



Die Fahrgastzeitung der Regionalverbände
Münsterland und Ruhr

25. Jahrgang

Fahrgastverband
PRO BAHN

Essen: Straßenbahn zurück an die Oberfläche

Essen. (mb) Essen baut eine neue Straßenbahn durch die Innenstadt – nach fast 30 Jahren Diskussion und Planung ist das jetzt offensichtlich: Es wurden die ersten Gleise vor dem Hauptbahnhof verlegt.



Erste Straßenbahnschienen vor dem Essener Hauptbahnhof. Foto: privat

Zur Erinnerung: In den 90er Jahren wurde die Idee lanciert, wieder eine Straßenbahn durch die Stadt fahren zu lassen, um die Tunnel zu entlasten und die Stadtteile an den Hauptbahnhof anzuschließen, die nur über den Ost-West-Tunnel an die nördliche Innenstadt angeschlossen sind. Diese Strecke sollte westlich des Hauptbahnhofs durch die Innenstadt führen und über die Frohnhauser Straße verlängert werden. Nach der Kommunalwahl

In dieser Ausgabe:

- [S. 1 – 5: Essen, Mülheim an der Ruhr](#)
- [S. 5 – 8: Reaktivierungen](#)
- [S. 8 – 9: Eurobahn, Westfalenbahn](#)
- [S. 10 – 11: VRR-Tarif, S 6, RV Ruhr](#)
- [S. 11 – 12: Impressum, Termine](#)

1999 wurde das Projekt beerdigt, da die neuen Mehrheiten und die Händler der Innenstadt eine Straßenbahn als städtebaulichen Makel empfanden. Eine Wiederbelebung der Pläne gab es in veränderter Form Mitte der 2000er Jahre, als der Krupp-Gürtel überplant wurde. In der zentralen Verkehrsachse, dem Berthold-Beitz-Boulevard, wurde auch eine Straßenbahn optional vorgesehen. Ein erster Abschnitt wurde schon 2015 eröffnet, als die Linie 109 ihre direktere Linienführung über die Schederhofstraße erhielt. Dass die Innenstadt nicht direkt durchfahren wird, ist bedauerlich, allerdings wird auch diese Trasse den Fahrgästen von Nutzen sein.

Weitere Planungen

Geplant ist derzeit, die Strecke vom Hauptbahnhof über den Boulevard bis Altendorf in das neue Quartier Essen 51 zu führen und nördlich an die Haus-Berge-Straße anzuschließen. In der Zukunft besteht das Potential, dort eine Neubaustrecke zum Hafenstadion und nach Vogelheim anzuschließen. In den Planungen für das städteübergreifende Gewerbegebiet „Freiheit Emscher“ wurden in den letzten Jahren schon sehr konkrete Planungen dafür vorgestellt.

Die Trasse der Straßenbahn soll begrünt werden. Die Planungen für die Hollestraße und Hachestraße wirken dabei sehr modern und städtebaulich anspruchsvoll. Anders als 1999 gibt es positive Stimmen aus der Wirtschaft, z.B. potentielle Investoren für Grundstücke an der Hachestraße, die die Rückkehr der Straßenbahn als Antreiber für die Wiederbelebung der Innenstadt öffentlich benennen.

Ende Februar fand der offizielle Spatenstich statt. Die Bauarbeiten im ersten Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Hollestraße werden aktiv vorangetrieben. Die südliche Fahrspur soll zunächst fertiggestellt werden, während der Verkehr in der Zeit als Einbahnstraße über die nördliche Fahrspur läuft. Dabei wird der Unterbau der Straße inklusive Gleisen komplett fertiggestellt, so dass im nächsten Schritt die Fahrspuren getauscht werden können.

Die Busse werden in der Zeit umgeleitet und erhielten teilweise neue Haltepositionen am Hauptbahnhof. Dies wurde umfangreich kommuniziert. Anders als bei bisherigen Baumaßnahmen kamen dabei nicht nur provisorisch ausgedruckte Zettel zum Einsatz, sondern gut sichtbare Plakate und Leitlinien auf dem Boden. Interessant ist, dass die Linien in Fahrtrichtung Süden durch ihre direkte Führung über den Bernetunnel deutlich beschleunigt werden, sofern kein Stau ist – vielleicht bieten sich in der Zukunft Möglichkeiten, hier die Verkehre zu optimieren. Allerdings ist die Straße Freiheit vor der Südseite des Bahnhofs oft überlastet und sind die Haltestellen für die Anzahl an Bussen nicht ausgelegt, so dass häufig unübersichtliche und nicht barrierefreie Einstiegssituationen für die Fahrgäste entstehen. Die Busse müssen zudem mehrere Spuren wechseln, was zu regelmäßigen Konflikten mit dem MIV führt.

Die weitere Bauplanung sieht vor, dass der Abschnitt zur Hollestraße zuerst fertiggestellt wird. Nach Osten wird dann die Trasse in der Herkulesstraße saniert und eine neue Haltestelle am Betriebshof gebaut. Ab Mitte 2024 soll außerdem der Berthold-Beitz-Boulevard Richtung Westen gebaut und die Straßenbahn durch die Hachestraße dorthin verlängert werden. Aufwändigstes Teilstück dieser Planung ist die Unterquerung der B224 für die Straßenbahn. Mit der Inbetriebnahme der Strecke, die für Mitte 2026 geplant ist, soll die neue Trasse zwischen Betriebshof Stadtmitte und Altendorfer Straße befahren werden.

Da sich der Bau des Quartiers Essen 51 verzögert, ist noch nicht absehbar, wann die Straßenbahn nördlich der Altendorfer Straße gebaut wird. Vorsichtige Schätzungen in der Lokalpresse nennen das Jahr 2027. Wie das Liniennetz in der Übergangszeit aussieht, ist noch nicht kommuniziert. Erfreulich ist in jedem Fall, dass Stadt und Ruhrbahn bereit zu sein scheinen, tätig zu werden, sobald die Rahmenbedingungen dies zulassen. Man wird also davon ausgehen können, dass Essen 51 von Beginn an mit einer modernen Straßenbahn

erschlossen wird.

Angedachte Linienführungen

Das Liniennetz sieht vor, dass eine neue Linie 108 von Bergeborbeck die gesamte neue Strecke bis zum Betriebshof Stadtmitte befahren soll. Die Linie 105 wird vom Ost-West-Tunnel verschwenkt und oberirdisch die Innenstadt durchfahren, um weiter nach Steele geführt zu werden. Den Abschnitt nach Rellinghausen übernimmt die 101, die von Borbeck und Bergeborbeck aus die neue Strecke nutzt und dann in den Tunnel fährt, während die 106 als 3/4-Ringlinie wieder wie vor 2015 zum Bahnhof Altenessen fährt.

PRO BAHN steht dem Liniennetz mit einer gewissen Skepsis gegenüber: Es wird eine hoch attraktive neue Streckenführung gebaut,

aber die heute schon aus- bzw. überlasteten Linien auf der Steeler Straße und Altendorfer Straße werden nicht um neue Linien ergänzt. Im Gegenteil, zur Helenenstraße werden weniger Bahnen fahren als bisher. Wie neue Fahrgäste gewonnen werden sollen, ohne dass zusätzliche Kapazität angeboten wird, ist ein Rätsel. Zwar bestellt die Stadt Essen eine ganze neue Linie mit 5 Kursen, diese nutzt allerdings nur dem Stadtteil Bergeborbeck. Dort könnte es mit 3 Straßenbahnlinien (1x Citybahn, 1x Ost-West-Tunnel, 1x Ringlinie) zu einem Überangebot kommen. PRO BAHN wird diese Planungen kritisch begleiten.

Weitere Informationen mit Baustellen-Details, Visualisierungen und Plänen finden sich auf der offiziellen Projekt-Webseite der Stadt Essen: <https://www.citybahn-essen.de/>.

Ruhrbahn Mülheim bessert nach

Mülheim an der Ruhr. (ah) Nach dem großen Fahrplanwechsel am 07.08.2023 gab es viel Kritik und Beschwerden aufgrund fehlender Anschlüsse, unzureichender Kapazitäten und Fehlern bei der Netzplanung. Dies wurde nun am 09.06. soweit möglich behoben.

Der größte Fahrplanwechsel, den die Stadt Mülheim jemals erlebt hat, brachte auf fast allen Linien Änderungen (vgl. **Ruhrschiene 2023#1** und **2023#2**), so dass die Umsetzung für die Ruhrbahn eine große Herausforderung war. So wurden bei der externen Erstellung der Fahrpläne notwendige Anschlüsse nicht berücksichtigt und nicht auf die Übergänge zwischen Tag- und Nachtplan sowie umgekehrt geachtet. Aber es zeigten sich auch aufgrund der Taktausdünnung Kapazitätsprobleme bei einzelnen Linien, die zunächst teilweise durch E-Wagen aufgefangen wurden. Gleichzeitig hat die Politik Änderungsvorschläge der Fahrgäste beraten und mit Beschluss im Februar 2024 auch eigene Fehler korrigiert. Da keine zusätzlichen finanziellen Mittel zur Verfügung standen, musste umgeschichtet werden, z. B. im Rahmen der Harmonisierung der Verkehrszeiten von Straßenbahn und Bus. So gilt nun in Mülheim für die Straßenbahnlinien 102, 104 und 112 und die Buslinien 125 und 135 (Umsetzung

zum 21.08.) folgendes Taktschema: Montag bis Freitag 06:00 bis 20:00 Uhr, Samstag 07:00 bis 18:00 Uhr und Sonntag 12:00 bis 18:00 Uhr alle 15 Minuten, davor und danach alle 30 Minuten. Für die Anpassungen der 901 sind noch Abstimmungen mit der Stadt Duisburg und der DVG notwendig, für die 104 am Wochenende in Essen fehlt noch eine Finanzierung.

Der 7,5-Min.-Takt auf der Linie 135 zwischen Saarn und Hauptbahnhof wird auf die Linie 125 bis Heidkamp (ehemalige Linie 133) verlängert und von 06:30 Uhr bis 08:30 Uhr sowie (entgegen des Beschlusses bis zu den Sommerferien nur an Schultagen) von 13:00 bis 16:00 Uhr angeboten.

Gleichzeitig wird die Linie 125 in Speldorf ab Peterstraße über die Karlsruher Straße zur Duisburger Straße (Anschluss Linie 901) und weiter über Hansastrasse zur Kreuzung Ruhrorter Straße / Weseler Straße verlängert.

Zur Verbesserung von Anschlüssen in Styrum, Saarn und Essen sowie einer Vertaktung

Mülheim an der Ruhr

in Heißen werden die Linienäste der Ringbusse 129 und 139 zwischen Heißen Kirche und Essen getauscht und die Fahrpläne deutlich verschoben.

Zwischen den Haltestellen Geitlingstr. und Hänflingstr. wird die 129 über die Geitlingstraße geführt. Die Haltestellen Folkenbornstr. und Hinnebecke werden nur noch von der 136 bedient. Zum Ausgleich wird in der Geitlingstraße eine neue Haltestelle Finefraustr. eingerichtet.

An der Haltestelle Broich Friedhof werden beide Ringlinien verknüpft und wechseln nach einer Standzeit die Liniennummer. Die umständliche Querung der Kreuzung entfällt damit für die Fahrgäste.

Der Linienweg der 136 wird in Dümpten so geändert, dass wieder die alte Haltestelle Frintroper Str. auf der Oberheidstraße bedient und am Heidkamp statt auf der Mühlenstraße am selben Bussteig wie die Linie 125 gehalten werden kann.

Die neue Haltestelle Frintroper Str. im Wenderfeld wird wie ursprünglich geplant zur Kreuzung Bonnemannstraße verlegt und in Anne-Frank-Platz umbenannt.

Die beiden Buslinien 122 und 130, die bereits am Hauptbahnhof miteinander verknüpft sind, werden zur Linie 130 zusammengefasst. Um den Umstieg zur Ringlinie 129 in Styrum zu verbessern, wird der Fahrplan angepasst und die Linie über Moritzstraße (mit Haltestelle Rolandstr.) und Steinkampstraße (Haltestelle Friesenstr.) geführt. Um die Wendezeiten zu verbessern, enden die Busse abends in Oberhausen statt am City Forum am Hauptbahnhof und lassen die Haltestelle Friesenstr. aus. Die Haltestelle Hauskampstr. / Bf. Styrum wird in MH-Styrum / Steinkampstr. umbenannt.

Kleinere Maßnahmen

Im Nachtnetz werden auf den TaxiBus-Linien T8 (Broich) und T9 (Styrum) zusätzliche Fahrten angeboten, um wieder wie bis August 2023 üblich Anschlüsse an die Linien NE 10 und NE 12 in beide Fahrtrichtungen zu ermöglichen.

Der tagsüber verkehrende Taxibus T11 wird

ab Heißen Kirche auf Wunsch von Jugendlichen zum Jugendzentrum Friedrich-Wennmann-Haus an der Tinkrathstraße verlängert.

Zur verbesserten Erschließung werden neue Haltestellen eingerichtet: Haltestelle Selma-Lagerlöf-Str. auf der Brüsseler Allee (139, NE 10) und Haltestelle Langensiepenstr. auf dem Broicher Waldweg (134).

Die Linie 104 endet nun an der im Mai neu gebauten Wendeanlage hinter der Haltestelle Ev. Krankenhaus.

Das E-Wagen-Angebot wird zum 09.06. sowie zum 21.08. angepasst.

Ausblick: Prüfaufträge

In Abstimmung mit dem Kreis Mettmann und der Rheinbahn soll das städteübergreifende Angebot nach Ratingen verbessert werden: Die 131 soll auf dem heutigen Linienweg der 753 bis zur Haltestelle Ratingen Mitte geführt werden und der 753 statt dessen zum Bf. Ratingen-Hösel (Anschluss zur S 6).

Nachts sollen die Lücken nach Oberhausen zwischen den Haltestellen Bf. Styrum und OB-Ruhrpark (Finanzierung offen) sowie im Rahmen der Überarbeitung des NVP Essen zwischen Erbach und Flughafen geschlossen werden.

Kommentar

(le) Das neue Mülheimer Netz ist zunächst ein Sparkonzept, vor allem bei den Takten. Dennoch erfüllen das neue Netz und der Fahrplan langgehegte Wünsche. Tangentiale Linien werden deutlich gestärkt, Verbindungen in die Nachbarstädte ebenso. Die meisten Liniensegmente werden jetzt an allen Tagen und ganztätig bedient.

Die neue halbstündliche Verlängerung des 125 vom Speldorfer Süden über die Duisburger Straße in den Hafen verbessert die Verbindungen innerhalb des Stadtteils Speldorf. Die Lösung in Styrum mit der durchgehenden Linie 130 durch die drei MEO-Städte ermöglicht auch bessere städteübergreifende Fahrten, ebenso die Verlängerung der STOAG-Linie SB 90 nach

Mülheim-Styrum. In beiden Fällen war Mülheim bereit, den 20-Minuten-Takt von Oberhausen und Essen zu übernehmen. So gut die Gesamtlösung in Styrum ist, so viel ist in Dümpten noch zu verbessern. Auch dieser Stadtteil liegt wie Styrum auf beiden Seiten der Stadtgrenze Mülheim/Oberhausen. Auf der Mellinghofer Straße fahren sieben Busse pro Stunde und Richtung über die Stadtgrenze, aber jeweils nur 500 m (Linie 125) bzw. 1,5 km (Linie 976) in die Nachbarstadt hinein. Hier lassen sich die Netze der beiden Städte noch deutlich besser

verknüpfen. Auch die angedachten Optimierungen Richtung Ratingen lassen hoffen.

Die Betriebszeiten der einzelnen Linien werden besser harmonisiert. Allerdings ist es kaum angemessen, wenn am Wochenende bereits gegen 18 Uhr der Spätverkehr startet, und nicht wie in der Woche gegen 20 Uhr. Besonders trifft das die Linien ohne Spätverkehr, 136 und 753, wo dann schon gegen 17:30 Uhr die letzte Fahrt startet. Fraglich ist zum Beispiel auch, ob am Samstag der dichte Takt bereits ab 07:00 Uhr starten muss.

Weitere Reaktivierungen wirtschaftlich sinnvoll

Unna/Gelsenkirchen. (le) In den letzten Monaten sind erneut mehrere Machbarkeitsstudien zu Streckenreaktivierungen im VRR und NWL fertiggestellt worden. Wir möchten hier zwei Berichte zu drei Strecken vorstellen, weitere werden folgen.

Der NWL hat im Rahmen einer größeren Untersuchung gleich mehrere Studien im Paket beauftragt. Er erhofft sich dadurch eine bessere Vergleichbarkeit der Ergebnisse. Nach Vorlage aller beauftragten Machbarkeitsstudien werden die NWL-Gremien eine Priorisierung der Reaktivierungsstrecken beschließen.

Die Arbeitsgemeinschaft aus Büro Stadtverkehr, Obermeyer Infrastruktur und Gertz/Gutsche/Rümenapp wurde u. a. mit der Untersuchung von zwei Strecken der Westfälischen Landeseisenbahn beauftragt: Sendenhorst – Beckum-Neubeckum – Lippstadt und Lippstadt – Warstein.

Der erste Teil der Strecke Münster – Lippstadt zwischen Münster und Sendenhorst wird bereits für den SPNV reaktiviert. Daher ist das hierfür vorgesehene Betriebskonzept, das für Sendenhorst einen 20/40-Minuten-Takt vorsieht, Vorgabe für die Untersuchung des übrigen Streckenteils. Für den Abschnitt Sendenhorst – Beckum-Neubeckum sehen daher die Planfälle jeweils eine Weiterführung der geplanten Linie S 68 aus Münster vor. Im Einzelnen wurden diese Fälle untersucht:

V1: 60-Minuten-Takt Münster – Sendenhorst – Beckum-Neubeckum (S 68), 60-Minuten-Takt Beckum-Neubeckum – Lippstadt (RB 86)

V2: 20/40-Minuten-Takt Münster – Senden-

horst – Beckum-Neubeckum (S 68), 60-Minuten-Takt Beckum-Neubeckum – Lippstadt (RB 86)

V4: 20/40-Minuten-Takt Münster – Sendenhorst – Beckum-Neubeckum (S 68) und zusätzlich Stundentakt Münster – Sendenhorst – Beckum Hbf – Lippstadt (S 68, langsam), 60-Minuten-Takt Beckum-Neubeckum – Lippstadt (RB 86)

V5: 20/40-Minuten-Takt Münster – Sendenhorst – Beckum-Neubeckum (S 68) und zusätzlich Stundentakt Münster – Sendenhorst – Beckum Hbf – Lippstadt (S 68, schnell), 60-Minuten-Takt Beckum-Neubeckum – Lippstadt (RB 86)

V5a: wie V5 mit zusätzlicher Zugkreuzung in Lippstadt Hella/FH

Weiterhin ist eine mögliche neue Linie RB 87 Hamm – Beckum Hbf über die bestehende westliche Verbindungskurve, also ohne Bedienung von Beckum-Neubeckum, angedacht, aber in der weiteren Kosten-Nutzen-Untersuchung nicht eingerechnet worden.

Neue Haltepunkte sind vorgesehen in Tönishäuschen (optional), Ennigerloh-Enniger, Beckum Roland (optional), Beckum Hbf, Beckum Ost (optional), Wadersloh-Diestedde, Wadersloh, Wadersloh-Liesborn, Lippstadt-Cappel, Lippstadt Nord, Lippstadt Hella/FH.

Reaktivierungen

Im Südabschnitt muss in allen Planfällen in Wadersloh-Diestedde gekreuzt werden. Der 20/40-Minuten-Takt im Nordabschnitt erfordert eine Kreuzungsstelle nördlich von Tönnishäuschen. Ansonsten sind je nach Planfall u. a. Beckum Hbf und Cappel als Kreuzungsbahnhöfe mit dem Güterverkehr vorgesehen.

Für die Planfälle V4 bis V5a ist für die Führung der stündlichen S 68 nach Beckum ein längeres Überwerfungsbauwerk über das Industriegebiet Anna, die Hauptstrecke Hamm – Bielefeld und den Güterbahnhof Neubeckum erforderlich, bei diesen Fahrten wird der Bahnhof Beckum-Neubeckum nicht angefahren. Im weiteren Verlauf sind zusätzliche Kreuzungsbahnhöfe bzw. Begegnungsstellen erforderlich.

Die Streckengeschwindigkeit soll zwischen Sendenhorst und Beckum-Neubeckum auf 80 km/h, zwischen Beckum-Neubeckum und Lippstadt auf 60 bis 100 km/h erhöht werden.

Die Infrastrukturkosten nach Preisstand 2022 werden für die einzelnen Planfälle wie folgt veranschlagt:

V1: 114,3 Mio. Euro, V2: 116,0 Mio. Euro, V4: 175,1 Mio. Euro, V5: 201,3 Mio. Euro, V5a: 184,1 Mio. Euro.

Für die weitere Betrachtung wurde der Planfall V5 zugunsten des kostengünstigeren Planfalls V5a nicht mehr berücksichtigt.

Die jährlichen Betriebskosten inkl. der Investitionskosten für die vorgesehenen batterieelektrischen SPNV-Triebwagen (BEMU) und Änderungen bei den Busverkehren betragen in den Planfällen:

V1: 3,308 Mio. Euro, V2: 5,574 Mio. Euro, V4: 8,438 Mio. Euro, V5a: 8,303 Mio. Euro.

Das Verkehrsmodell für die Nachfrage ergibt für die einzelnen Planfälle für den vom MIV auf den ÖV verlagerten Verkehr pro Tag folgende Werte: V1: 3.815, V2: 3.953, V4: 5.292, V5a: 5.509. Die mittlere Fahrtweite beträgt dabei zwischen 32 und 36 km.

Hinzu kommen induzierte Fahrten: V1: 629, V2: 695, V4: 1.052, V5a: 1.062. Hier liegt die mittlere Fahrtweite zwischen 21 und 25 km.

Die prognostizierten Streckenbelastungen sind in der Studie leider nicht genau ablesbar. Die Werte liegen im günstigsten Planfall V5a offenbar durchweg zwischen 2.000 und 3.500 Fahrgästen. Im anschließenden Abschnitt zwischen Sendenhorst und Münster ist auch ein signifikanter Anstieg um mehr als 1.000 Fahrgäste zu erkennen. Auch auf der Strecke Hamm – Beckum-Neubeckum – Bielefeld zeichnen sich merkbare Fahrgastgewinne ab, vor allem im östlichen Abschnitt, deutlich weniger auf der Strecke Hamm – Lippstadt – Paderborn. Leichte Rückgänge gibt es hingegen zwischen Münster und Hamm, da die neue S 68 auf der Relation Beckum-Neubeckum in Konkurrenz zur RB 69 tritt.

Bei der Berechnung des Nutzen-Kosten-Indikators wurden die Werte sicherheitshalber mit einer 30%-igen Steigerung der Infrastrukturkosten berechnet. Es ergeben sich folgende Werte: V1: 3,3, V2: 2,8, V3: 2,2, V4: 2,4.

Damit sind alle Planfälle eindeutig im grünen Bereich.

Lippstadt - Warstein

Für die Strecke Lippstadt – Warstein wurden ebenfalls für fünf Planfälle Betriebskonzepte für eine neue RB 88 Lippstadt – Warstein erarbeitet.

V1: 60-Minuten-Takt mit eingleisigem Neubauabschnitt

V2: 60-Minuten-Takt mit eingleisigem Neubauabschnitt und Verdichtung auf 30-Minuten Takt zwischen Lippstadt und Anröchte in der Hauptverkehrszeit (HVZ)

V3: 60-Minuten-Takt mit eingleisigem Neubauabschnitt, zusätzlicher Stundentakt Lippstadt – Warstein in der HVZ

V3_0: wie V3, aber ohne Neubauabschnitt

V5: 30-Minuten-Takt mit zweigleisigem Neubauabschnitt.

Der o. g. Neubauabschnitt ist zwischen Uelde und Belecke geplant, wobei der Güterverkehr auf der Bestandsstrecke verbleiben soll. Bei Planfall 5 ist der Abschnitt von Uelde bis Gewerbegebiet Belecke zweigleisig vorgesehen. Hinzu kommt eine Zweigleisigkeit zwischen

Lippstadt Süd und Erwitte Hella.

Als Kreuzungsstelle ist Warstein Bahnhof vorgesehen, außer bei Planfall V3_0, hier sind es Erwitte, Uelde und Belecke.

Neue Haltepunkte sind vorgesehen in Lippstadt Süd (optional), Erwitte Hella (nur Planfall V5), Erwitte (neuer Standort), Anröchte (neuer Standort), Uelde (nur Planfall V3_0), Belecke Gewerbegebiet (nicht Planfall V3_0), Belecke, Belecke Süd, Warstein, Warstein Mitte. Warstein Mitte liegt nicht mehr an der WLE-Strecke, sondern am Anschlussgleis der Warsteiner Brauerei.

Die Streckengeschwindigkeit soll auf 50 bis 80 km/h erhöht werden. Die Infrastrukturkosten nach Preisstand 2022 werden für die einzelnen Planfälle wie folgt veranschlagt:

V1: 91,9 Mio. Euro, V2: 94,8 Mio. Euro, V3: 94,8 Mio. Euro, V3_0: 78,7 Mio. Euro, V5: 100,7 Mio. Euro.

Die jährlichen Betriebskosten inkl. der Investitionskosten für die vorgesehenen BEMU-Triebwagen unter Berücksichtigung der eingesparten Busverkehre betragen in den Planfällen:

V1: 1,136 Mio. Euro, V2: 1,356 Mio. Euro, V3 und V3_0 1,632 Mio. Euro, V5: 1,655 Mio. Euro.

Das Verkehrsmodell für die Nachfrage ergibt für die einzelnen Planfälle für den vom MIV auf den ÖV verlagerten Verkehr pro Tag folgende Werte:

V1: 1.261, V2: 1.413, V3: 1.529, V3_0: 772, V5: 1.994. Die mittlere Fahrtweite beträgt dabei zwischen 29 und 35 km.

Hinzu kommen induzierte Fahrten:

V1: 167, V2: 190, V3: 205, V3_0: 57, V5: 265. Hier liegt die mittlere Fahrtweite zwischen 15 und 21 km.

Die prognostizierte Streckenbelastung liegt im Planfall V5 zwischen Lippstadt und Erwitte bei gut 3.000 und nimmt im weiteren Streckenverlauf kontinuierlich ab auf knapp 1.500 im Bereich Warstein. Auch auf der Strecke Hamm – Lippstadt – Paderborn gibt es eine leichte Steigerung.

Auch hier wurden bei der Berechnung

des Nutzen-Kosten-Indikators die Werte sicherheitshalber mit einer 30%-igen Steigerung der Infrastrukturkosten berechnet. Es ergeben sich folgende Werte: V1: 0,9, V2: 0,9, V3: 1,0, V3_0: 0,2, V5: 1,4.

Damit ist nur Planfall V5 eindeutig im grünen Bereich.

Ruhrtalbahn Hattingen – Hagen

Der VRR hatte zusammen mit dem Ennepe-Ruhr-Kreis bei den Büros ICL Rail, rmcom und Spiekermann eine Machbarkeitsstudie Ruhrtalbahn in Auftrag gegeben, die die Wiederaufnahme des SPNV auf der Strecke Hattingen – Wengern Ost – Hagen sowie Witten – Wengern Ost – Hagen untersucht. Das vorliegende Ergebnis zeigt eine erfreuliche Perspektive für diese Verbindung auf.

Untersucht wurde nur ein Planfall entsprechend dem VRR-Zielnetz 2040. Die dann alle 15 Minuten vorgesehene S 9 von Recklinghausen/Haltern über Bottrop und Essen nach Hattingen würde alle 30 Minuten nach Hattingen Mitte verkehren und alle 30 Minuten nach Hagen. Die RB 40 (heute stündlich Essen – Witten – Wetter – Hagen) verkehrt dann alle 30 Minuten von Wesel über Oberhausen, Essen, Bochum und Witten, ab dort aber über die linke Ruhrseite nach Hagen. Den Weg von Essen über Wetter nach Hagen übernimmt in diesem Netz der halbstündliche RE 14 von Borken/Coesfeld.

Die Strecke der Ruhrtalbahn zwischen Hattingen und Wengern Ost wurde 2005 von der DB an die TouristikEisenbahnRuhrgebiet GmbH (TER), eine Gesellschaft des Regionalverbands Ruhr, verkauft, die auf diesem Abschnitt touristischen Verkehr, aber auch Güterverkehr zu mehreren Betrieben ermöglicht. Die Strecke von Witten über Wengern Ost nach Hagen gehört weiterhin der DB, wird aber planmäßig nur von Güterzügen befahren.

Für das vorgesehene Betriebskonzept ist eine Elektrifizierung zwischen Hattingen und Wengern Ost notwendig. Haltepunkte sind laut Machbarkeitsstudie in Hattingen, Welper, Blankenstein Haus Kemnade, Herbede,

Eurobahn / Westfalenbahn

Wengern Ost, Oberwengern, Volmarstein und Hagen-Vorhalle vorgesehen, für die RB 40 kommt Witten Höhe hinzu. Der vorgesehene Museumsbetrieb erfordert den Bau getrennter Bahnsteige für die S-Bahn mit 76 cm Höhe über Schienenkante. Besonders schwierig ist die Anlage eines neuen Bahnsteigs in Hagen-Vorhalle, für den hier nur wenig Platz vorhanden ist. Der von den Gutachtern vorgeschlagene neue S-Bahnsteig in Hattingen nördlich des Museumsbahnsteigs kann nicht überzeugen, da er straßenseitig nur von der Nordseite erschlossen ist, der legale Fußweg von hier zu dem bestehenden S-Bahnsteig beträgt 700 Meter. Die nur von den Museumszügen bedienten Halte Henrichshütte, Blankenstein, Ruine Hardenstein und Zeche Nachtigall bleiben für den touristischen Verkehr erhalten.

Die Gutachter schätzen die gesamten Investitionskosten mit Preisstand 2022 auf 58,3 Mio. Euro. Auffällig sind die Kosten für die Elektrifizierung: Für die reinen Oberleitungsanlagen

sind 8,5 Mio. Euro veranschlagt, hinzu kommen 13,2 Mio. Euro für Anpassungsmaßnahmen an drei Kreuzungsbauwerken, wo die lichte Höhe nicht der Richtlinie für die Elektrifizierung entspricht.

Die jährlichen Betriebskosten inkl. der Investitionskosten für die zusätzlichen Elektro-Triebwagen belaufen sich auf 6,315 Mio. Euro.

Die Verkehrsprognose weist 460 vom MIV auf den ÖV verlagerte Fahrten pro Tag auf, hinzu kommen 370 induzierte Fahrten.

Die prognostizierte Streckenbelastung liegt zwischen Hattingen und Wengern Ost bei rund 1.500, von Wengern Ost bis Hagen sind es zusammen mit der RB 40 über 3.400. Die parallel verlaufenden Buslinien verlieren entsprechend Fahrgäste.

Für den Nutzen-Kosten-Indikator, berechnet mit einer 30%-igen Steigerung der Infrastrukturkosten, ergibt sich ein Wert von 1,87. Damit rechnet sich auch dieses Projekt volkswirtschaftlich deutlich.

Was wird aus Eurobahn und Westfalenbahn?

NRW. (le) Nachdem sich in den Jahren 2021 und 2022 die französische und die niederländische Staatsbahn schrittweise aus dem deutschen SPNV-Markt zurückzogen, blieben in NRW zwei Unternehmen mit unklarer Zukunft übrig: Eurobahn und Westfalenbahn. Jetzt zeichnet sich für beide Unternehmen eine neue Perspektive ab.

Zum 01.01.2022 übergab das mehrheitlich zur französischen Staatsbahn SNCF gehörende Unternehmen Keolis die Eurobahn an das Beratungsunternehmen Team Treuhand GmbH (wir berichteten in **Ruhrschiene 2022#1**). Ausgestattet mit einem Kapitalstock sollten die bestehenden Verkehrsverträge bis zum Ende der Laufzeit bedient werden. Ziel war, das Unternehmen weiter zu verkaufen, was aber wegen der schwierigen Lage auf dem deutschen SPNV-Markt offenbar nicht möglich war.

Hingegen zeigte sich immer deutlicher, dass Eurobahn auf dem leergefegten Markt der Triebfahrzeugführer*innen große Probleme hat, genügend Personal zu gewinnen, um die Verkehrsleistungen vertragsgemäß zu erbringen. Zuletzt wurden in zwei der vier Verträge Notfahrpläne mit teilweise großen

Einschränkungen aufgestellt (wir berichteten in **Ruhrschiene 2024#1**). Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), der federführend für drei der vier Verkehrsverträge ist und in dessen Netz die Eurobahn mit 30 % der Verkehrsleistung das größte Verkehrsunternehmen ist, prüft jetzt alle möglichen Optionen, auch ausdrücklich eine eigene Übernahme der Eurobahn. Darüber wurden Vertreter der Kommunen, die Träger des NWL sind, am 29.04. während einer Informationssitzung in Kamen informiert. Näheres wird in den NWL-Gremien beraten, eine Entscheidung soll in der zweiten Jahreshälfte fallen.

Was in dem Fall einer Übernahme durch den NWL mit dem Verkehrsvertrag Maas-Rhein-Lippe-Netz (RE 3, RE 13) passiert, bei dem der VRR federführend ist, ist unklar. Eine Herauslö-

sung des entsprechenden Betriebsteils aus der Eurobahn ist schwer möglich, da die Fahrzeuge zusammen mit den Fahrzeugen des Hellwegnetzes in Hamm-Heessen gewartet werden. Dieser Vertrag läuft nur noch bis 12/2026, die drei übrigen Verträge enden zwischen 12/2027 und 12/2033.

Westfalenbahn geht an BeNEX

Am 23.04. machte der Mobilitätsdienstleister BeNEX in einer Pressemitteilung bekannt, dass er die Geschäftsanteile an Abellio in Deutschland (ATH Rail Transport Beteiligungsgesellschaft Deutschland GmbH) übernehmen wird. Nachdem am 01.01.2022 Abellio Rail Baden-Württemberg an die SWEG verkauft wurde und am 01.02.2022 Abellio Rail NRW den Betrieb eingestellt hat, besteht Abellio in Deutschland noch aus Abellio Rail Mitteldeutschland, der Westfalenbahn und der Servicegesellschaft PTS in Neuss.

Während Abellio Rail Mitteldeutschland einen Verkehrsvertrag vorzeitig zum Dezember 2024 beendet und den anderen vertragsgemäß bis zum Laufzeitende bedient, war die Westfalenbahn schon früh aus dem Schuttschirmverfahren entlassen worden und fährt die Leistungen im Rahmen der beiden Lose des Netzes Expresslinien Emsland/Mittelland bis zum Vertragsende 12/2030 weiter. Federführend für den Verkehrsvertrag ist die Landesnahverkehrs-gesellschaft Niedersachsen (LNVG).

Ein Blick auf den neuen SPNV-Qualitätsbericht NRW 2023 zeigt, dass die Westfalenbahn eine sehr solide Qualität liefert. Bei der Zuverlässigkeit erreichen die drei Linien RE 15 (Münster – Emden), RE 60 (Rheine – Braunschweig) und RE 70 (Bielefeld – Braunschweig) Werte zwischen 98,2 und 99,0 %. Einzig DB Regio mit zwei Linien aus dem Sauerlandnetz (RE 17, RB 54) und die Rurtalbahn (RB 21, RB 28) können NRW-weit vergleichbare Werte aufweisen.

Die Abellio-Mutter Nederlandsche Spoorwegen hatte bereits in den vergangenen Jahren ihre Abellio-Töchter in Großbritannien verkauft

und beendet damit ihre Auslandsaktivitäten, wie von der Tweede Kamer, dem niederländischen Parlament, gefordert worden war. Mit der Übernahme durch BeNEX besteht jetzt die Aussicht, dass die Westfalenbahn langfristig weiterfährt und sich an Folge-, aber auch an Neuausschreibungen beteiligt.

BeNEX wurde ursprünglich von der Hamburger Hochbahn (HHA) gegründet, später beteiligte sich ein Finanzinvestor mit 49 %. Dieser übernahm nach dem Rückzug der HHA, der auch aus wettbewerbsrechtlichen Gründen erfolgte, 100 % der Anteile.

Bislang hatte BeNEX Beteiligungen an SPNV-Unternehmen im Norden (26,42 % Metronom, 50 % Nordbahn), Osten (50 % ODEG), in der Mitte (50 % cantus) und im Süden (100 % Agilis) Deutschlands, mit der Westfalenbahn kommt jetzt auch der Nordwesten hinzu.

Arriva und RFG

Zwei weitere Entwicklungen im SPNV-Markt in NRW gibt es zu vermelden. Der in 2023 geplante Verkauf von DB Arriva an den in den USA ansässigen privaten Infrastrukturinvestor I Squared Capital ist Anfang Juni 2024 abgeschlossen worden. Der Tochterbetrieb Arriva Personenvervoer Nederland bedient u. a. den RE 18 zwischen Aachen und Maastricht. Dieser sollte eigentlich ab 09.06. bis Lüttich verlängert werden, doch musste dies hochwasserbedingt erst einmal ausgesetzt werden.

Der VRR wird zum 01.07.2024 75 % der Regiobahn-fahrtbetriebsgesellschaft (RFG) durch eine Kapitaleinlage in Höhe von 1,5 Mio. Euro übernehmen. Die entsprechenden Beschlüsse beim VRR und den an der RFG beteiligten Kommunen sind weitgehend erfolgt, nur der Rat der Stadt Düsseldorf muss noch zustimmen. Die Regiobahn Infrastrukturgesellschaft bleibt weiterhin im alleinigen Besitz der Anrainerkommunen. Damit wird die RFG ein echter Inhouse-Betrieb des VRR. Bisher waren zwar auch schon Direktvergaben möglich, sie betrafen aber nur Linien, die die beteiligten Kommunen berührten (S 28, RE 47).

VRR reduziert Ticketverkauf im Fahrzeug

Gelsenkirchen. (le) Nach der Einführung des Deutschlandtickets werden im VRR jetzt erste Entscheidungen für das übrige Ticketsortiment und den zukünftigen Vertrieb gefällt.

Bereits in der VRR-Sitzungswoche im März war beschlossen worden, dass der „Bordverkauf“ von Tickets in Bussen und Straßenbahnen deutlich eingeschränkt werden und mittelfristig auch nur noch bargeldlos erfolgen soll. Dies betrifft nicht nur den Kauf beim Fahrer, sondern auch an Automaten im Fahrzeug.

Jetzt plant der VRR die Einschränkung des Sortiments bereits zum 01.09.2024. Dann werden nur noch Einzeltickets der VRR-Preisstufen sowie das Fahrradtagesticket angeboten, ansonsten wird auf die Vorverkaufsstellen, die stationären Automaten oder das Internet verwiesen. PRO BAHN und VCD hatten vorgeschrieben, dass auch andere Tickets zum sofortigen Fahrtantritt verkauft werden sollen, so Tagestickets, Zusatztickets sowie die SchönerTag-, SchöneFahrt- und EinfachWeiter-Tickets des NRW-Tarifs.

Begründet wird die Maßnahme mit der Entlastung des Fahrpersonals, aber auch damit, dass so leichter Busfahrer*innen gewonnen werden können, wenn die bisher notwendige umfangreiche Tarifschulung verringert werden

kann. Zu fürchten ist, dass Busfahrer*innen dann zukünftig keine Tarifauskünfte mehr geben können oder dürfen. Auch das Argument der Entlastung der Fahrer*innen zieht nicht so recht, wenn statt eines Tagestickets dann mehrere Einzeltickets verkauft werden müssen.

Inzwischen ist es nach Auskunft des Landes nicht mehr förderschädlich bei den Ausgleichszahlungen für das Deutschlandticket, wenn bestimmte Ticketsorten aus dem Sortiment und den Tarifbestimmungen gestrichen und nicht mehr verkauft werden. Bislang musste das bisherige Sortiment weiter angeboten werden, um die Differenz der Einnahmen zwischen Deutschlandticket und herkömmlichen Verbundtickets zu ermitteln. Jetzt plant der VRR zum 01.01.2025 eine Revision des Ticketsortiments. Insbesondere Tickets, die nur noch wenige Käufer finden und für die es akzeptable Alternativen gibt, sollen gestrichen werden. Auch die Preisberechnung mit den bisherigen vier Preisstufen plus Kurzstrecke steht auf dem Prüfstand. Eine Entscheidung soll im Sitzungsblock im September fallen.

S 6 und RB 54 länger unterbrochen

Ratingen/Fröndenberg. (le) Die Reparaturarbeiten an der S 6-Strecke zwischen Ratingen-Hösel und Essen-Kettwig (wir berichteten in *Ruhrschiene 2024#1*) werden deutlich später stattfinden als zunächst gedacht. Erst einmal müssen die Pläne erarbeitet und genehmigt werden. Auch die Unterbrechung der Volmetalbahn (RB 54) zwischen Unna und Fröndenberg (siehe *Ruhrschiene 2022#3*) dauert länger.

Der Schaden an der abgerutschten Felswand in Hösel ist so groß, dass die DB eine neue rund 100 m lange Stützmauer errichten und auf weiteren 300 m weitere Hangsicherungsmaßnahmen durchführen muss. Für die Stützmauer ist ein Plangenehmigungsverfahren beim Eisenbahnbundesamt erforderlich, das rund 18 Monate in Anspruch nehmen wird. Eine Wiederinbetriebnahme ist nach erster Schätzung der DB frühestens Mitte 2026 möglich.

Die Schäden durch die Dachsbauten zwi-

schen Unna und Fröndenberg sind wesentlich größer als ursprünglich angenommen. Die Presse zitiert die DB, dass die Reparatur auch bis Ende des Jahrzehnts dauern könne. Der SPD-Landtagsabgeordnete Gantzke (SPD) äußerte nach einem Gespräch mit dem DB-Konzernbevollmächtigten Lübberink, dass auch ein Verlust des Bestandsschutzes drohe, was längere Genehmigungsverfahren erfordere.

Der NRW gibt an, dass im Fahrplanjahr 2025 hier definitiv keine Züge verkehren werden.

Regionalversammlung RV Ruhr

Liebe Mitglieder im RV Ruhr, gerne laden wir Sie/Euch im Rahmen unserer Regionalversammlung zum 13. Netter Klassik Treff am Samstag, den 27.07.2024, ab 12 Uhr ins Nahverkehrsmuseum Dortmund, Mooskamp 23 ein. Das Museum erreichen Sie mit der Stadtbahnlinie U 47 ab Dortmund Hauptbahnhof (Fahrtrichtung Westerfilde) bis Haltestelle Obernette. Von dort aus sind es etwa 10 Minuten Fußweg bis zum Museum. Der Eintritt in Höhe von 3 EUR wird für unsere RV-Mitglieder vom Regionalverband Ruhr übernommen und vor Ort erstattet. Diese außergewöhnliche Form eines Regionaltreffens haben wir in diesem Jahr gewählt, um in lockerer Atmosphäre mit Ihnen in den Austausch zu kommen. Insbesondere sind wir als Vorstand für Anregungen und Ideen aus Ihren Reihen dankbar und stehen gerne für Fragen und Kritik zur Verfügung.

Gegen 13 Uhr finden wir uns vor Ort kurz zu einer Begrüßung zusammen. Der Vorstand des Regionalverbands berichtet über seine Arbeit der letzten zwei Jahre. Dabei gibt es u.a. Neues von den Regionalgruppen, der Ruhrschiene, den Finanzen und den örtlichen Treffen. Anschließend folgen die Aussprache, die Entlastung des Vorstands sowie Neu- oder Ergänzungswahlen zum Vorstand und zu den Delegierten zum Bundesverbandstag. Anträge sind bis zum 09.07.2024 schriftlich an unsere Landesgeschäftsstelle oder per Mail an info@probahn-ruhr.de zu senden.

Im Museum gibt es an diesem Tag Führungen und Pendelfahrten auf der Museumsstrecke. Dies möchten wir mit Ihnen gemeinsam erleben. Daher bitten wir aus organisatorischen Gründen um Vorabanmeldung per Mail an grenz@probahn-ruhr.de bis zum 20.07.2024.

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>

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

Vorsitzender: Dirk Grenz, Baumberger Weg 1, 46145 Oberhausen, ☎ 0208 6356784 und 0176 75273395, ✉ grenz@probahn-ruhr.de

Stv. Vorsitz.: Achim Walder, Krokusweg 1, 57223 Kreuztal ☎ 02732 12741, ✉ walder@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Dennis Hofmann, Bochum, ☎ 0157 74694159, ✉ hofmann@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Oliver Mantel, 44263 Dortmund, ☎ 0231 13731369 und 0151 68168452, ✉ mantel@probahn-ruhr.de

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

Beisitzer: Bernhard Quack, Norderneyweg 11, 45149 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, ✉ maxwill@probahn-muensterland.de

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

Vorsitzender: Andreas Schröder, Düsseldorf, ☎ 0177 1984566, ✉ vorsitzender@probahn-nrw.de

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

Geschäftsstelle: Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München, ☎ 030 3982 0581, ☎ 089 530031

Die **Ruhrschiene** erscheint vierteljährlich. Die Auflage dieses Hefts beträgt 450 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.), Lothar Ebbes (le), Axel Hercher (ah), Achim Walder, ✉ info@ruhrschiene.de
Weiterer Autor: Moritz Balz (mb)

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

Aus der Redaktion

(le) Alle drei Monate überlegen wir, Welch einen Strauß von Themen wir in der nächsten **Ruhrschiene** behandeln sollen. Wir wollen sowohl über den SPNV als auch über Bus, Straßenbahn und Stadtbahn vor Ort berichten, und auch die politischen Entwicklung bei Bahn und ÖPNV steht immer wieder auf der Tagesordnung. Die verschiedenen Regionen in unserem Bereich (Ruhrggebiet, Ruhr-Lippe, Münsterland, Südwestfalen) sollen angemessen berücksichtigt werden. Am Ende haben wir immer mehr Themen als in die nächste Ausgabe passen. Dann werden aktuelle Entwicklungen vorrangig behandelt, andere Themen können bis zur nächsten Ausgabe liegenbleiben.

Wenn Sie ein Thema haben, das wir unbedingt behandeln sollten, melden Sie sich einfach per Mail an ebbers@probahn-ruhr.de. Wir recherchieren dann gerne weiter. Dabei sollte aber der Bezug zu unserem Erscheinungsgebiet gegeben sein, für bundesweite Themen ist **derFahrgast** das PRO BAHN-Presseorgan.

Juni

Dienstag, 25.06.2024, 20:00 Uhr

O.Tram Oberhausen

Fällt aus!

Donnerstag, 27.06.2024, 19:00 Uhr

PRO BAHN- und VCD-Biergartenstammtisch, Kraftstoff, Augustastr. 2, Dortmund, ☒ Westentor oder Unionstraße

Juli

Dienstag, 16.07.2024, 19:00 Uhr

ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Mittwoch, 17.07.2024, 16:30 Uhr

AK Bahnverkehr Hagen, AllerWelt-Haus, Potthoffstraße 22, ☎ Rathaus an der Volme

Dienstag, 23.07.2024, 20:00 Uhr

O.Tram Oberhausen

Samstag, 27.07.2024, ab 12:00 Uhr

Regionalversammlung PRO BAHN Ruhr, Nahverkehrsmuseum, Mooskamp 23, Dortmund, ☎ Obernetze. Siehe Seite 11.

August

Donnerstag, 08.08, 19:00 Uhr

Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandestr. 15, Münster, ☒ Münster Hbf, Anmeldung bei maxwill@probahn-muensterland.de

Dienstag, 20.08.2024, 19:00 Uhr

ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 28.08.2024, 20:00 Uhr

O.Tram Oberhausen

September

Dienstag, 17.09.2024, 19:00 Uhr

ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Samstag, 21.09.2024, 11:15 Uhr

PRO BAHN NRW, Landesversammlung, Gerhart-Hauptmann-Haus, Bismarkstr. 90, Düsseldorf. Schriftliche Einladung an Mitglieder folgt.

Dienstag, 24.09.2024, 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-Stammtisch Dortmund (neu): Wechselnde Orte, Dortmund, ✉ mantel@probahn-ruhr.de

AK Bahnverkehr Hagen: Infos bei Christian Strähler, ☎ 02331 71663, ✉ christian.straehler@gmx.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.)

E-Mail-Adresse

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 52,- Euro/Jahr
- ermäßigt auf Antrag 28,- Euro/Jahr
- Familienmitgliedschaft 58,- Euro/Jahr
- Fördermitgliedschaft Beitrag auf Anfrage (Firmen, Institutionen, Kommunen)