



Schnee bremst Bus und Bahn

NRW. (le) Als in der Nacht vom 06.02. auf den 07.02. (Samstag auf Sonntag) überall im nördlichen und mittleren NRW starke Schneefälle einsetzten, begann zusätzlich zum allgemeinen Corona-bedingten Lockdown auch ein weiterer im öffentlichen Verkehr. Sowohl die Eisenbahnen als auch Busse, Straßen- und Stadtbahnen fuhren nicht oder nur stark eingeschränkt. Wir haben die Lage beobachtet, wetterbedingt allerdings überwiegend anhand der Fahrgastinformationen im Internet.



Sechs Tage nach dem großen Schneefall können Fahrgäste immer noch nicht problemlos ein- und aussteigen. Foto: Dirk Grenz

Zusätzlich zum Schneefall gab es starke Winde, die zu Schneeverwehungen führten, wodurch sowohl Straße als auch Schiene unpassierbar wurden. Die Bahn hatte große Probleme, die Strecken freizubekommen, wobei ihr hierfür außerhalb des Sauerlands kaum noch geeignetes Gerät zur Verfügung stand. Hinzu kam, dass zunächst die Strecken freigemacht

In dieser Ausgabe:

- S. 1 – 3: Schnee**
- S. 3 – 5: Essen, IC 34**
- S. 6 – 8: Hollandstrecke**
- S. 8 – 11: Schnellbusse, Kurzmeldung**
- S. 11 – 12: Impressum, Termine**

wurden, Nebenanlagen wie Abstellgleise aber nicht. So kam es vor, dass die über Nacht meist unter freiem Himmel abgestellten SPNV-Triebwagen am nächsten Morgen erst mit Mühe fahrbereit gemacht werden mussten, dann aber doch nicht fahren konnten, weil die Weiche zum Streckengleis zugefroren war. Viele solcher Weichen sind noch ohne Heizung, aber auch manche beheizte Weiche versagte ihren Dienst, weil der Wind sie mit Schnee und Eis schnell wieder blockierte. Insbesondere im Münsterland und im östlichen Ruhrgebiet blieben zahlreiche Strecken tagelang gesperrt, aber auch nach der Wiederaufnahme des Betriebs gab es zahlreiche Störungen an Weichen oder Signalen, besonders auffällig auf der Köln-Mindener Strecke zwischen Dortmund, Essen-Altenessen und Duisburg, wo immer wieder unterschiedliche Störungsorte angezeigt wurden.

Auch die Information über die Züge war entweder widersprüchlich oder auch einfach falsch. Im Reisendeninformationssystem der DB mit Istzeit angezeigte Züge kamen zuweilen doch nicht, sondern verschwanden plötzlich ohne weiteren Hinweis von der Anzeige. Dennoch war mancherorts der Zugverkehr früher wieder verfügbar als die kommunalen Busse und Bahnen.

Bus und Straßenbahn

Während die DVG bereits im Laufe des Sonntags fast auf dem ganzen Bus- und Bahnnetz wieder fuhr – die Straßenbahnen 901 und 903 allerdings nur im Tunnel und ansonsten als Schienenersatzverkehr (SEV) –, ruhte bei STOAG, Ruhrbahn, Bogestra und DSW21 der Betrieb weitestgehend. Am Dienstag wurde in Oberhausen ein Busnotbetrieb auf der ÖPNV-Trasse aufgenommen, am Mittwoch dann der Großteil des Busverkehrs bis auf einzelne enge Streckenabschnitte, wo auf parallele freie Straßen ausgewichen wurde. Für die 112 musste bis zum Folgemontag (15.02.) ein SEV eingesetzt werden.

Die Ruhrbahn Essen startete am Dienstag mit Fahrten auf den Tunnelstrecken, ab Mitt-

woch auch mit Busverkehr. Am Donnerstag waren dann im Schienenverkehr die U 11 (bis auf den Abschnitt Altenessen – GE-Horst) und die U 18 in Betrieb, und es pendelten Straßenbahnen zwischen Helenenstraße und Steele sowie Berliner Platz und Florastraße. Für die 107 fuhr ein Bus zwischen Hbf und Katernberg. Zwar fuhren rund zwei Dutzend Buslinien wieder, aber für die Bahnen z. B. nach Borbeck, Margaretenhöhe oder Rellinghausen gab es keinen Ersatzverkehr, man konnte nur auf Umwegen mit Bussen dorthin gelangen. Erst am Freitag fuhren auch hier SEV-Busse. Am folgenden Montag fuhren immer noch nicht alle Bahnen planmäßig, am Mittwoch, 10 Tage nach dem starken Schneefall hatte dann Tauwetter zur Normalisierung der Verkehrslage geführt.

Bei der Ruhrbahn Mülheim startete zunächst die U 18 sowie die 102 nur auf dem Tunnelabschnitt, ab Mittwoch kamen dann die meisten Buslinien unter Auslassung von engen Straßen und Steigungsabschnitten hinzu. Für die nicht verkehrenden Straßenbahnen gab es nur teilweise Ersatz, für die 104 und den Nordabschnitt der 102 nach Dümpten erst ab Freitag. Erst am darauffolgenden Dienstag bzw. Mittwoch wurden die restlichen Straßenbahnabschnitte wieder bedient.

Bei der Bogestra ein ähnliches Bild: Am Donnerstag fuhren Bahnen überwiegend im Tunnel sowie zur Hustadt und nach Höntrop. SEV gab es auf den Strecken Hbf – Linden – Hattingen, Langendreer – Witten und Erle – Buer, jedoch nicht z. B. nach Wattenscheid, Gerthe, Laer, Wanne-Eickel oder zwischen Buer und Horst. Nur schleppend wurden hier zusätzliche SEV-Busse eingesetzt, jedoch nicht auf der Strecke nach Laer – Langendreer, wo die Website erst am Montag (15.02.) auf die parallelen Linien 345 und 355 verwies. Selbst am Mittwochmorgen (17.02.) waren die Strecken nach Langendreer und Gerthe noch nicht wieder betriebsbereit.

Auch die DSW 21 startete zunächst mit den Tunnelstrecken, anschließend wurden die einzelnen Äste schrittweise wieder in Betrieb

genommen. Zunächst gab es nur auf einem Teil der Strecken SEV. Es fehlten Schulte-Rödding – Scharnhorst (Schienenverkehr wieder ab Samstag), Dorstfeld – Marten (ab Montag), Geschwister-Schöll-Straße – Westfalenhütte (ab Dienstag). Erst Mitte der Folgeweche konnte als letztes der Normalbetrieb auf dem Ostast der U 43 nach Wickede wiederaufgenommen werden. Bei den Bussen wurden zunächst die Hauptlinien wieder befahren, ab Samstag waren der Großteil, ab Montag (15.02.) fast alle wieder in Betrieb.

Dass es mit der Wiederaufnahme des Bus- und Bahnbetriebs für die Fahrgäste nicht getan ist, belegt das Titelbild. Das Beispiel aus Oberhausen zeigt, dass es vielerorts Unklarheiten über die Zuständigkeiten bei der Schneeräumung an Haltestellen gibt, insbesondere wenn bei der Räumung der Straßen der Schnee am Rand und damit auch an den Haltestellen aufgetürmt wurde. Je nach örtlicher Satzung ist der kommunale Reinigungsbetrieb, das jeweilige Verkehrsunternehmen oder der Besitzer des anliegenden Grundstücks (wie in Oberhausen) dafür zuständig. Dass bei solchen Verhältnissen der Ein- und Ausstieg besonders lange dauert und dadurch der Fahrplan nicht eingehalten werden kann, versteht sich von selbst. Auch besteht dadurch eine besondere Unfallgefahr. Es wäre schön, wenn in den Kommunalparlamenten auch dies und nicht nur die Probleme der Autofahrer mit dem Winterdienst

behandelt werden.

Kommentar

Dass Verkehrsbetriebe und Netzbetreiber bei uns nicht optimal auf stärkeren Schneefall vorbereitet sind, konnte man ahnen. Vielerorts mangelte es aber nicht nur an Gerät oder Personal, sondern auch an Plan. Wenn eine gut ausgelastete Schienenstrecke nicht befahrbar ist, dann muss ein kommunaler Verkehrsbetrieb seine vorhandenen Busse vorrangig hierfür einsetzen, statt sie auf wenig nachgefragten Strecken zu verplanen. Wenn bei Straßenbahnlinien wie der 102 (Uhlenhorst – Dümpten) oder 308 (Hattingen – Gerthe) zwar der Südast, nicht aber der Nordast im SEV angeboten wird und auch sonst die Bedienungslücken eher in weniger gut angesehenen Stadtbezirken, die in den Hellwegstädten durchweg im Norden liegen, auftreten, dann hat das schon ein Geschmäckle.

Der ÖPNV muss für alle da sein, nicht nur bei Schönwetter! Es war für mich schon ein ungewohntes Erlebnis, dass ich gegenüber der Presse für die Bewältigung des Schneechaos im Ruhrgebiet ausgerechnet der meist kritikwürdigen DVG ein besonderes Lob aussprechen konnte, auch wenn dort nicht alles funktionierte. Auch die Information über die Betriebslage war dort mit einem Internetblog, der mehrmals täglich aktualisiert wurde, aber immer den Gesamtverlauf protokollierte, vorbildlich.

Veränderungen im „Lead City“-Angebot

Essen. (mb) Im Förderprogramm gegen Feinstaub-Probleme wurde Essen im November 2017 zur „Lead City“, also zu einer der bundesweit fünf Modellstädte mit Maßnahmen zur Luftreinhaltung. Gefördert wurden vom Bund verschiedene Aspekte umweltfreundlicher Mobilität für zwei Jahre.

Neben „intelligenten“ Ampeln zur Steuerung von Verkehrsflüssen auf Hauptverkehrsstraßen und diversen Aktionen für vergünstigte Ruhrbahn-Tickets wurden in Essen insbesondere Angebotsverbesserungen im Busnetz gefördert:

- In der Hauptverkehrszeit fahren die Linien SB15 nach Burgaltendorf, 146 nach Kray und

169 zwischen Bredeney und Heidhausen im 5-Minuten-Takt.

- Die Tangentiallinie 170 fährt zwischen Borbeck und Kray montags bis freitags tagsüber alle 5 Minuten, im weiteren Abschnitt über Leithe bis Steele alle 10 Minuten.

- Die Linie 161 (Schölerpad – Rütterscheid – Stoppenberg) verkehrt montags bis freitags

ganztäglich, so dass die Tangentiallinien 160/161 durchgehend einen 10-Minuten-Takt bilden.

- Die Tram 103 fährt montags bis freitags ganztägig nach Steele, so dass mit der Linie 109 zusammen ein 5-Minuten-Takt entsteht.

Die Realisierung erfolgte im Sommer 2019. Die Beschaffung von Fahrzeugen, Erweiterung von Betriebshöfen und vor allem Rekrutierung von über 70 Fahrerinnen und Fahrern erfolgte in Rekordzeit.

PRO BAHN hat die Maßnahmen damals begrüßt, aber auch auf die mangelnde Nachhaltigkeit des Verfahrens hingewiesen: Bis heute gibt es vom Bund keine Perspektive für die Weiterführung der Angebote nach Ablauf der zwei Jahre. In Essen hatte sich die zeitliche Beschränkung auch in der Linienführung bemerkbar gemacht: Das Netz wurde so gestaltet, dass es nach Ende des Projekts sofort wieder auf den vorherigen Stand reduziert werden kann. Optimierungspotentiale wurden daher vermieden, was beispielsweise zu diversen Schleifenfahrten im Stadtteilzentrum von Kray führt.

Die Maßnahmen wurden zwischenzeitlich einer Evaluierung unterzogen. Auf den Buslinien wurde die Auslastung im Frühjahr 2019 und im 1. Quartal 2020 (noch vor Beginn der Pandemie) erhoben, eine weitere Zählung fand im Herbst 2020 statt. Zwischen den beiden ersten Zählungen stiegen die Fahrgastzahlen auf dem Ast nach Kray und auf der Linie 161 um rund 40 % und waren auch im Herbst 2020 noch signifikant höher als 2019. Bei der Straßenbahnlinie 103 konnte aufgrund der Pandemie die erste Zählung in 2020 nicht stattfinden. Auf den Linien SB15 und 169 gab es keine nennenswerten Steigerungen der Fahrgastzahlen, so dass die 5-Minuten-Takte zum Fahrplanwechsel am 07.01.2021 zurückgenommen wurden.

Der ganztägige 5-Minuten-Takt der Straßenbahnen 103 und 109 auf der Steeler Strecke (vorher nur in den Hauptverkehrszeiten) wird gut angenommen und soll fortgeführt werden. Die Evaluierung stellt nicht nur eine gute Nutzung fest, sondern auch eine gleichmäßigere

Auslastung beider Linien. Gleiches gilt für die Taktlücke auf der südlichen Ringlinie 160/161, wo sich die beiden Linien jetzt ganztägig zum 10-Minuten-Takt überlagern.

Der komplett neue 5-Minuten-Takt auf der Linie 146 nach Kray soll ebenfalls fortgeführt werden, da die Nachfrage hoch ist. Die Evaluierung benennt diese Strecke als „schienerwürdigen Abschnitt“ und erwartet eine Zunahme der Fahrgastzahlen mit Fertigstellung der Aldi-Nord-Zentrale nahe der Haltestelle Schönscheidstraße.

Auf der nördlichen Ringlinie 170 sollen die Taktverdichtungen in den Hauptverkehrszeiten beibehalten werden. Im Abschnitt Borbeck – Kray besteht dann 5-Minuten-Takt in der HVZ, sonst tagsüber 10-Minuten-Takt. Im Abschnitt Kray – Freisenbruch – Steele ist es ein 10- bzw. 20-Minuten-Takt.

Die Verwaltungsvorlage schlägt vor, diese Maßnahmen unabhängig von Lead City fortzuführen und dafür städtisches Budget bereitzustellen, ca. 1,8 Mio. Euro im Jahr. Damit setzt sich ein positiver Trend fort, das Angebot in Schritten relevant auszuweiten – bislang mit Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan, der zusätzlichen Bestellung SB16 abends und an Wochenenden und der Finanzierung einer komplett neuen Straßenbahnlinie für die Bahnhofstangente. PRO BAHN findet das aus Sicht der Fahrgäste außerordentlich positiv und unterstützt die Stadt Essen in diesem Vorgehen. Aus Sicht von PRO BAHN ist es allerdings sinnvoll, das Liniennetz in Kray so zu überarbeiten, dass Umwege vermieden werden – das ist sinnvoll, wenn die neuen Leistungen zum Regelangebot werden und keine Gefahr mehr besteht, dass sie zeitnah wieder gekürzt werden. Insbesondere sollte das Angebot auf der Direktverbindung zwischen Kray Mitte und Steele S endlich verdichtet werden (bisher nur 20-Minuten-Takt), auch mit Blick auf den anstehenden Wegfall des Halts Essen-Kray Süd im Rahmen des RRX-Ausbaus. Details finden sich im Essener Rats-Informationssystem (ris.essen.de) unter der Vorlage 0252/2021/6.

IC 34 rollt ab Dezember

Unna. (le) Ab dem Fahrplanwechsel am 12.12.2021 wird der IC 34 zweistündlich seine Fahrt von Frankfurt über Wetzlar, Siegen, Finnentrop und Iserlohn-Letmathe nach Münster aufnehmen. Sechs der acht Zugpaare nehmen den Weg über Witten und Dortmund nach Münster, die anderen zwei fahren über Schwerte, Unna und Hamm, wovon einer bis/ab Norddeich Mole verkehrt. Zum Einsatz kommen die schon von den IC-Linien 32 (Koblenz – Oberhausen – Münster – Norddeich Mole) und 55 (Köln – Hagen – Hannover – Dresden) bekannten Doppelstock-Wendzüge mit 468 Sitzplätzen, davon 70 in der 1. Klasse.

Die sechs Zugpaare über Dortmund werden auf der Ruhr-Sieg-Strecke zwischen Siegen und Letmathe fast alle Halte des RE 16 (Siegen – Hagen – Essen) bedienen (Ausnahme Welschen Ennest) und ersetzen dabei Fahrten dieser Linie. In den entsprechenden Stunden wird daher der RE 16 von Essen kommend in Hagen Hbf statt in Iserlohn-Letmathe geteilt. Der dreiteilige Triebwagen fährt weiter nach Iserlohn und stellt in Letmathe Anschluss an den IC 34 her, der zweiteilige Triebwagen bleibt in Hagen. In den frühen Morgenstunden wird montags bis samstags ein zusätzliches Zugpaar der RB 91 zwischen Siegen und Finnentrop die heutige Bedienung der kleineren Halte durch den RE 16 ersetzen.

Zwischen Siegen und Dillenburg muss der RE 99 (Siegen – Gießen – Frankfurt) in den entsprechenden Stunden wegen des IC 34 in eine veränderte Zeitlage rücken. Damit geht in Siegen der Anschluss mit dem RE 9 verloren, dieser besteht dann zwischen RE 9 und IC 34. Der RE 99 bedient in diesen Stunden zwischen Siegen und Dillenburg alle Halte. Dafür entfällt dann die RB 95 (Siegen – Dillenburg), die damit nur noch zweistündlich und sonn- und feiertags gar nicht mehr verkehrt. Einzelne zusätzliche Leistungen der RB 95 werden samstags abends die stündliche Bedienung aller Halte sichern. Zusätzlich gibt es kleinere Änderungen auf der Strecke Betzdorf – Siegen in der Morgenspitze (RB 90) und an Samstagen (RB 93).

Verbundtickets sind gültig

Nach einer europaweiten Ausschreibung hat DB Fernverkehr das EU-weite Ausschreibungsverfahren für die Anerkennung der

Nahverkehrstickets in den IC-Zügen zwischen Iserlohn-Letmathe und Dillenburg gewonnen. Diese Vereinbarung hat eine Laufzeit von fünf Jahren und kostet den NWL im nächsten Jahr 3,94 Mio. Euro. Saldiert mit den Abbestellungen bei RE 16 und RB 95 (-3,63 Mio. Euro) und o. a. Mehrbestellungen (+0,13 Mio. Euro) ergeben sich für den NWL Mehrkosten von 0,44 Mio. Euro. Per Saldo werden jährlich rund 347.000 Zugkilometer im Nahverkehr abbestellt, dafür sind rund 402.000 IC-Zugkilometer für Nahverkehrskunden freigegeben.

Nach den Unterlagen des NWL sind nur die sechs IC-Zugpaare über Dortmund für Nahverkehrskunden freigegeben, die zwei Zugpaare über Unna jedoch nicht, da parallel dazu der RE 16 weiterhin verkehrt. Im Abschnitt Siegen – Dillenburg würde dies allerdings bedeuten, dass in den entsprechenden Stunden nur der verschobene RE 99 nutzbar ist und somit auch kein Anschluss mit dem RE 9 für Nahverkehrskunden besteht.

Im Sommer wollen NWL und DB die Öffentlichkeit über die Details des Fahrplans und der tariflichen Anerkennung informieren.

Kommentar

Es ist erfreulich, dass Südwestfalen mit dem IC 34 wieder einen Fernverkehrsanschluss bekommt, und das nicht nur mit Einzelzügen, sondern im Zwei-Stunden-Takt. Die Lösung für die Anerkennung von Verbundtickets erscheint allerdings noch nicht ausgereift, da diese in einzelnen Zugpaaren nicht möglich ist, insbesondere wenn zwischen Siegen und Dillenburg keine alternative Verbindung im Nahverkehr angeboten wird. Da ist noch Luft nach oben!

SPNV: Viele Reaktivierungen gewünscht

Unna/Gelsenkirchen. (le) In den letzten Jahren häuften sich die Forderungen aus dem politischen Raum nach Reaktivierung von Bahnstrecken in ganz NRW. Hintergrund dafür ist u. a. die neue Förderkulisse im Land, mit der nicht nur die Investitionskosten zu 90 % und mehr gefördert werden können, sondern auch entsprechende Betriebsmittel vom Land bereitgestellt werden. Inzwischen gibt es drei mögliche Fördertöpfe für die Streckenerneuerung, nach § 12 ÖPNVG (Investitionstopf der Zweckverbände), nach § 13 ÖPNVG (Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse) und nach dem neuen Gemeindefinanzierungsgesetz (GVFG). Welche Planungen laufen, was ist noch beabsichtigt in unserem Raum? Wir geben einen Überblick.

Im NWL sind die Planungen für zwei Projekte bereits fortgeschritten, die WLE-Strecke zwischen Münster und Sendenhorst und die TWE-Strecke zwischen Verl und Harsewinkel. Für beide war eine Betriebsaufnahme Ende 2023 kommuniziert worden, jetzt ist von 2025 auszugehen.

Für die WLE-Strecke läuft das Planfeststellungsverfahren. Nach der Offenlegung im letzten Jahr gab es insgesamt 282 Einwendungen. Ein Erörterungstermin ist noch nicht festgelegt. Ursprünglich war vorgesehen, die Züge in Münster Hbf auf dem zu reaktivierenden Bahnsteig an Gleis 21 enden zu lassen. Inzwischen wird, auch im Hinblick auf den Deutschlandtakt und die S-Bahn Münsterland, eine größere Lösung angestrebt, die einen Bahnsteig an Gleis 20 mit zwei Haltepositionen und 400 m Gesamtlänge vorsieht. Vorab muss Ersatz für die heute bestehenden Abstellmöglichkeiten an Gleis 20 und 21 gefunden werden. Der Terminplan sieht jetzt vor, dass bis Ende 2023 die Planungen abgeschlossen und das Baurecht erlangt ist, so dass die Inbetriebnahme in 2025 erfolgen kann. Auch bei der TWE-Strecke verzögern sich die Planungen um etwa zwei Jahre. Nebeneffekt dieser Verzögerung: Statt mit einem Vorlaufbetrieb mit Dieselfahrzeugen zu starten, ist es jetzt realistisch, dass die WLE-Strecke dann gleich mit lokal emissionsfreien BEMU-Fahrzeugen befahren werden kann.

Zurzeit wird für zwei weitere Strecken die Standardisierte Bewertung durchgeführt: die Tecklenburger Nordbahn (TN, Osnabrück – Recke) und die Röhrtalbahn (Neheim-Hüsten

– Sundern). Für die TN-Strecke ist bald mit einem Ergebnis zu rechnen.

Für die Strecke Bocholt – Borken – Coesfeld (wir berichteten in **Ruhrschiene 2020#2**) hat das Land NRW Ausnahmegenehmigungen für die Wiedereinrichtung von Bahnübergängen beim Bundesverkehrsministerium beantragt, womit die Streckenreaktivierung einen Nutzen-Kosten-Quotienten von über 1 erreichen könnte. Mit einer Antwort wird in den nächsten Monaten gerechnet. Unter Federführung der Bentheimer Eisenbahn wird seit Sommer 2020 eine Machbarkeitsstudie für die Reaktivierung der Strecke Bad Bentheim – Gronau durchgeführt, ein Ergebnis ist noch nicht bekannt.

Da die Kommunen zahlreiche weitere Strecken zur Reaktivierung vorgeschlagen haben, will der NWL die entsprechenden Machbarkeitsstudien mit vereinfachten Standardisierten Bewertungen gebündelt durch Ingenieurbüros erstellen lassen, um vergleichbare Ergebnisse zu bekommen. Dabei kann er auf ein Programm des Landes zur Förderung von Planungsvorräten zurückgreifen. Für ein erstes in diesem Jahr zu startendes Bündel sind neben vier Strecken in OWL folgende Strecken vorgesehen:

- Brilon Stadt – Büren – Paderborn
- Sendenhorst – Beckum – Lippstadt
- Lippstadt – Warstein
- Lengerich – Ibbenbüren
- Recke – Rheine
- Halver – Halver-Oberbrügge

Für ein zweites Bündel, Bearbeitung in 2022, sind bisher die Strecken Borken – Ahaus – Steinfurt-Burgsteinfurt und Meinerzhagen –

Krummenerl – Listerscheid angedacht. Auch für die Anbindung der Stadt Bergkamen ist die Vergabe einer Machbarkeitsstudie geplant.

VRR

Im VRR fährt seit September 2020 die S 9 auch zwischen Bottrop und Recklinghausen, bislang allerdings ohne Halt zwischen Gladbeck West und Recklinghausen Hbf. Damit die reaktivierte „Hertener Bahn“ ihrem Namen auch gerecht wird, müssen aber noch die Bahnsteige in Herten und Herten-Westerholt sowie zusätzliche Bahnsteige in Gelsenkirchen-Buer Nord gebaut werden. Entsprechende Arbeiten starten jetzt, mit einer Inbetriebnahme ist sukzessive ab Ende 2022 zu rechnen.

Zur Zeit wird für die Reaktivierung der Walsumbahn (Oberhausen – Duisburg-Walsum – Wesel) eine Machbarkeitsstudie erstellt. Dabei wurden durch das für viele ITF-Planungen tätige Büro SMA und Partner AG mögliche Planfälle für die Durchbindung der Strecke in Richtung Essen und in Richtung Duisburg/Düsseldorf geprüft. Nach dem jetzt bekannt gewordenen Zwischenstand werden vier Planfälle untersucht:

- Variante 1: jeweils 60-Minuten-Takt nach Moers und Essen
- Variante 2: 30-Minuten-Takt nach Essen
- Variante 3: 30-Minuten-Takt nach Moers
- Variante 4: 30-Minuten-Takt nach Moers und Essen

Während Variante 1 ohne zusätzliche Infrastruktur möglich ist, sind für die Varianten 2 und 3 Ausbaumaßnahmen im Knoten Oberhausen erforderlich. Bei Variante 4 muss hier gar eine Überführung gebaut werden. Ein Zuglauf nach Düsseldorf erscheint nach jetzigem Stand kaum möglich. Für eine Durchbindung auf die S 1 nach Düsseldorf müssten Halte zwischen Duisburg und Düsseldorf Flughafen auslassen werden, bei einer Führung über die Ratinger Weststrecke erfordern die derzeitigen Fahrlagen ein zusätzliches Gleis vom Duisburger Hauptbahnhof bis Abzweig Kaiserberg. Dies wäre allerdings nur mit einem Abriss von Wohnbebauung in Duisburg-Duissern möglich.

Die Fertigstellung der Studie ist für den Sommer vorgesehen.

In einer Übersicht über weitere angedachte Machbarkeitsstudien führt der VRR aus unserem Raum die Strecken Witten – Oberwengern – Hagen und Hattingen – Herbede – Oberwengern – Hagen auf.

Im Kreistag Wesel wurden weitere Streckenreaktivierungen gefordert, u. a. Wesel – Hervest-Dorsten – Haltern und Moers – Duisburg-Beeck – Oberhausen. Zur Strecke Wesel – Haltern hat der VRR eine negative Einschätzung abgegeben, da die Trasse in Schermbeck und vor allem Dorsten nur in Randlage entlangführt und vielerorts bereits überbaut ist. Eine Reaktivierung käme weitgehend einem Neubau gleich, so dass mit sehr hohen Kosten zu rechnen sei.

Bei der Strecke Moers – Oberhausen ist der früher genutzte Bahnsteig in Duisburg-Meiderich Süd inzwischen vollständig rückgebaut, ebenso die Oberleitung auf der Strecke Duisburg-Meiderich Süd – Oberhausen Hbf (Ruhortbahn). Da auch die erreichbare Fahrzeit Moers – Oberhausen gegenüber dem heutigen RE 44 über Duisburg nur kaum Vorteile bieten würde, halten wir die Reaktivierungschancen hier für gering.

Bochum – Recklinghausen

Eine weitere Verbindung, die seit mehreren Jahren diskutiert wird, ist ein Direktzug zwischen Bochum und Recklinghausen. Diesen gab es hier schon früher, allerdings mit Kopfmachen über Herne. Es wäre jedoch keine echte Reaktivierung, da hierfür gar kein Aus- oder Neubau erfolgen müsste. Nach einer Untersuchung des VRR ließe sich ein Halbstundentakt einrichten. Aufgrund der eingeschränkten Bahnsteiginfrastruktur in Recklinghausen Hbf erfordert dies eine Weiterführung bis Haltern am See. Der VRR hat im letzten Jahr für diese Verbindung entsprechende Betriebsmittel beim Land beantragt. Sobald diese bewilligt werden, kann der VRR den Betrieb auf dieser Relation ausschreiben.

Mehr Schnellbusse für NRW

NRW. (Ie) Anfang 2020 trat die Neufassung der ÖPNV-Pauschalenverordnung des Landes NRW in Kraft. Ein wichtiger Punkt war die Erhöhung der SPNV-Pauschale um 100 Mio. Euro (verteilt auf 13 Jahre) mit dem Zweck der Förderung von Schnellbussen insbesondere im ländlichen Raum. Aus diesem Grund wurden die Mittel an die SPNV-Zweckverbände nach dem Schlüssel 55 % Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), 30 % Nahverkehr Rheinland (NVR), 15 % Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) verteilt. Was ist seitdem erfolgt?

Land und Zweckverbände haben sich zunächst auf einen Kriterienkatalog für förderwürdige Schnellbuslinien geeinigt, in dem sowohl die Qualität der eingesetzten Fahrzeuge als auch Vorgaben für Tarifierung, Linienführung und Fahrplangestaltung enthalten sind. Die Schnellbusse sollen mit allen vor Ort gültigen Verbundtickets ohne Zuschlag nutzbar sein. Eingesetzt werden sollen neue bzw. neuwertige Fahrzeuge mit u. a. niederflurigem Einstieg oder Low Entry, Klimatisierung, W-LAN und USB-Steckdosen, akustischer und optischer Fahrgastinformation sowie Fahrgastzählgeräten. Die Linienführung soll möglichst direkt sein (Umfwegfaktor maximal 1,2), die Reisegeschwindigkeit mindestens 30 km/h betragen. Zumind. an einem Linienende muss die Linie an den SPNV auch fahrplanmäßig anschließen. Die Mindestbedienungszeiträume sind montags bis freitags 6 bis 20 Uhr und samstags 9 bis 18 Uhr, jeweils mindestens im Stundentakt. Bei der Umsetzung haben die drei Zweckverbände anschließend unterschiedliche Strategien gewählt.

Der NVR stockte seinen Anteil an der Landesförderung noch um einen mittleren sechsstelligen Betrag auf 3,3 Mio. Euro pro Jahr auf und benannte eine Liste von 51 grob definierten Relationen, auf denen er einen Einsatz von Schnellbussen für wünschenswert hält. Nach Rückmeldung der Kommunen wurde die Liste auf 56 Relationen aufgestockt. Hierbei waren auch mehrere Verbindungen in unseren Raum vorgesehen, so Remscheid-Lennep – Radevormwald – Lüdenscheid, Lüdenscheid – Wipperfürth – Kürten – Bergisch Gladbach und Olpe – Drolshagen – Bergneustadt – Gummersbach. Bei der anschließenden Auswahl

von 13 Linien, die für zunächst fünf Jahre eine Förderung von 0,75 Euro pro Fahrplankilometer erhalten, wurden bis auf eine Verbindung nach Dormagen allerdings keine Linien in den NWL- oder VRR-Raum berücksichtigt.

NWL plant kleinteilig

Der NWL hat zwar eine Förderrichtlinie aufgestellt, überträgt aber die Mittel an seine Mitgliedszweckverbände (ZRL, ZVM, ZWS, nph und VVOWL), die in eigener Verantwortung über die Art und Weise der Weiterleitung an die Busunternehmen als Letztempfänger entscheiden. Der Zweckverband Ruhr-Lippe (ZRL) hat daraufhin eine Aufschlüsselung der auf seinen Bereich entfallenden Fördermittel auf die Kreise und die Stadt Hamm beschlossen. Da diese bereits Planungen zur Umsetzung von Schnellbussen eingeleitet hätten, hält er eine übergeordnete Planung von Schnellbuslinien durch den NWL oder ZRL nicht für erforderlich. Über eine eigene Richtlinie zur Angebotsförderung im kommunalen Verkehr, für die jährlich 1 Mio. Euro bereitstehen, können auch die Schnellbusse zusätzlich gefördert werden. Bislang sind im Kreis Unna zwei Schnellbusprojekte geplant: eine Wiederdurchbindung der zur Zeit in Hamm-Herringen endenden Linie S 20 (Lünen – Bergkamen – Hamm) bis zum Hauptbahnhof (Arbeitstitel S 80) und eine neue Linie S 40 (Lünen – Bergkamen-Oberaden – Kamen – Unna, nicht über Bergkamen Mitte). Auch im Märkischen Kreis soll eine bestehende Schnellbuslinie auf den NWL-Standard gehoben werden. Im Kreis Soest sind zusätzliche Fahrten auf den Korridoren Lippetal – Soest, Werl – Wickede – Menden, Soest – Warstein, Lippstadt – Warstein und Soest – Möhnesee –

Arnsberg geplant. Aus dem Hochsauerlandkreis ist keine Planung bekannt.

Nachdem das Verkehrsministerium in einem Schreiben den schleppenden Mittelabfluss im NWL beklagt hatte und dafür die teils zweifache Weiterleitung der Mittel bis auf Kreisebene als mögliche Ursache anführte, benannte der ZRL den hohen Anspruch an die Fahrzeuge, insbesondere die geforderte Installation von Fahrgastzählgeräten als Grund für Verzögerungen. Zur Abhilfe wurde ein Förderprogramm in Höhe von 1 Mio. Euro zur entsprechenden Ausstattung von Neufahrzeugen aufgelegt.

ZWS: SB1 kommt wieder

Der Zweckverband Westfalen-Süd (ZWS) hat ein Schnellbuskonzept erstellt, bei dem zehn Korridore, auch verbandsübergreifend z. B. bis Gummersbach, untersucht wurden. Ergebnis ist die Empfehlung, eine stündliche Schnellbusverbindung zwischen Siegen und Olpe, entsprechend der früheren Linie SB1, wieder einzurichten. Trotz der leicht höheren Gesamtfahrzeit wird ein Fahrweg über Kreuztal mit Bedienung des Bahnhofs vorgeschlagen, wodurch diese Linie insgesamt eine höhere Netzwerke und weniger Auswirkungen auf die bestehenden Linien hat. Auch eine Durchbindung auf den Korridor Olpe – Gummersbach (Linie 301) ist zu untersuchen. Hier besteht allerdings die Gefahr, dass nicht alle Förderkriterien von NWL und NVR eingehalten werden könnten. Für die Linie SB4 (Siegen – Burbach) wird eine Verdichtung auf Stundentakt montags bis samstags (heute Zweistundentakt nur montags bis freitags) empfohlen, wird aber als möglicherweise nicht förderfähig eingeschätzt. Eine neue Schnellbuslinie SB2 (Siegen – Freudenberg) könnte hingegen in den Genuss der NWL-Fördermittel kommen. Von den beiden Kreisen Olpe und Siegen-Wittgenstein wurde beschlossen, zunächst die SB1 mit Fahrweg über Kreuztal zu realisieren. Dazu erfolgte im Juli 2020 die europaweite Vorabkennzeichnung, so dass bei erfolgreicher Ausschreibung der Betrieb im Herbst 2022 aufgenommen

werden kann.

Auch im Zweckverband Münsterland (ZVM) wurden die Fördermittel nach einem besonderen Schlüssel auf die Kreise und die Stadt Münster aufgeteilt, wobei der Anteil der Stadt Münster den Kreisen für ihre nach Münster führenden Schnellbuslinien zugeschlagen wurde. Bei den Kreisen konnte herausgefunden werden, dass entsprechend den örtlichen Nahverkehrsplänen zusätzliche Fahrten auf den Linien S 10 (Recke – Mettingen – Osnabrück), S 20 (Warendorf – Münster), S 35 (Warendorf – Ahlen), S 50 (Ibbenbüren – FMO – Münster), S 60 (Nottuln – Münster), S 70 (Vreden – Ahaus – Heek – Münster) und S 75 (Bocholt – Borken – Münster) bestellt bzw. ausgeschrieben wurden, aber keine neuen Schnellbuslinien geplant sind.

VRR mit großem Konzept

Der VRR hat mit gutachterlicher Unterstützung ein verbundweites Schnellbuskonzept erarbeitet, das nach Diskussion mit den lokalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen schließlich 80 verkehrlich sinnvolle Linien ergab, die ganz überwiegend jeweils mehrere Aufgabenträger (Kreise, kreisfreie Städte) berühren. 20 Linien führen auch zu benachbarten Aufgabenträgern im NVR, NWL bzw. den Niederlanden. Die Linien sollen im ländlichen Raum überwiegend stündlich, im Ballungsraum hingegen in der Woche tagsüber alle 30 Minuten verkehren. Auf einigen Korridoren sind auch Linienüberlagerungen vorgesehen. Alle bestehenden SB-Linien wurden untersucht, viele davon wurden unverändert bzw. mit Anpassungen in das Konzept übernommen. SB-Linien, die nicht den Kriterien des Schnellbuskonzepts insbesondere bezüglich Linienführung und Reisegeschwindigkeit entsprechen wie z. B. die früheren CE-Linien in Oberhausen, sollen außerhalb des SB-Konzepts weiter betrieben werden. Für alle Linien wurden Rahmenfahrpläne mit Berücksichtigung der SPNV-Anschlüsse erstellt. Anschließend wurde mit Hilfe einer fahrplanscharfen Verkehrssimulation für jede Linie das Fahrgastpotential ermittelt, sowohl

Schnellbusse

die Neufahrgäste als auch die von anderen SPNV- oder ÖPNV-Linien überwechselnden Reisenden. Schließlich erfolgte eine Auswahl vorrangiger Linien. Dafür wurden die Linien nach vier Indikatoren in ein Ranking gebracht: Anzahl Beförderungsfälle, Beförderungsleistung in Personenkilometern, Anteil Neuverkehr an der Beförderungsleistung und mittlere Querschnittsbelastung. Für die Auswahl wurden Linien mit starker Konkurrenz zu SPNV-Verbindungen oder mit Schwerpunkt außerhalb des VRR nicht berücksichtigt. Jeweils sechs neue und sechs Bestandslinien wurden ausgewählt, davon aus unserem Raum:

- X05: Wesel – Schermbeck – Dorsten
- X10: Recklinghausen – Datteln – Waltrop – Lünen
- X13: Datteln – Waltrop – DO-Mengede – DO-Dorfeld – DO Universität – DO Technologiepark
- X17: Hattingen – Velbert – Heiligenhaus – A44 – D Flughafen Bf
- X32: Kleve – Kalkar – Rees – B 67 – Bocholt
- X38: Moers – DU-Hamborn – OB-Sterkrade
- X42: Oberhausen – OB-Sterkrade – BOT-Kirchhellen – Dorsten
- X89: Hagen – Sprockhövel-Haßlinghausen – Sprockhövel-Niedersprockhövel – Hattingen

Da der VRR aus der Landesförderung nur knapp über 1 Mio. Euro pro Jahr erhält, sollen jetzt noch einzelne Linien für die Förderung ausgewählt werden. Umgesetzt werden könnten diese Linien in den meisten Fällen durch Direktvergabe an Verkehrsunternehmen im Besitz der Aufgabenträger, ansonsten wären auch Ausschreibungen möglich, bei denen sich die kommunalen Verkehrsunternehmen nicht beteiligen dürften.

Andererseits gibt es auch Überlegungen, einen Finanzierungstopf im VRR für weitere Schnellbuslinien einzurichten. Dazu könnte die bis Ende 2019 erhobene SPNV-Umlage des Zweckverbands VRR wiederbelebt werden, sie ist weiterhin mit einem Euro in der Satzung zu finden. Analog der früheren Umlage, die nach Anzahl der SPNV-Abfahrten von den einzelnen

Kommunen erhoben wurde, könnten hierfür die Schnellbusabfahrten herangezogen werden.

Problem dabei ist allerdings, dass dies nicht die Kreise Wesel und Kleve miterfasst, die weiterhin zum Nahverkehrszweckverband Niederrhein (NVN) gehören, der keine entsprechenden Instrumente kennt. Auch generell ist die Umsetzung von Linien mit Führung durch diese Kreise problematisch, da diese fast immer dort mit bestehenden eigenwirtschaftlichen oder per Ausschreibung gewonnenen Konzessionen, die noch bis zu acht Jahren laufen, in Konflikt geraten. So hat der Kreis Wesel bereits in einer Stellungnahme zum Schnellbuskonzept erläutert, dass die VRR-Planungen den Zielen der ÖPNV-Planung des Kreises (Beibehaltung der eigenwirtschaftlichen Linienbündel) widersprechen könnten. Der Kreis möchte stattdessen lieber sein Konzept einzelner Expressbusfahrten mit Beibehaltung der bestehenden Linien weiterverfolgen.

Im Sommer ist mit einer ersten Beschlussfassung in den VRR-Gremien zu rechnen. Wichtig wird aber sein, dass das Gesamtkonzept im Auge behalten wird und so zahlreiche weitere Linien entstehen, die nicht wie heute an den Stadt- oder Konzessionsgrenzen enden.

Kommentar

Es ist schon erstaunlich, dass sich Land und Zweckverbände auf einheitliche Kriterien für Schnellbusse einigen können, die Umsetzung dann aber sehr unterschiedlich verläuft. Für den SPNV sind in NRW die Zweckverbände zuständig, für Busse und Bahnen hingegen die Kreise und kreisfreien Städte. Wir wissen aus vielfacher Erfahrung, dass dazwischen ein Lücke klafft. Die Schnellbusse sollen genau diese Lücke schließen, insofern müssen sie auch mit Blick auf den SPNV geplant werden. Insofern ist die Vorgehensweise des VRR genau die richtige, erst einmal den ganzen Raum zu überplanen, und unter Mitwirkung der kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsbetriebe ein umfassendes Zielnetz für Schnellbusse zu entwerfen. Natürlich hat das Zeit gekostet und

es hat auch einige Reibereien gegeben, aber nun liegt ein vorzeigbares Netz auf dem Tisch, das auch unabhängig von der Landesförderung weiterverfolgt werden sollte.

Im NWL und NVR soll das Geld hauptsächlich für Bestandspflege schon bestehender Verbindungen fließen, es wurden kaum neue Relationen geplant. Dabei gibt es viele Lücken im Netz, insbesondere an den Grenzen der Kreise und Zweckverbände. Aber selbst wenn diese in den Konzepten aufgezeigt wurden, schreckte man bei der Umsetzung häufig zurück, u. a. weil der Nachbar seine Fördermittel bereits anders verplant hatte. Auch im VRR gibt es noch an vielen Stellen Umsetzungsprobleme, insbesondere dort, wo die Kreise kein eigenes Verkehrsunternehmen haben, an das eine Direktvergabe möglich wäre. Bei eigenwirtschaftlichen oder ausgeschriebenen Linien kann vielfach erst nach Ablauf der Konzessionen ein neues Konzept eingeführt

werden, und das ist überwiegend erst gegen Ende des Jahrzehnts. Jetzt warten wir mit Spannung auf die Umsetzung der ersten Linien. Da müssen sich die einzelnen Unternehmen und Aufgabenträger zusammenraufen, und das ist erfahrungsgemäß nicht überall einfach. Wir hoffen, dass der VRR hier weiterhin Flagge zeigt – im Sinne der Fahrgäste!

Styrum: Behelfsbrücke später

Mülheim an der Ruhr. (Ie) Während die Behelfsbrücke für die beiden Gleise von Mülheim-Styrum nach Duisburg schon gut drei Monate nach dem Tanklastunfall auf der A 40 (wir berichteten in **Ruhrschiene 2020#3**) in Betrieb genommen werden konnte, verzögert sich der Bau der beiden Brücken für die S-Bahn- und Gütergleise nach Oberhausen. War zunächst von einer Fertigstellung im Frühjahr 2021 die Rede, plant die DB jetzt eine Inbetriebnahme im September, also rund ein Jahr nach dem Unfall.

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-nrw.de> (siehe Seite 12)

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: DE 11 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, ✉ maxwill@probahn-muensterland.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 500 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 Ebbers (Ie). 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**, insbesondere zu Fahrplänen und Tarifen, wurden mit großer Sorgfalt recherchiert. Eine Gewähr für die Richtigkeit kann allerdings nicht übernommen werden.

Termine

Ein Jahr mit Corona

Liebe Mitglieder,
nun leben wir schon ein Jahr in der Pandemie und eine dritte Welle ist gestartet. Ausgerechnet jetzt, wo digitale Lösungen besonders gefragt sind, ist unsere rund 20 Jahre alte Homepage von PRO BAHN Ruhr ausgefallen. Hier sind wir auf ehrenamtlicher Basis um eine Lösung bemüht und bitten Sie, noch einige Zeit auf unsere Landesseite von PRO BAHN NRW auszuweichen.

Präsenztermine werden wir wohl auch in den nächsten Wochen Corona-bedingt nicht anbieten dürfen, so dass wir unsere Besprechungen weiterhin teils online abhalten. In unserer Dortmunder Runde haben wir mit dieser Kommunikationsform übrigens sehr gute Erfahrungen gemacht.

Regional versuchen wir uns weiterhin einzubringen, sofern wir von Ihnen auch entsprechende Hinweise erhalten. Gerne nennen wir Ihnen hierzu einige Beispiele: Baustellenplanung und -durchführung an der Betuwe, die Citybahn in Essen, der geplante neue

NVP Mülheim oder der Stationsbereich im Raum Dortmund.

Wir wünschen Ihnen eine gute Fahrt und frohe Ostern.

Ihr
Dirk Grenz
Pro Bahn Ruhr

April

Donnerstag, 08.04.2021, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, UmweltHaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf, Anmeldung an maxwill@probahn-muensterland.de

Donnerstag, 08.04.2021, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund, virtuell, Anmeldung an mantel@probahn-ruhr.de

Dienstag, 20.04.2021, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, Anmeldung an ebberts@probahn-ruhr.de

Dienstag, 27.04.2021, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, virtuell, Anmeldung an grenz@probahn-ruhr.de

Mai

Donnerstag, 13.05.2021, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund, Anmeldung an mantel@probahn-ruhr.de

Dienstag, 18.05.2021, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, Anmeldung an ebberts@probahn-ruhr.de

Dienstag, 25.05.2021, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, virtuell, Anmeldung an grenz@probahn-ruhr.de

Juni

Donnerstag, 10.06.2021, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, UmweltHaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf, Anmeldung an maxwill@probahn-muensterland.de

Donnerstag, 10.06.2021, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund, Anmeldung an mantel@probahn-ruhr.de

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 F. Maxwill, ☎ 02582 99909, ✉ maxwill@probahn-muensterland.de

Bitte hier abtrennen oder kopieren und einsenden. Oder einfach online Mitglied werden unter <http://www.pro-bahn.de/beitritt>

PRO BAHN e. V. Mitgliederverwaltung • Agnes-Bernauer-Platz 8 • 80687 München

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)