



Styrum: Tanklastzug legt Bahnverkehr lahm

Mülheim an der Ruhr. (le) Es war schon symbolisch für die Verkehrsverhältnisse im Ruhrgebiet und hätte für einen Katastrophenfilm kaum besser erfunden werden können: Fast sechs Jahre nach dem Stellwerksbrand in Mülheim-Styrum, der die Hauptstrecke Essen – Duisburg und den Abzweig Mülheim-Styrum – Oberhausen für Tage stilllegte und anschließend monatelang nur einen eingeschränkten Notverkehr zuließ, befuhr am 17.09. ein angetrunkenener Tanklastzug-Fahrer die A 40 und prallte unter den Bahnüberführungen in Mülheim-Styrum an die seitliche Fahrbahnbegrenzung.



Blick auf die Unfallstelle. Rechts in der Mitte stand die bereits abgerissene Brücke. Links und rechts die zwei Brücken, die ebenfalls erneuert werden müssen. Weiter rechts liegt die in Betrieb befindliche Brücke mit den S-Bahn- und Ferngleisen Richtung Essen. Foto: Dirk Grenz

Der Tankzug brannte völlig aus. Dabei wurden die drei mittleren der fünf Bahnüberführungen aufgrund der niedrigen Brückenhöhe an dieser Stelle stark beschädigt. Schnell war klar, dass die mittlere Brücke, auf der die Fern- und

In dieser Ausgabe:

- S. 1 – 4: Styrum**
- S. 4 – 6: Fernverkehr – SPNV**
- S. 6 – 9: RVR – VRR, Coesfeld**
- S. 9 – 11: Smart Rhino**
- S. 11 – 12: Impressum, Termine**

S-Bahn-Gleise nach Duisburg liegen, so stark zerstört war, dass ein Abriss unvermeidbar war. Hiermit wurde sofort begonnen. Anschließend starteten die Arbeiten für den Bau einer Behelfsbrücke, die aufgrund der Notwendigkeit neuer Fundamente mehrere Monate dauern werden. Die benachbarten Brücken, über die die S-Bahn-Gleise sowie das Gütergleis nach Oberhausen führen, waren ebenfalls stark beschädigt, sodass eine umfangreiche technische Prüfung gestartet wurde, die Mitte Oktober schließlich ergab, dass auch diese Brücken abgerissen werden müssen.

Der Zugbetrieb auf der Strecke war am Unfalltag aufgrund von Bauarbeiten auf der Strecke Essen – Duisburg eingestellt, ansonsten hätte womöglich eine Zugkatastrophe gedroht. Die wegen der Streckensperrung eingerichteten Baustellenverkehre blieben in den Folgetagen weitgehend in Kraft, wodurch der RE 1 von Dortmund nach Duisburg über die Köln-Mindener Strecke mit Halt in Herne, Gelsenkirchen, Essen-Altenessen und Oberhausen umgeleitet wurde, während der RE 6, die RB 33 und die S 1 zwischen Essen und Duisburg sowie der RE 2 und der RE 11 zwischen Essen und Düsseldorf ausfielen. Die S 3 endete in Essen Hbf, der RE 49 entfiel zwischen Essen-Steele und Oberhausen. Die Kurse des RE 42 von und nach Mönchengladbach wurden ab Gelsenkirchen über Essen-Altenessen und Oberhausen umgeleitet. Fernverkehrszüge wurden teilweise ab Düsseldorf über Wuppertal oder ab Duisburg über Gelsenkirchen umgeleitet. Andere befuhren verschiedene Güterstrecken, wodurch weitere Zwischenhalte entfielen, oder wurden stark verkürzt, so die ICE-Linie 41 (München – Nürnberg – Essen), die überwiegend nur bis Düsseldorf fuhr. Die für die ursprüngliche Bahnbaustelle eingerichteten Schienenersatzverkehre (SEV) von Essen nach Duisburg bzw. Oberhausen wurden weiter betrieben.

Auf der Köln-Mindener Strecke wurde zur Aufnahme der umgeleiteten Züge die RB 32 zwischen 6 und 22 Uhr nicht gefahren, in den Nachtstunden gab es einen stark verschobenen

Fahrplan. Zum Ausgleich bediente der RE 3 in den Tagesstunden den Halt Essen Zollverein Nord. Die Fahrpläne auf dieser Strecke waren teilweise nicht angepasst, sodass regelmäßige Trassenkonflikte entstanden. So fuhren der ICE 10 (Köln – Berlin) und der RE 3 in Duisburg jeweils zur Minute :10 Richtung Oberhausen ab, fast immer hatte der RE 3 dadurch mehrere Minuten Verspätung ab Oberhausen. In Gegenrichtung wurde der RE 3 irgendwo auf der Strecke vom ICE 10 überholt, z. B. in Gelsenkirchen, was nicht im Fahrplan vorgesehen war und ebenfalls zu Verspätungen führte.

Schritte zur Normalisierung

Gut eine Woche nach dem Unfall waren die Aufräum- und Reparaturarbeiten insbesondere an den Oberleitungen sowie den Signalkabeln soweit erfolgt, dass die Streckengleise auf der westlichsten Brücke (Fern- und S-Bahn-Gleise) ab dem 28.09. wieder befahren werden konnten. Seitdem fahren der RE 1 und der RE 42 in Richtung Osten wieder über Mülheim und Essen, die Umleitung in Gegenrichtung über Oberhausen bleibt bestehen. Auch fahren die SEV-Busse für den RE 1 weiter zwischen Essen und Duisburg. Ebenso konnte der S-Bahn-Verkehr zwischen Essen und Mülheim-Styrum wieder aufgenommen werden, allerdings zunächst nur durch die S 3, später kam ein stündlicher Pendelzug zwischen Essen und Mülheim-Styrum von TRI hinzu. Erst seit dem 12.10. ist DB Regio in der Lage, die S 1 wieder planmäßig bis Mülheim-Styrum zu fahren. Die SEV-Busse für die S 1 und S 3 fahren daher nur noch von Mülheim-Styrum nach Duisburg bzw. Oberhausen. Der RE 49 endet nicht mehr in Essen-Steele, sondern kann bis Essen Hbf verkehren. Ein stündlicher direkter SEV-Bus Essen – Oberhausen ist weiterhin in Betrieb.

Zum 26.10. konnte dann auch die S 1 wieder zwischen Duisburg und Mülheim-Styrum fahren, allerdings ist ein durchgängiger Betrieb signaltechnisch nicht möglich, es muss immer umgestiegen werden. Seitdem fährt die S 1 tagsüber zwischen Solingen und

Mülheim-Styrum alle 20 Minuten, der SEV für die S 1 konnte eingestellt werden. Für Anfang November ist ein Wegetausch zwischen RE 3 und RE 6 geplant, um die Kapazitäten auf der Köln-Mindener Strecke zu erhöhen.

Die Abrissarbeiten für die zwei weiteren Brücken sollen im Rahmen einer sowieso geplanten Streckensperrung Duisburg – Essen ab 02.12. erfolgen. Bis dahin sind die Bohrarbeiten für die erste Behelfsbrücke soweit fortgeschritten, dass anschließend auch die Elemente für die erste Behelfsbrücke eingebaut werden können. Mit deren Inbetriebnahme wird um den Jahreswechsel gerechnet, so dass danach der Verkehr Duisburg – Essen wieder normal laufen kann. Für den Ersatz der zwei Brücken Richtung Oberhausen müssen noch Pläne aufgestellt werden, sodass hier erst in einigen Monaten wieder mit dem planmäßigen Betrieb von S 3 und RE 49 gerechnet werden kann. Auch der direkte Güterverkehr zu den Mannesmann-Röhrenwerken ist solange unterbrochen.

Für die Pendler, die diese Umleitungen befahren mussten, wurden großzügige Regelungen zur räumlichen Gültigkeit der Tickets im Nah- und Fernverkehr eingeführt.

Ein Kollateralschaden der Umleitungen ist die deutliche Verschlechterung der Verbindungen auf der Köln-Mindener Strecke zwischen Oberhausen und Dortmund. Die RB 32 fällt zwischen 6 und 22 Uhr aus, um die Umleitung von RE 1 und von Fernzügen zu ermöglichen. Die zusätzliche RB 35 bietet kaum Ausweichmöglichkeiten, da sie in Gelsenkirchen nur an den RE 3 anschließt, der wenige Minuten später verkehrt. So entsteht Richtung Osten ab Oberhausen eine Bedienungslücke von 46 Minuten, am Wochenende gibt es gar nur Stundentakt. Essen-Dellwig und Essen-Bergeborbeck werden werktags zwischen 20 und 22 Uhr sowie am Wochenende zwischen 6 und 22 Uhr nur von einem SEV-Bus Oberhausen – Essen-Altenessen bedient. Ansonsten gibt es nur eine stündliche Verbindung durch die RB 35 bzw. die RB 32.

Auch auf der Verbindung Gelsenkirchen – Essen entfällt in Richtung Essen ein stündli-

cher Zug, der RE 42 nach Mönchengladbach. Die übrigen drei Züge fahren innerhalb von 14 Minuten. Hier kann man sich zumindest mit der Fahrmöglichkeit über Essen-Altenessen noch behelfen. Auf der Strecke Dortmund – Bochum – Essen macht sich das Entfallen des RE 1 hingegen weniger deutlich bemerkbar, da mit RE 6, RE 11 und S 1 sowie ab Bochum zusätzlich mit RE 16 und RB 40 noch genügend Fahrmöglichkeiten bestehen.

Kommentar

Der Unfall zeigt die ganze Misere des Bahnnetzes im Ruhrgebiet. Wenn auf der Hauptstrecke Duisburg – Essen – Dortmund etwas passiert, reichen die Kapazitäten auf der Köln-Mindener Strecke nicht aus, den Gesamtverkehr zu übernehmen. Hier bestehen Engpässe zwischen Duisburg und Oberhausen (auf den zwei Gleisen fahren zusätzlich noch die Züge Richtung Wesel und Richtung Bottrop, die vor dem Oberhausener Hbf das Gegengleis kreuzen müssen) und zwischen Gelsenkirchen und Wanne-Eickel (die drei stündlichen Züge Essen – Recklinghausen sowie die S 2 Essen – Dortmund kommen hier hinzu, das von der RB 46 genutzte dritte Gleis ist nur eingeschränkt nutzbar). Der Rückbau der Bahnsteige in Essen-Altenessen und Herne lässt einen Halt von Fernzügen nicht mehr zu, obwohl hier optimale Stadtbahnanschlüsse nach Essen Hbf und Bochum Hbf bestehen. Die Bahnsteige mussten zuletzt noch verlängert werden, um zumindest für die umgeleiteten RRR-Garnituren den Halt zu ermöglichen. Die weiter nördlich gelegenen Ost-West-Strecken Emschertalbahn und Hamm-Osterfelder Bahn sind nicht gut für Umleitungen geeignet, da u. a. Dortmund nur umständlich anfahrbar ist. Zwischenhalte sind fast gar nicht möglich. Einige Züge der Hamburg-IC(E)-Linie werden hier ohne Halt zwischen Münster und Duisburg/Düsseldorf umgeleitet, wobei es dann Klagen über die langsame Streckengeschwindigkeit gibt.

Leider rächen sich der Rückbau des Netzes und die verspätete Modernisierung der

Stellwerkstechnik in solchen Situationen besonders. Wäre die Rheinische Bahn noch in Betrieb, könnten Züge von Düsseldorf oder Duisburg an Mülheim-Styrum vorbei nach Essen geführt werden, auch wenn für einen Halt in Mülheim Hbf die früheren Bahnsteige hätten reaktiviert werden müssen. Die beiden Gleise

der Hauptstrecke in östliche Richtung, die jetzt wieder in Betrieb sind, sind leider noch nicht für Gleiswechselbetrieb eingerichtet. Das wird erst mit dem Anschluss von Mülheim an das ESTW Duisburg erfolgen. Genau daran wurde gearbeitet, als die Strecke rund um den Unfalltag 16 Tage lang voll gesperrt war.

Fernverkehr bremst SPNV aus

Unna/Köln/Gelsenkirchen. (le) In den letzten Jahren häufen sich die Fälle, dass stündliche RE- und RB-Linien Taktabweichungen, Haltausfälle oder unterschiedliche Fahrpläne an verschiedenen Betriebstagen aufweisen. Hintergrund sind überwiegend Trassenkonflikte mit dem Fernverkehr, insbesondere mit Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) außerhalb des DB-Konzerns. Jetzt wehren sich die drei NRW-Zweckverbände und rufen die Politik zum Gegensteuern auf.

Seit vielen Jahren gibt es schon die Abweichungen beim RE 5 (Koblenz – Wesel) zwischen Oberhausen und Wesel, der wegen des Trassenkonflikts mit der ICE-Linie 78 (Frankfurt – Amsterdam) in den entsprechenden Stunden die Halte Oberhausen-Holten und Friedrichsfeld auslassen muss. Einmal pro Tag trifft dies auch den RE 19 (Düsseldorf – Arnhem), da ein ICE-Zugpaar von/nach Basel in einer anderen Taktlage verkehrt. Im neuen Fahrplan kommt beim RE 5 abends Richtung Süden eine weitere Zeitlage hinzu, in der der neue ÖBB-NightJet Amsterdam – Wien/Salzburg verkehrt.

Schon länger gibt es zudem mehrmals täglich Fahrten des RE 42 (Mönchengladbach – Essen – Münster) ohne Halt in Münster-Albachten und seit diesem Fahrplanjahr auch in Sythen, wobei diese Haltausfälle oft nur an einzelnen Wochentagen, z. B. dienstags, mittwochs und freitags, erfolgen. In Münster-Albachten können in diesem Jahr bereits 19 Züge nicht halten, im Fahrplänenwurf für das nächste Jahr sind zunächst 23 Haltausfälle vorgesehen. Der parallel fahrende RE 2 (Düsseldorf – Essen – Münster – Osnabrück) weist auf anderen Abschnitten Taktabweichungen aufgrund einzelner Leistungen des Fernverkehrs auf, zwischen Duisburg und Essen sowie zwischen Münster und Osnabrück, letztere wegen Fernverkehrsüberholungen in Lengerich bzw. Hasbergen.

Im Jahresfahrplan 2021 geraten zwei weitere Linien in Konflikte. Auf der RB 40 (Essen – Hagen) müsste laut Fahrplänenwurf täglich sechsmal der Halt Essen-Kray Süd und viermal der Halt Wattenscheid entfallen. Eine von DB Netz angebotene alternative Fahrplantrasse acht Minuten später als im Regelfahrplan hat der VRR abgelehnt, da damit der Taktversatz gegenüber dem parallel verkehrenden RE 16 (Essen – Hagen – Siegen) zu groß geworden wäre (Zugverteilung 19'/41'). Im jetzt in der DB-Auskunft abrufbaren Fahrplan fehlen die Fahrten Essen Hbf ab 11:07 Uhr, 13:07 Uhr, 15:07 Uhr und 17:07 Uhr auf dem gesamten Laufweg, die anschließenden Fahrten der Gegenrichtung sind jedoch aufgeführt.

Da der Abschnitt Essen – Bochum Teil des von DB Netz als überlastet erklärten Schienenwegs Köln – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund ist, hat der VRR gemäß § 55 (7) Eisenbahnregulierungsgesetz bei der Bundesnetzagentur (BNetzA) beantragt, der DB Netz aufzugeben, Vorrangkriterien für den SPNV zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit eingerichteter Taktsysteme im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr im betreffenden Abschnitt einzuführen. In einer ersten Stellungnahme hat DB Netz dies abgelehnt. Das Verfahren bei der BNetzA läuft noch.

Beim RE 9 (Aachen – Köln – Siegen) gab es für fünf Fahrten in Richtung Siegen Trassenkon-

flikte mit dem Fernverkehr zwischen Horrem und Köln Hbf. Zunächst hatten sich DB Netz, EVUs und Aufgabenträger bei zwei Nachmittagsfahrten auf eine Überholung des RE 9 in Horrem, Verkürzung des Aufenthalts in Köln Hbf auf zwei Minuten und Auflassung des Halts in Köln Messe/Deutz geeinigt. Schließlich nahmen die Fernverkehrs-EVU vier der fünf angemeldeten Trassen doch nicht in Anspruch. Nur für die RE 9-Fahrt Aachen ab 07:18 Uhr wurde keine Trasse über Köln Hbf gefunden. Der Zug fährt daher ab Köln-Ehrenfeld über Köln Süd nach Porz, wodurch die üblichen Anschlüsse in Köln Hbf und Köln Messe/Deutz entfallen.

ITF-Trassen jetzt ohne Schutz

Noch bis vor einigen Jahren konnten die Aufgabenträger und EVU mit DB Netz Rahmenverträge für SPNV-Trassen zur Sicherung des Integralen Taktfahrplans (ITF) abschließen. Diese Möglichkeit wurde von DB Netz einseitig aufgegeben, ohne dass eine wirksame Anschlussregelung eingeführt wurde. Nach den Schienennetz Zugangsbedingungen werden bei konkurrierenden Trassenanmeldungen gleichrangiger Verkehre im reglementierten Streitbeilegungsverfahren generell die zu erzielenden Trasseneinnahmen im DB-Netz herangezogen, wodurch der Fernverkehr praktisch immer den Zuschlag erhält. Die Hürden für den Fernverkehr, hinsichtlich Netzeingebundenheit und Vertaktung als gleichrangig mit dem SPNV zu gelten, sind äußerst gering. Sogar einer Fernverkehrsverbindung mit nur einzelnen Fahrten an einzelnen Verkehrstagen wird die gleiche Bedeutung zugemessen wie einer täglichen stündlich verkehrenden regionalen Verbindung. Von dem im Eisenbahnregulierungsgesetz zulässigen Vorrang des SPNV gegenüber nicht in einem Taktfahrplan verkehrenden Zügen macht DB Netz in seinen Schienennetz Zugangsbedingungen keinen Gebrauch.

Die von DB Netz vorgegebenen knappen Fristen während des gesamten Konfliktverfahrens ermöglichen den Aufgabenträgern keine angemessene Beurteilung der Auswirkungen

möglicher Lösungen, weder in betrieblicher noch in qualitativer oder wirtschaftlicher Hinsicht. Der Austausch mit den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Nachbar-Aufgabenträgern des SPNV sowie die Erarbeitung von Alternativen sind unter diesen Voraussetzungen kaum möglich. Daher nehmen die Aufgabenträger überwiegend die von DB Netz vorgeschlagene Trasse mit Haltausfällen usw. an, um überhaupt eine Fahrplantrasse für die gewünschte Verbindung zu sichern. Ohne diese wäre meist auch die Rückfahrt aus Umlaufgründen nicht durchführbar. DB Netz kann anschließend die Statistik über die Vielzahl erfolgreich gelöster Trassenkonflikte präsentieren, während die eigentlich zur Regulierung berufene BNetzA sich so aus dem Konflikt heraushalten kann.

Nimmt ein Fernverkehrsunternehmen die ihm zugeteilte Trasse im Betrieb letztlich doch nicht in Anspruch, erhalten die im Konfliktverfahren nicht oder nachrangig berücksichtigten Interessenten keinerlei Information über diese Tatsache, geschweige denn ein Vorrangrecht, die nun wieder freigewordene Trasse zu nutzen. Es sind dadurch in der Vergangenheit bereits Fälle eingetreten, dass die Nahverkehrsfahrgäste zu bestimmten Tageszeiten auf ihre gewohnte Verbindung verzichten mussten, während gleichzeitig die verursachende Fahrt des Fernverkehrs gar nicht stattfand und die Schienenkapazität somit komplett ungenutzt blieb.

Die drei Zweckverbände VRR, NWL und NVR haben in ihren Gremien entsprechende Resolutionen an Bund, Land und DB verabschiedet, die Verbesserungen zum Schutz Integraler Fahrpläne im SPNV fordern. Dem Stellenwert des SPNV müsse durch eine gesetzliche Absicherung der speziellen betrieblichen Erfordernisse eines Integralen Taktsystems Rechnung getragen werden.

Kommentar

Das ist schon eine wahnwitzige Geschichte: Auf Bundesebene wird kräftig unter Mitwirkung

der DB an einem Deutschlandtakt gearbeitet, der regelmäßige und damit merkbare Abfahrzeiten und systematische Anschlüsse auf möglichst allen Strecken im Nah- und Fernverkehr anzubieten. Und was macht DB Netz? Wenn ein Fernverkehrsunternehmen, egal ob DB oder ein privates oder ausländisches eine bestimmte Trasse haben will, zählt der SPNV-Taktverkehr überhaupt nicht mehr. Natürlich steht in den Schienennetz Zugangsbedingungen ein Vorrang für vertaktete Verkehre, aber diese von der DB aufgestellten Regeln lassen auch einen 168-Stunden-Takt – also beispielsweise einen Flixtrain, der nur donnerstags verkehrt – als Taktverkehr gelten. Die Arbeiten am Deutschlandtakt werden damit ad absurdum geführt.

Was wäre ein Ausweg? In die Integralen Taktverkehre, die es bundesweit gibt, sollten auf den Hauptachsen des Fernverkehrs Be-

darfstrassen eingebaut werden, die für nicht vertaktete Einzelzüge, sei es als Plan- oder als Gelegenheitsverkehr, aber auch für Güterzüge nutzbar sind. Natürlich ist dabei auch die Infrastruktur an der Strecke zu beachten, insbesondere die Überhol- und Kreuzungsmöglichkeiten.

Vor allem aber muss DB Netz wieder Rahmenverträge für SPNV-Takttrassen mit den Aufgabenträgern abschließen, möglichst mit langen Laufzeiten. Nur mit solchen Sicherheiten sind die mittelfristige Planung des SPNV und die Vermarktung gegenüber den Fahrgästen möglich. Der regelmäßige Taktverkehr an allen Wochentagen hat besonders stark zu den Steigerungen der Fahrgastzahlen auf fast allen Strecken beigetragen. Abweichungen davon, insbesondere Fahrt- oder Haltausfälle, sorgen immer wieder für düpierte Fahrgäste.

RVR und VRR wollen zusammenarbeiten

Essen/Gelsenkirchen. (le) Seit Jahren wird die desolote Gesamtlage des ÖPNV in der Metropole Ruhr beklagt und als Abhilfe ein „Nahverkehr aus einem Guss“ gefordert. Die zersplitterten Zuständigkeiten und Interessen sind in der täglichen Praxis ein großes Hindernis. Hinzu kam eine jahrelang gepflegte Rivalität zwischen Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und Regionalverband Ruhr (RVR) um die Zuständigkeiten für ÖPNV-Planungen. Jetzt wurden zwei wichtige Vereinbarungen zur besseren Kooperation getroffen.

Zunächst wurde am 14.05. ein „Grundsatzvertrag über die Grundlagen der Zusammenarbeit für eine zukunftsfähige Mobilität in der Metropole Ruhr“ zwischen VRR und RVR abgeschlossen. Am 28.05. unterzeichneten dann der Kommunalrat Ruhr, bestehend aus den elf Oberbürgermeistern und vier Landräten, sowie Vertreter der zwölf Verkehrsunternehmen im RVR-Raum einen „11-Punkte-Plan zur Stärkung des Nahverkehrs im Ruhrgebiet“. Was beinhalten die Vereinbarungen im Einzelnen?

Der VRR-RVR-Grundsatzvertrag sieht zunächst einen intensiveren Austausch zu Aktivitäten und gemeinsame Analysen zu Ausgangslage und Handlungsbedarfen im Ruhrgebiet vor. Schwerpunkte gemeinsamer Aktivitäten sind die Förderung der Digitalisierung, die Durchführung gemeinsamer Öffentlichkeitsformate, die gemeinsame Leadpartnerschaft bei der

Mobilitätskonferenz Ruhr als Austauschformat für die Region, die Weiterentwicklung des Fahrradverleihsystems Metropolradruhr sowie die Mitwirkung am Fördervorhaben „Stärkung der vernetzten Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr“. Dazu wird ein Lenkungskreis, bestehend aus den zwei VRR-Vorständen, der Regionaldirektorin und dem RVR-Beigeordneten für Verkehr, bestimmt sowie Arbeitsgruppen eingerichtet und Austauschformate entwickelt. Da der Kreis Unna und die Stadt Hamm zwar zum RVR gehören, aber nicht zum VRR, sondern zum Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), wurde ein gemeinsamer Arbeitskreis der Fraktionen des NWL, RVR und VRR installiert.

Wichtige Ziele für die Kooperation sind die Ausrichtung der Fußball-Europameisterschaft 2024 und der Internationalen Gartenausstellung IGA 2027 sowie die Bewerbung für die

Olympischen Sommerspiele 2032. Nach 18 Monaten soll eine Zwischenbilanz zu Fortschritt und Ergebnissen der Kooperation durchgeführt werden.

Der 11-Punkte-Plan fordert einen günstigen und einfachen Tarif entsprechend der VRR-Bewerbung als Modellregion des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung (wir berichteten in **Ruhrschiene 2019#4**). Da diese inzwischen leider gescheitert ist (der Bund berücksichtigt nur kleinere Projekte mit geringerer Fördersumme), soll das Ziel eines einfachen Tarifs, bestehend aus zwei kostengünstigen Preisstufen, ergänzt um einen entfernungsabhängigen Tarif, weiterverfolgt werden.

Für ein optimiertes und integriertes städteübergreifendes Bus- und Bahnnetz soll eine zeitliche Synchronisation der Fortschreibung der Nahverkehrspläne erfolgen. Dieses Ziel wird unter Moderation von VRR und RVR bereits für den 31.12.2023 angestrebt.

Zur besseren Verzahnung von ÖPNV und SPNV sollen Metrobuslinien mit einem attraktiven Grundnetz sorgen. Da der Plan für die Weiterentwicklung dieses Netzes eine Konzeption durch den VRR vorsieht, ist unter Metrobus wohl kein verdichteter und beschleunigter Stadtbus wie in Berlin, München, Hamburg oder Düsseldorf zu verstehen, sondern ein Schnellbus. Der VRR erarbeitet zurzeit ein Schnellbusnetz zum besseren Anschluss von schienenfernen Orten und Hauptachsen ohne Schienenverkehr.

Weitere Punkte betreffen den verstärkten Einsatz von Elektro- und Wasserstoff-Bussen, eine App für alle Mobilitätsangebote in der Metropole Ruhr, möglichst einheitliche Sharingssysteme für Autos, Lastenräder, Pedeleps usw. sowie die verstärkte Einführung von On-Demand-Verkehren als Ergänzung zum regulären ÖPNV.

Kritisch betrachtet wird bereits der Punkt 8: Hier wird die Personenidentität bei Besetzungen der Aufsichtsräte der Verkehrsunternehmen und der Verbandsversammlung des VRR zur Stärkung der Wahrnehmung der

Ruhrgebietsinteressen gefordert. Es ist zu befürchten, dass so der Einfluss der kommunalen Verkehrsunternehmen in den VRR-Gremien verstärkt werden soll.

Weitere Punkte betreffen die Verbesserung des Images des ÖPNV im Ruhrgebiet, einen zukunftsfähigen ÖPNV sowie die Aufhebung von Nutzungsbarrieren im östlichen Ruhrgebiet. Gemeint ist die nicht optimal abgestimmte Angebotsplanung zwischen Dortmund und dem angrenzenden Kreis Unna sowie die unterschiedliche Tarifgestaltung im Übergangsbereich.

Weiterhin wurde bei dem Termin am 28.05. die seit 1999 bestehende Kooperation östliches Ruhrgebiet (KöR) zur Kooperation Metropole Ruhr (KMR) erweitert. Die in der KöR vertretenen Unternehmen arbeiten auf verschiedenen Handlungsfeldern zusammen, z. B. bei der kostengünstigen Beschaffung von baugleichen Bussen, der Vereinheitlichung von Qualitätsstandards sowie dem Aufbau und Betrieb eines gemeinsamen Leitstellensystems. Nach den Startunternehmen Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA), DSW21, Straßenbahn Herne - Castrop-Rauxel GmbH (HCR) schlossen sich 2017 die Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr GmbH (VER), 2019 die Hagener Straßenbahn AG (HST) und im März 2020 die Ruhrbahn GmbH an. Nun kommen die Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG), die Stadtwerke Oberhausen GmbH (STOAG), die Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG (NIAG), die Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH (WVG) und der Verkehrsbetrieb Hamm GmbH (VBH) als Gäste der KMR hinzu.

Noch ist nicht klar, ob die jetzt gezeigte Eignigkeit zwischen allen Beteiligten nicht doch nur eine strategische Positionierung im Kommunalwahlkampf war. Wir werden die Beteiligten an ihren Taten messen. Eine erste Probe könnte die Umsetzung des geplanten Schnellbusnetzes sein. Dass das immer wieder zu hörende Patentrezept „Zusammenlegung der Verkehrsbetriebe“ in den Papieren fehlt, weist darauf hin, dass hier Sachverstand mitgewirkt hat.

Kreis Coesfeld will TG Münsterland verlassen

Coesfeld. (red) Auf Antrag der SPD-Fraktion im Kreistag Coesfeld wurde die Verwaltung beauftragt zu prüfen, welche Bedingungen und Konsequenzen für eine Auflösung der Tarifgemeinschaft Münsterland–Ruhr-Lippe für den Kreis zu erfüllen bzw. zu tragen sind.

Die Tarifgemeinschaft ist Gesellschafter der WestfalenTarif GmbH und koordiniert für die Verkehrsunternehmen im Münsterland und dem Ruhr-Lippe-Raum die regionale Tarifgestaltung, den Vertrieb, das Marketing und die Einnahmenaufteilung. Der WestfalenTarif ist entsprechend der Vorgabe des ÖPNV-Gesetzes NRW der Gemeinschaftstarif für 16 Kreise und drei kreisfreie Städte in Westfalen-Lippe.

Nach Auffassung der SPD werde den politischen Entscheidungsgremien des Kreises Coesfeld aufgrund der Mitgliedschaft in der Tarifgemeinschaft Münsterland–Ruhr-Lippe jedwede Mitgestaltungskompetenz versagt. In der Antragsbegründung heißt es u.a.: „Die Politik will und soll über das Angebot im ÖPNV entscheiden, auch für die Tarife denn wir wollen für die Bürgerinnen und Bürger im Kreis Coesfeld ein gutes, verständliches und bezahlbaren ÖPNV anbieten“ (Originalzitat).

Im zuständigen Ausschuss am 20.08.2020 erläuterte der SPD-Abgeordnete Vogt, dass es Ziel des Antrags der SPD-Fraktion sei, die politische Hoheit über die Tarifgestaltung zurückzuerlangen. Herr Vogt macht deutlich, dass ein Ausstieg um jeden Preis nicht das Ziel des Antrags sei. Man wolle aber erreichen, dass die Politik die Tarife gemeinschaftlich bestimmt und die Verkehrsunternehmen sich auf ihre beratende Funktion beschränken.

Mögliche Szenarien

Der erste Teil des Antrags ist schnell geprüft: Die Bedingung für eine Auflösung der Gesellschaft ist ein Mehrheitsbeschluss der Gesellschafterversammlung. Der zweite Teil – die Konsequenzen – ist rein hypothetisch, denn es ist doch mehr als fraglich, ob sich eine solche Mehrheit findet. Der Kreis Coesfeld kann aber als Gesellschafter aus der Tarifgemeinschaft aussteigen und seine Mitwirkungsmöglichkeiten

bei der Tarifgestaltung aufgeben. Indirekt bliebe er weiterhin „an Bord“, da der Kreis auch Gesellschafter der Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) ist.

Um auch den WestfalenTarif zu verlassen, wäre eine Änderung des ÖPNVG NRW erforderlich. Selbst wenn das gelänge, würde der WestfalenTarif sowohl im SPNV als auch bei den kreisgrenzüberschreitenden Verkehren weiterhin gelten, da hier die Zuständigkeit des Kreises endet. Und damit Pendler z. B. in das Oberzentrum Münster auch innerhalb des Kreises Coesfeld umsteigen können, wäre eine Anerkennung des WestfalenTarifs im Kreisgebiet unumgänglich – vergleichbar mit der Anwendung des VRR-Tarifs in Teilen des Kreises Unna.

Was könnte der Kreis Coesfeld mit einem Bustarif für das Kreisgebiet ändern? Eine generelle Preissenkung, Einführung neuer Tickets, z. B. ein 365-Euro-Ticket oder ein pauschales SchülerTicket? Dafür braucht der Kreis weder die Tarifgemeinschaft noch den WestfalenTarif zu verlassen. Hier lohnt nochmal der Blick nach Unna: Dort hat der Kreis eine „eigene“ Stadtpreisstufe A sowie eine Kreispreisstufe B und legt seine Preise selbst fest. Auch die Stadtbusstädte Bocholt, Hamm, Rheine und Münster legen ihre Preise selbst fest. Und innerhalb ihres Zuständigkeitsbereiches können die Kreise auch „eigene“ Tickets anbieten. So bietet der Märkische Kreis ein 60plusTicket und ein Sozialticket als Monatsticket an, obwohl es diese in den anderen Kreisen nur im Abo gibt.

Eine tarifliche Abspaltung des Kreises Coesfeld ist also gar nicht notwendig, um unter dem Dach des WestfalenTarifs mehr Autonomie beim Ticketsortiment und der Preisgestaltung zu erhalten.

Das Engagement des Kreises Coesfeld, den Bus- und Bahnverkehr zu verbessern, ist

lobenswert und brachte den Fahrgästen in den letzten Jahren zahlreiche Verbesserungen. Ein Ausstieg aus dem WestfalenTarif und seinen Strukturen würde einen Rückschlag bedeuten. Es wäre schön, wenn der neugewählte Kreistag

solchen Überlegungen von vornherein eine Absage erteilt, das Thema für die neue Wahlperiode beendet und in der Tarifgestaltung die Spielräume nutzt, die andere Kreise schon seit Jahren für sich entdeckt haben.

Neue Stadtbahn für Smart Rhino

Dortmund. (os) Auf dem einstigen Gelände der Hoesch Spundwand und Profile (HSP) entsteht ein neues Stadtquartier: Smart Rhino. Die Essener Thelen-Gruppe plant Büros, Wohnungen und den neuen Campus der Fachhochschule Dortmund, die bisher auf mehrere Standorte verteilt ist.

Das HSP-Gelände liegt westlich des Dortmunder Hauptbahnhofs zwischen den Bahnstrecken von und nach Bochum und Herne sowie der Emscher. Die Thelen-Gruppe hat das Ingenieurbüro IVV Aachen beauftragt, in Abstimmung mit der Stadtverwaltung ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept zu entwickeln, welches das Ziel der Schaffung eines autoarmen und nachhaltigen Stadtquartiers verfolgt. IVV strebt einen Modal Split von 49% ÖV, 19% Rad, 12% Fuß- und 20% Pkw-Verkehr an. Wie ehrgeizig dieses Ziel ist, zeigen die Zahlen vergleichbarer Standorte in Dortmund, wo der Pkw-Anteil mit 44% dominiert. Nach der Machbarkeitsstudie, die im April 2020 vorgestellt wurde, sollen alle Straßen ohne Parkplätze erstellt werden. Das Abstellen von Kfz soll ausschließlich in Parkhäusern und Tiefgaragen erfolgen.

Wechselwirkungen

Die Emscher ist in diesem Bereich auch Teil des Projektes Internationale Gartenausstellung IGA 2027. Unter dem Begriff Zukunftsgärten soll ein neuer Grünzug entstehen, der den Dortmunder Westen mit Dortmund Huckarde und der Kokerei Hansa verbindet. Nördlich der Kokerei Hansa liegt das Museum Mooskamp. Dort befinden sich die historischen Straßenbahnen des privaten Museumsvereins sowie der DSW21. Der Verein betreibt eine etwa sieben Kilometer lange Gleisanlage und hat als Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch die eisenbahnrechtliche Aufsicht über Teile der

ehemaligen Werksbahn auf dem HSP-Gelände.

Die Stadt Dortmund wiederum hat eine ehemalige Bahntrasse der Anschlussbahn vom HSP-Gelände zum Hafen erworben. Auf der Hafensüdseite entsteht derzeit ein neues Hafenviertel einschließlich eines Berufskollegs. Die Stadt Dortmund beabsichtigt die Nutzung der Bahntrasse als Verbindung des Smart Rhino-Geländes mit dem neuen Hafenviertel.

ÖPNV

Für eine hohe Akzeptanz des ÖPNV ist die Qualität der Einbindung sowohl in den Stadtverkehr als auch in den Regionalverkehr wichtig. Erstrebenswert ist die Erreichbarkeit mit möglichst wenigen Umsteigevorgängen.

Die Studie skizziert drei ÖV-Linien:

- Stadtbahn: Neubau einer Stichstrecke bis „Smart Rhino Zentrum“, die westlich der Stadtbahn-Haltestelle Heinrichstraße aus der Linie U 43/U 44 ausfädelt und über eine Neubau-Brücke die dortigen Bahngleise überquert.
- H-Bahn: Neubau einer H-Bahn vom S-Bahnhof Dorstfeld über Smart Rhino Zentrum zur Stadtbahn-Haltestelle Hafen.
- Bus: Eine Buslinie soll vom Hauptbahnhof Nordausgang über Smart Rhino Zentrum zur Wittener Straße geführt werden.

Stadtbahnanbindung U 43/U 44

Der Vorschlag einer Stichstrecke von der Bestandsstrecke U 43/U 44 ermöglicht eine attraktive Integration in das Dortmunder Stadtbahnsystem. Fraglich ist, ob eine Brücke über

die Bahngleise die beste Lösung darstellt. Die Stadtbahn käme dann erst über die heutige Tunnelrampe an die Oberfläche und würde nach Befahren einer Neubau-Brücke über eine lange Rampe wieder abwärts auf das an dieser Stelle tief liegende Smart Rhino-Gelände fahren. Hier erscheint eine Verlängerung des bestehenden Ost-West-Tunnels sinnvoller. Von den Kosten her sollten die beiden Varianten Tunnel oder Brücke verglichen werden. Die Erstellung eines (teuren) Tunnelbahnhofs wäre jedenfalls nicht erforderlich.

Es stellt sich aber die Frage, warum nur eine Stichstrecke geplant wird. Die U 43/U 44 könnte von Smart Rhino Zentrum zurück über Rheinische Straße und Dorstfelder Hellweg Richtung Dorstfeld zur Wittener Straße geführt werden. Dann gäbe es zwischen Dorstfeld und der City zwei parallele Strecken. Verkehrlich noch interessanter wäre eine Anbindung der U 43/U 44 an den S-Bahnhof Dorstfeld – anstelle der dafür skizzierten H-Bahn.

Alternativ könnte die Stadtbahnstrecke mit der Gleisanlage des Bahnhofs Mooskamp verknüpft werden. Dies würde einerseits die Option eröffnen, mit der Stadtbahn bis zur Kokerei Hansa zu fahren. Andererseits wäre es dann möglich, historische Straßenbahnfahrzeuge des Bahnhofs Mooskamp auf der Ost-West-Strecke einzusetzen, wie dies bis zur Eröffnung des Stadtbahntunnels III (U 43/U 44) der Fall war.

Verbindung zum Hauptbahnhof

Zur Anreise über den Hauptbahnhof ist nach dem Konzept entweder ein Umstieg an der Kampstraße oder am Hafen erforderlich. Die einzige Direktverbindung wäre der Bus ab Hauptbahnhof Nordausgang. Einige Verantwortliche sagen, es wäre kein Problem, eben vom Hauptbahnhof zur Kampstraße zu fahren oder zu laufen und dort in die U 43/U 44 einzusteigen. Doch, das ist ein Problem! Schon heute ist der Stadtbahnabschnitt zwischen Hauptbahnhof und Kampstraße der Abschnitt mit der höchsten Auslastung. Ausgerechnet

diese Strecke soll nun noch mehr Fahrgäste aufnehmen?

Wenn an den H-Bahn-Plänen festgehalten wird, sollte eine Anbindung an den Hauptbahnhof untersucht werden. Als Alternative einer H-Bahn zum Hauptbahnhof wäre eine direkte Stadtbahnanbindung über den Hafen vorstellbar. Eine H-Bahn in Doppeltraktion kann im 10-Minuten-Takt etwa 600 Fahrgäste pro Richtung transportieren, eine Stadtbahn in Doppeltraktion hingegen etwa 1800.

Eine neue Linie Hauptbahnhof – Hafen – Smart Rhino Zentrum hätte mit insgesamt fünf Haltestellen eine Fahrzeit von deutlich weniger als 10 Minuten. An der Haltestelle Smart Rhino Zentrum träfe die Strecke dann auf die Neubaustrecke der U 43/U 44.

Da die neue Verbindung von der U-Bahn-Station Hauptbahnhof Richtung Norden führt, würde der Stadtbahntunnel Richtung Kampstraße nicht durch zusätzliche Fahrgäste belastet. Zudem verteilen sich die Umsteiger am Hauptbahnhof dann auch besser auf beide Richtungsbahnsteige.

Ausgehend vom heutigen Linienschema würde zunächst die U 49, die heute in der HVZ bis zum Hafen fährt, über eine kurze eingleisige Neubaustrecke weiter bis Smart Rhino Zentrum fahren. Da die Entwicklung des Areals sicher nach und nach erfolgt, wären die Kapazitäten der U 49 zu Beginn auch ausreichend. Für größere Fahrgastmengen sollte aber die Haltestelle Smart Rhino Zentrum von Anfang an zweigleisig und mit einem 90-Meter-Bahnsteig ausgeführt werden.

Die Kosten einer solchen Strecke hängen auch davon ab, ob die bestehende Eisenbahnbrücke über die Köln-Mindener Bahn, die Emshertalbahn und die Westfaliastraße erhalten wird oder durch einen Neubau ersetzt werden muss. Letztlich dürfte die Anbindung über den Hafen schnell und kostengünstig sowie mit den bereits bestellten Stadtbahnfahrzeugen realisierbar sein. Parallel zur eingleisigen Stadtbahnstrecke wäre auch noch genug Platz für den geplanten Fuß- und Radweg zum Hafen.

Zusätzliche SPNV-Maßnahmen

Folgende Maßnahmen werden in der Studie nicht erwähnt und sollten zusätzlich untersucht werden:

- S 5-Haltepunkt DO West

An der Kreuzung von S 4 und S 5 ist seit langem ein neuer Bahnsteig für die Strecken nach Hagen, Schwerte und Unna geplant. Dieser Haltepunkt sollte endlich realisiert werden.

- RB 43 Emschertalbahn

Die RB 43 tangiert das Plangebiet im Nordwesten und wird nur im Stundentakt bedient, obwohl eine RVR-Studie einen 30-Minuten-Takt empfiehlt. Mit einem neuen Haltepunkt an der Heinrich-August-Schulte-Straße und einer Taktverdichtung kann das Plangebiet direkt mit den Dortmunder Stadtbezirken Huckarde und Lütgendortmund sowie weiteren Städten und Gemeinden im nördlichen Ruhrgebiet verbunden werden.

Link zur Planung: <https://www.thelen-gruppe.com/portfolio/projekt/smart-rhino/>

Kommentar

Im Gegensatz zur Entwicklung der Dortmunder Standorte Phoenixsee und Phoenix West wird diesmal von Beginn an eine attraktive Nahverkehrserschließung angestrebt. Die H-Bahn, die elegant und kreuzungsfrei über das Gelände schwebt, spielt dabei in den bisherigen Plänen die Hauptrolle. Ob die H-Bahn die richtige Lösung für ein Gebiet ist, dass an zwei Seiten von Stadtbahnlinien tangiert wird, sollte hinterfragt werden. Die Tatsache, dass die Stadtbahnlinien U 43/U 44 einerseits und U 49 andererseits unterschiedliche Fahrzeugbreiten und Bahnsteighöhen aufweisen, macht die Sache leider nicht einfacher. Eine Erschließung ohne attraktive Direktverbindung an den Hauptbahnhof erscheint jedenfalls wenig geeignet, das 49%-Ziel des ÖV-Modal-Split zu erreichen.

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 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: Lothar Ebbers (le), Oliver Stieglitz (os). 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

Jetzt virtuelle Sitzungen November

Liebe Mitglieder,
nachdem in den letzten Tagen die Corona-Neuinfektionszahlen in NRW nahezu explosionsartig gestiegen sind, stellen wir unser Mitgliederangebot auf eine neue virtuelle Basis.

Die nächsten Sitzungen im November und Dezember unserer Ortsgruppen Dortmund und Oberhausen planen wir erstmalig online. Wir bitten um jeweilige rechtzeitige Anmeldung.

Erstmalig in der Geschichte unseres Fahrgastverbandes wird zudem die landesweite Mitgliederversammlung online stattfinden. Eine Einladung müsste Ihnen hierfür per Post zugegangen sein.

Nach den dort gesammelten Erfahrungen planen wir auch, unsere Regionalversammlung aufgrund der großen geografischen Ausdehnung des Regionalverbandes Ruhr Anfang 2021 auf derartige Weise durchzuführen.

Blieben Sie gesund!

Ihr

Dirk Grenz

Pro Bahn Ruhr

Donnerstag, 12.11.2020, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund, virtuell, Anmeldung an mantel@probahn-ruhr.de

Dienstag, 17.11.2020, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, Anmeldung an ebberts@probahn-ruhr.de

Dienstag, 24.11.2020, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, virtuell, Anmeldung an grenz@probahn-ruhr.de

Samstag, 28.11.2020, 15:00 Uhr
Landesversammlung, virtuell

Dezember

Donnerstag, 10.12.2020, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf

Donnerstag, 10.12.2020, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund, virtuell, Anmeldung an mantel@probahn-ruhr.de

Dienstag, 15.12.2020, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, Anmeldung an ebberts@probahn-ruhr.de

Dienstag, 22.12.2020, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, Anmeldung an grenz@probahn-ruhr.de

Januar

Donnerstag, 14.01.2021, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund, virtuell, Anmeldung an mantel@probahn-ruhr.de

Dienstag, 19.01.2021, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, Anmeldung an ebberts@probahn-ruhr.de

Dienstag, 26.01.2021, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, virtuell, Anmeldung an grenz@probahn-ruhr.de

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. 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)