**, die möglichst noch im September erscheinen soll, beleuchten.

August

Donnerstag, 10.08.2017, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Donnerstag, 10.08.2017, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☒ Münster Hbf

Dienstag, 15.08.2017, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH
siehe linke Spalte

Dienstag, 22.08.2017, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Sonntag, 27.08.2017
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Rees am Niederrhein
10:15 Uhr E Hbf ☒ (Service Point)

September

Donnerstag, 14.09.2017, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Sonntag, 17.09.2017
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Arnhem (Arnhem)
09:15 Uhr E Hbf ☒ (Service Point)

Dienstag, 19.09.2017, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 26.09.2017, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Oktober

Donnerstag, 10.10.2017, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Donnerstag, 10.10.2017, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☒ Münster Hbf

Sonntag, 15.10.2017
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Am blauen Band der Emscher II - Der Unterlauf
10:05 Uhr E Hbf ☒ (Service Point)

Dienstag, 17.10.2017, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 24.10.2017, 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)