

Neuer Fahrplan: RRX am Start

Gelsenkirchen/Unna. (le) Gerade noch rechtzeitig zum Fahrplanwechsel kam das grüne Licht für die RRX-Fahrzeuge. Neun Tage vor dem planmäßigen Start lag die Zulassung des Eisenbahnbundesamts (EBA) für die Fahrzeuge vor, und am 05.12. wurden sich auch die Zweckverbände mit dem Hersteller Siemens über das weitere Vorgehen (z. B. kleinere Mängel am Fahrzeug) einig, so dass im letzten möglichen Moment der bisherige Verkehrsvertrag mit DB Regio über den RE 11 (Düsseldorf – Kassel-Wilhemshöhe) gekündigt wurde und Abellio auf dieser Linie am 09.12. an den Start gehen konnte.



RRX-Garnitur von Abellio auf dem RE 11 in Düsseldorf Hbf. Foto: Dirk Grenz

Mit dem neuen Fahrzeug wurde nicht nur die Platzkapazität auf der Linie zwischen Düsseldorf und Hamm von 400 auf 800 Sitzplätze verdoppelt (zwischen Hamm und Kassel-Wilhemshöhe bleibt es bei 400 Sitzplätzen), auch der Fahrplan zwischen Hamm und Paderborn wurde verbessert. Hier wird jetzt tagsüber stündlich gefahren, allerdings mit zwei Einschränkungen. Zu den Zeiten, in denen

In dieser Ausgabe:

- S. 1 - 2: Neuer Fahrplan**
- S. 3 - 6: Hagen, Berlin-Verkehr**
- S. 6 - 9: D-Takt, BVWP, SPNV**
- S. 9 - 11: Mülheim an der Ruhr**
- S. 11 - 12: Impressum, Termine**

Neuer Fahrplan

die zwei täglichen Züge der Mitte-Deutschland-Verbindung IC 50 (Köln – Hamm – Kassel-Wilhelmshöhe – Erfurt – Gera) unterwegs sind, entfällt der RE 11 zwischen Hamm und Kassel-Wilhelmshöhe. In der Zeitlage des ICE von/nach München über die Hellwegstrecke fährt nur ein Pendelzug zwischen Hamm und Paderborn in leicht veränderter Zeitlage, in und aus Richtung Düsseldorf muss in Hamm mit Bahnsteigwechsel umgestiegen werden. Das Tagesrandzugpaar Kassel-Wilhelmshöhe – Hamm wird bis und ab Dortmund verlängert.

Wie sich das neue Fahrzeug im Tagesbetrieb bewährt, bleibt zu beobachten. Die Kapazitätsausweitung im RRR-Hauptkorridor ist zu begrüßen, und die zuletzt schlechte Betriebsqualität des RE 11 mit vielen Ausfällen, zu kurzen Zügen und Verspätungen, die oft zu Laufwegverkürzungen führten, sollte sich deutlich verbessern.

Hellwegnetz II

Ein weiterer neuer Vertrag startete mit Beginn des neuen Fahrplans. Das Hellwegnetz II wird weiterhin von der Eurobahn gefahren. Der Fahrplan ist an einigen Stellen verbessert. So wird auf der RB 59 (Dortmund – Soest) endlich wieder an Samstagen tagsüber alle 30 Minuten gefahren. Durch zusätzliche Fahrtenpaare der RB 89 zwischen Paderborn und Warburg sowie des RE 17 (gefahren von DB Regio im Sauerlandnetz) zwischen Warburg und Kassel-Wilhelmshöhe soll es zukünftig einen Stundentakt von Paderborn bzw. Bestwig nach Kassel geben, allerdings mit wechselnden Zuggattungen und daher unterschiedlichen Tarifen. Leider fehlt immer noch ein Zugpaar zwischen Paderborn und Warburg.

Der neue Vertrag sieht auch Kapazitätsausweitungen auf mehreren Strecken vor. So sollen auf der RB 50 (Münster – Dortmund) neue fünfteilige FLIRT3-Triebwagen in Doppeltraktion verkehren. Diese sind zwar rechtzeitig geliefert worden, haben aber noch keine EBA-Zulassung. Weiterhin besitzt der Halt Dortmund-Kirchderne nicht die ausreichende

Länge für diese Zuggarnituren und muss zunächst bei den entsprechenden Leistungen ausgelassen werden.

Auch im Münsterland gibt es weitere neue Zugangebote. Durch einen neuen Vertrag mit der NordWestBahn gibt es auf den Strecken Dorsten – Borken (RE 14) und Dorsten – Coesfeld (RB 45) keine Zweistundentakte mehr, auch samstags und sonn- und feiertags ist jetzt der Stundentakt Standard, und abends sind einzelne zusätzliche Verbindungen hinzugekommen, so auch Wochenend-Spätzüge zwischen Essen und Dorsten bzw. Borken.

Auf der von DB-Regio betriebenen Baumbergebahn (RB 63 Münster – Coesfeld) gibt es nach 27 Jahren wieder einen Halt in Münster-Mecklenbeck. Durch ein zusätzliches Zugpaar wird die Strecke montags bis freitags zwischen 13 Uhr und 19 Uhr durchgängig in beiden Richtungen im Halbstundentakt gefahren.

Auf der Oberen Ruhrtalbahn wird der Abendverkehr neu geordnet. Statt der bisherigen Zwei-Stunden-Lücke auf dem RE 17 (Kassel – Hagen) ab Warburg gibt es jetzt zwei Spätzüge, die jeweils in Meschede enden. Die Spätverbindung vom Hochsauerlandkreis Richtung Ruhrgebiet übernimmt die letzte Fahrt des RE 57 (Brilon/Winterberg) Brilon Stadt ab 21:39 Uhr, die Anschluss in Brilon Wald von einer jetzt täglichen Spätverbindung aus Marburg (R 42) sowie in Bestwig aus dem letzten Zug aus Winterberg aufnimmt und neu bis Hagen mit Anschluss an die RB 40 nach Essen und den RE 4 nach Düsseldorf verkehrt. In Schwerte besteht Anschluss an die RB 53 nach Dortmund. Auf der R 42 wird auch die letzte Fahrt von Brilon Stadt (ab 22:48 Uhr) nach Korbach täglich gefahren; sie hat in Brilon Wald Anschluss vom RE 57 aus Dortmund.

Im Fernverkehr ist die Umlenkung der zwei IC-Paare der Mitte-Deutschland-Verbindung ab Weimar nach Gera über Jena statt bislang nach Leipzig zu erwähnen. Bei den drei Zugpaaren mit ICE 4 auf der Linie 42 Dortmund – Duisburg – Mannheim – Stuttgart – München muss der Halt in Siegburg/Bonn ausgelassen werden.

Hagen besser an Ruhr-Sieg-Strecke anbinden!

Hagen. (cs) Strategisch gesehen liegt der Hagener Hauptbahnhof an einem schlechten Standort, nicht nur in Bezug auf die ungünstige Anbindung an das Stadtzentrum, sondern vor allem in Bezug auf die Anbindung an die Ruhr-Sieg-Strecke, die sozusagen an Hagen vorbeiführt. An die Wupperschiene ist Hagen Hbf optimal angebunden.

Das gilt sowohl für die Züge, die Hagen in Richtung Schwerte/Hamm als auch in Richtung Bochum und Dortmund verlassen. Züge, die von Siegen/Frankfurt kommen, müssen allerdings in Hagen Hbf kopfmachen, wenn sie nach Dortmund oder Bochum die Ruhr abwärts weiterfahren sollen. Züge, die über die Ruhr-Sieg-Strecke nach Hagen kommen, erreichen an der Lennemündung die Ruhr, fahren dann das Ruhrtal ca. 5 km westwärts bis zur Einmündung der Volme und weiter in das Volmetal ca. 3 km nach Süden bis zur Einmündung der Ennepe. Dort am Zusammenfluss von Ennepe und Volme liegt der Hagener Hauptbahnhof in einer Talkrömmung, die sich in den gekrümmten Bahnsteigdächern eindrucksvoll widerspiegelt. Züge, die auf Höhe der Volmemündung das Ruhrtal verlassen, benötigen bis Hagen Hbf etwa 3,5 min hin und 3,5 min zurück. Das Kopfmachen in Hagen erfordert einen längeren Aufenthalt. Insgesamt bringt der Umweg über Hagen Hbf eine Verzögerung von etwa 10 Minuten.

Der neue IC 34, der nach Planungen von DB Fernverkehr ab Fahrplanwechsel Ende 2020 Frankfurt mit Dortmund bzw. Münster verbinden soll, wird an Hagen (ca. 190.000 Einw.) vorbeifahren, um Fahrzeit einzusparen. Die größte Stadt zwischen Dortmund und Frankfurt entlang dieser Achse wird somit umfahren und alle wichtigen Umsteigebeziehungen, vor allem die in Richtung Wuppertal (ca. 350.000 Einw.), werden auf diese Weise ausgelassen.

So sieht es auch der erste Gutachterentwurf Fernverkehr zum Zielfahrplan Deutschland-Takt vor. Auf der Verbindungssachse Frankfurt – Dortmund – Münster wird Hagen links liegen gelassen, was die Bedeutung des Verkehrsknotens Hagen schmälert.

Bereits vor 90 Jahren schrieb Dr. Hermann

Jansen in „Der zukünftige Generalbebauungsplan“ zu Hagen folgendes: „Obwohl es heute noch eisenbahntechnisch ein wichtiger Knotenpunkt ist, darf es sich der Tatsache nicht verschließen, daß die Stadt betriebs- und verkehrstechnisch betrachtet eigentlich an falscher Stelle liegt, zum mindesten aber ihr Hauptbahnhof. Seine ungünstige Lage zwingt alle von Frankfurt a. Main und Siegen kommenden Züge, sofern sie nach Norden (Ruhr oder Hamburg) weiter wollen, die Richtung zu wechseln, weil der natürliche Trennungspunkt dieser Linien das Ruhrtal zwischen Lenne und Volme ist. Diese Belastung ist für einen auf Beschleunigung und Vereinfachung bedachten Eisenbahnverkehr nicht dauernd tragbar (...) Eine, wenn auch etwas kostspielige, Möglichkeit, den Eisenbahnverkehr des Lennetales südlich von Hagen ins Volmetal zu leiten, wäre ein Tunnel in der ungefähren Führung Hohenlimburg – Delstern.“ („Der zukünftige Generalbebauungsplan“ von Dr. Hermann Jansen in „Monographie der Stadt Hagen“, 1928)

Durch die Bindung der Eisenbahnstrecken an die Tallagen entstehen große Umwege, wie beispielsweise für die Strecke Hagen – Frankfurt. Während in den zurückliegenden Jahrzehnten die Fernverbindungen für den Autoverkehr verkürzt wurden, indem ganz bewusst auf Kammlinien ausgewichen wurde (z.B. A 45), um weite Umwege über Flusstäler zu vermeiden, sind im Vergleichszeitraum keine besonderen Maßnahmen ergriffen worden, um den Bahnverkehr auf vorhandenen Strecken durch neue Verkehrsbauwerke wie Tunnel zu beschleunigen. Es ist daher an der Zeit dies nachzuholen und auch an Strecken, die nicht dem ICE-Fernverkehr vorbehalten sind, die Machbarkeit und den Nutzen von Tunnelbauwerken zu prüfen. Die Fahrzeitverkürzung

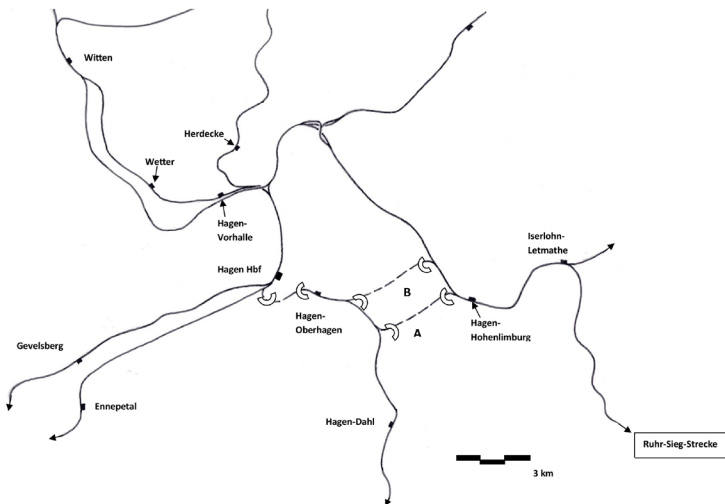
Hagen

durch einen neuen Tunnel, der Hagen-Hohenlimburg mit der Volmetalbahn in Hagen-Delstern bzw. Hagen-Eilpe verbindet, würde ca. 8 Minuten betragen. Zwei alternative Trassen sollten einer groben Untersuchung zugrunde gelegt werden: Eine südliche Variante (A), welche südlich des Stadtteils Delstern aus der Volmetalbahn ausfädelt und dann nordostwärts in einem Tunnel unterhalb von Waterhövel und südlich von Holthausen entlang im Bereich Raffenberg wieder in die Ruhr-Sieg-Strecke mündet sowie eine nördliche Variante (B), die bereits im Bereich Eilpe aus der Volmetalbahn ausfädelt um dann Ernst in etwa auf Höhe der Cunostraße zu unterqueren und im weiteren Verlauf zwischen Haßley und dem Steinbruch entlang im Bereich Hammacher wieder in die Ruhr-Sieg-Strecke einfädelt. Die südliche Variante hätte eine Länge von etwa 3,2 km. Die nördliche Variante wäre mit etwa 3,6 km etwas länger. Bei beiden Varianten würde sich die Länge der heutigen Bahnverbindung von Hagen-Hohenlimburg nach Hagen Hbf von knapp 17 km um ca. 5 km reduzieren. Aufgrund der Elektrifizierung der Ruhr-Sieg-Strecke ist auch die Verbindung durch den neuen Tunnel

in Richtung Hbf zu elektrifizieren. Dies würde ebenso den bestehenden Goldbergtunnel betreffen, wobei diese Maßnahme den Einstieg in die (Teil-)Elektrifizierung der Volmetalbahn darstellen könnte.

Neben einer Ermöglichung eines Fernverkehrshaltes für den IC 34 würde dieser Tunnel auch die bestehenden Linien RE 16 und RB 91 beschleunigen. Für Pendler nach Hagen aus dem Bereich der Ruhr-Sieg-Strecke sowie Iserlohn wäre der Bahnhof Oberhagen dann erster Anlaufpunkt. Er liegt ebenfalls zentral zur Innenstadt und ist durch verschiedene Buslinien gut angebunden.

Um ein solches Projekt einzuordnen, sei auf den Zeitgewinn verglichen mit den größeren Neubaustrecken verwiesen. Mit vergleichsweise geringem Aufwand (die meisten Neubaustrecken der DB haben Tunnellängen im zweistelligen Kilometerbereich) erzielt man einen relativ hohen Fahrzeitgewinn, bindet eine Großstadt an eine Fernverkehrslinie an und verbessert zudem noch die lokale Erschließung. Wichtig ist, dass die Realisierbarkeit des Tunnels konkret geprüft und das Projekt schließlich in den BVWP aufgenommen wird.



Gemeinsames Konzept für Berlin-Verkehr

Düsseldorf. (le) In der Verkehrsausschusssitzung des Landtags am 05.12. präsentierten DB und Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) ein gemeinsam erarbeitetes Konzept für den zukünftigen Fernverkehr aus NRW nach Berlin. War ursprünglich von einer neuen ICE-Sprinter-Linie die Rede gewesen (wir berichteten in *Ruhrschiene 2018#3* und *2018#4*), ist jetzt nur noch eine ICE-Linie 19 in Planung. Praktisch alle Konfliktpunkte mit dem Regionalverkehr gelten als gelöst.

In dem neuen Konzept ist jetzt schwerpunktmäßig von Kapazitätserweiterungen auf der stark nachgefragten Strecke zwischen NRW und der Bundeshauptstadt die Rede, vor allem durch Einsatz von ICE 4-Zügen. Das neue Konzept soll Ende 2023 umgesetzt werden. Der Termin ergibt sich aus der geplanten Inbetriebnahme von Stuttgart 21, wodurch eine bundesweite Umstellung des Fernverkehrsfahrplans ausgelöst wird. Ob erste Zugpaare des neuen ICE 19 oder andere Verbesserungen schon vorher möglich sind, wird noch zwischen DB und Aufgabenträgern geprüft.

Der bisherige stündliche ICE 10 mit Flügelung in Hamm in einen Ruhr-Flügel nach Düsseldorf bzw. Köln und einen Wupper-Flügel nach Köln bzw. Bonn wird in zwei getrennte Leistungen aufgeteilt. Alle zwei Stunden wird es beim Flügelkonzept bleiben, wobei die dort verkehrenden ICE 2-Garnituren durch neue Kurz-ICE 4 ersetzt werden. In der jeweils anderen Stunde verkehrt der ICE 10 mit einem Lang-ICE 4 nur über die Ruhr bis nach Düsseldorf. Da in Hamm nicht mehr gekoppelt bzw. geflügelt wird, hat dieser Zug Zeit für einen neuen Halt in Minden.

Der neue ICE 19 verkehrt mit Lang-ICE 4 von Köln nach Berlin über die Wupper mit den Systemhalten Wuppertal, Hagen, Bielefeld und Hannover und verkürzt so die Fahrzeit um gut 10 Minuten auf 4:10 Stunden.

Auch der IC 77 (Berlin – Amsterdam) wird durch Beschaffung neuer Mehrsystem-ICE-Garnituren zur ICE-Linie. Sie wird deutlich beschleunigt und erhält in NRW eine um rund 30 Minuten gedrehte Fahrplantrasse. Der Lokwechsel in Bad Bentheim ist nicht mehr notwendig, und zwischen Osnabrück und Han-

nover wird nur noch in Bünde als Systemhalt gehalten. Der Halt in Bad Oeynhausen entfällt und wird durch einen Systemhalt der IC-Linie 55 (Köln – Hannover – Dresden) ersetzt, Minden erhält als Kompensation den oben erwähnten Halt des zweistündlichen ICE Berlin – Köln. Die vier Linien (2 x ICE 10, ICE 19, ICE 77) bilden einen 30-Minuten-Takt zwischen Hannover und Berlin. An allen bisherigen Halten bleibt die Anzahl der Zugabfahrten zumindest gleich und die angebotene Sitzplatzkapazität erhöht sich meist um gut 50 % durch Ersatz von ICE 2 durch Lang-ICE 4. Allerdings gibt es auf der Wupper-Achse statt eines systematischen Stundentakts ein zweimal zweistündliches Angebot alle 40/80 Minuten.

Auf der Relation Rheine – Osnabrück – Hannover wird heute ein ungefähr stündliches Angebot von IC 77 und RE 60 (Braunschweig – Rheine) gefahren. Wegen des verlegten und beschleunigten ICE 77 soll die RE 60 zwischen Löhne und Rheine auf Stundentakt verdichtet werden (wohl als Flügelung mit dem RE 70 Braunschweig – Bielefeld). Über die dafür notwendigen gut 300.000 zusätzlichen Zug-Kilometer wird noch mit den Aufgabenträgern und den Landesregierungen verhandelt.

Die RB 77 (Hildesheim – Hameln – Löhne – Bünde) wird ab Löhne zukünftig nach Herford verkehren, erreicht dort aber dann den ITF-Knoten mit Anschlüssen nach Bielefeld, Paderborn und Osnabrück/Hengelo. Der Halt der RB 69 (Bielefeld – Hamm – Münster) in Isselhorst-Avenwedde ist nicht mehr möglich und wird stattdessen von der RB 67 (Bielefeld – Warendorf – Münster) übernommen. Ansonsten sollen gegenüber dem Status quo keine weiteren Verschiebungen im Regionalverkehr mit

Überholungen, Anschlussverlusten oder Auflassungen einzelner Zughalte erforderlich sein.

Auch für den Verkehr von NRW nach Hamburg ist ab 2023 geplant, dass die heutige IC-Linie 31, die über die Wupperstrecke fährt, mit ICE 4 bedient und ab Köln auf die ICE-Linie 42 über die Neubaustrecke (NBS) nach Mannheim – Stuttgart – München durchgebunden wird.

Kommentar

Es klingt fast wie ein Wunder: Ein verbessertes Fernverkehrskonzept für den Berlin-Verkehr ist möglich, und der Regionalverkehr leidet nicht darunter. Natürlich gibt es auch hierbei einige Ecken und Kanten, so die suboptimale Vertaktung auf der Wupper-Schiene oder die notwendigen Mehrbestellungen zwischen Rheine und Löhne. Dennoch ist das jetzt vorgestellte Konzept ein guter Schritt in Richtung auf den Deutschlandtakt, der für die Verbindung Rhein-Ruhr jeweils einen Stunden-

takt über die Ruhr und die Wupper vorsieht.

Auch hat sich der Weg einer konstruktiven Begleitung und Diskussion der DB-Pläne gelohnt. Es zahlt sich aus, dass NRW mit dem Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan (KC ITF) den Zweckverbänden als Aufgabenträgern ein leistungsfähiges Team an die Seite gestellt hat, das die Interessen des Nah- und Regionalverkehrs mit gut durchdachten Konzepten wahren kann.

Die DB hat (hoffentlich) gelernt, dass Geschwindigkeit nicht alles ist, was im Fernverkehr zählt, sondern auch die angemessene Anbindung aller Landesteile. Für allgemeine Akzeptanz der Planung reicht eine werbewirksame Fahrzeit „Köln – Berlin unter vier Stunden“ nicht aus, wenn davon nur die Großräume Köln, Bonn und Aachen profitieren können, für die meisten anderen Räume aber nur Nachteile im Regionalverkehr und teils gar die Halbierung des Angebots im Berlin-Verkehr drohen.

Deutschland-Takt in NRW: Gute Aussichten

Berlin. (le) Nach ersten wenig überzeugenden Vorentwürfen stellten die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur beauftragten Gutachter am 09.10. den ersten Entwurf für den „Zielfahrplan Deutschland-Takt“ vor. Damit sollen aufeinander abgestimmte Fahrpläne für direktere, vertaktete Verbindungen im Nah- und Fernverkehr in Deutschland aufgezeigt und passgenaue Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet werden. Dabei kommen eine Maximierung der Reiseverbindungen und kürzere Reisezeiten durch abgestimmte Anschlüsse vor reiner Fahrzeitverkürzung.

Der Entwurf sieht für NRW u. a. die Einführung von Halbstundentakten des Fernverkehrs auf mehreren Korridoren vor, so Rhein-Ruhr – Berlin, Rhein-Ruhr – Hamburg, Köln – Frankfurt, aber auch Köln – Aachen und Köln – Koblenz. Ebenso sind regionale FV-Linien („FR-Linien“) zur flächenhaften Erschließung des Landes vorgesehen, was in NRW vor allem die Verbindung Münster – Dortmund – Siegen – Frankfurt betrifft. Die verschiedenen Fernverkehrslinien werden je nach Höchstgeschwindigkeit in sechs Kategorien eingeteilt: A (300 km/h), B (250 km/h), C (230 km/h mit Neigetechnik), D (230 km/h), E (160 km/h, Dosto-IC), F (Fernverkehr light, 160 km/h). Das Netz für NRW umfasst folgende Linien:

FV 10 (Kategorie A): Berlin – Hannover – Hamm – Wuppertal – Köln Hbf (stündlich) – Koblenz – Frankfurt (zweistündlich)

FV 47 (A): Berlin – Hannover – Hamm – Duisburg – Düsseldorf (stündlich) – (weiter als FV 31) Köln Messe/Deutz (tief) – Köln/Bonn Flughafen – NBS – Wiesbaden – Mainz – Mannheim – Heidelberg – Stuttgart (zweistündlich)

FV 16 (A): Dortmund – Duisburg – Köln Messe/Deutz (tief) – Frankfurt Hbf – Nürnberg – München (stündlich)

FV 29 (A): Hamm – Duisburg – Köln Messe/Deutz (tief) – NBS – Frankfurt Flughafen – Mannheim – Basel (stündlich)

FV 18 (A) Amsterdam – Duisburg – Köln Hbf – NBS – Frankfurt Hbf (zweistündlich)

FV 19 (A) Paris – Brüssel – Köln Hbf – Köln Messe/Deutz (zweistündlich)

FV 20 (A) Brüssel – Köln Hbf – NBS – Frankfurt Hbf (zweistündlich)

FV 30 (A) Köln Hbf – NBS – Frankfurt Hbf (stündlich)

FV 1 (B) Stralsund – Hamburg – Münster – Dortmund – Wuppertal – Köln Hbf – NBS – Frankfurt Flughafen – Mannheim – Stuttgart – München (zweistündlich)

FV 27 (B) Hamburg – Münster – Dortmund – Duisburg – Köln Hbf – NBS – Frankfurt Flughafen – Mannheim – Stuttgart – München (zweistündlich)

FV 34 (B) Berlin – Hannover – Osnabrück – Bad Bentheim – Amsterdam (zweistündlich)

FV 17.1 (C) Dortmund – Wuppertal – Köln Hbf – Koblenz – Frankfurt Hbf – Nürnberg – Passau – Wien (zweistündlich)

FV 9.1 (D) Hamburg – Münster – Recklinghausen – Essen – Duisburg – Krefeld – Aachen (zweistündlich)

FV 9.2 (D) Hamburg – Münster – Recklinghausen – Essen – Duisburg – Köln (zweistündlich)

FV 35 (D) Leipzig – Magdeburg – Hannover – Dortmund – Duisburg – Köln Hbf – Koblenz – Mainz – Mannheim – Karlsruhe (zweistündlich)

FV 39 (E) Norddeich – Münster – Recklinghausen – Oberhausen – Köln Hbf – Koblenz – Luxemburg (zweistündlich)

FR BE1 (F) Brüssel – Aachen – Köln Messe/Deutz (stündlich)

FR NL1 (F) Eindhoven – Venlo – Mönchengladbach – Düsseldorf – Oberhausen (stündlich)

FR 34 (F) Münster – Dortmund – Siegen – Wetzlar – Frankfurt (zweistündlich)

FR 36 (F, aus System RRX) Aachen – Köln – Duisburg – Hamm – Kassel – Erfurt – Weimar (stündlich) – Gera – Chemnitz – Dresden (zweistündlich)

Dabei überlagern sich die Linien auf parallelen Abschnitten durchweg zu entsprechend dichteren Takten. So bilden FV 9.1 und 9.2 einen Stundentakt Hamburg – Duisburg sowie

zusammen mit FV 1 und FV 27 einen Halbstundentakt Hamburg – Münster.

Neue Ideen für RRX und RE

Für den Regionalverkehr sind neben den heutigen Verkehren weitere Planungen wie z. B. das Zielkonzept des RRX hinterlegt. Dabei gibt es interessante Varianten gegenüber bisher bekannten Planungen. Der RRX 4 (bisher Koblenz – Bielefeld) kommt demnach von der Ahrstrecke und wird in Dortmund geflügelt, der vordere Teil fährt nur mit Zwischenhalt Kamen nach Hamm und weiter nach Bielefeld, der hintere Teil verkehrt mit allen Zwischenstationen nur bis Hamm und bildet mit dem nach Hamm verlängerten RE 4 (Aachen – Wuppertal – Dortmund) auf diesem Abschnitt einen Halbstundentakt. Die Strecke Dortmund – Lünen – Münster befährt der RRX 3 (Köln/Bonn Flughafen – Neuss – Düsseldorf – Oberhausen – Dortmund) alle zwei Stunden, in der anderen Stunde die Linie FV 34.

Auch für die Siegstrecke gibt es eine interessante Planung. Der RE 9 (Köln – Au (Sieg) – Siegen) wird in Eitorf geflügelt. Der vordere Teil fährt mit Halt nur in Au (Sieg) und Betzdorf direkt nach Siegen, der hintere Teil mit Halt in Herchen, Schladern und ab Au (Sieg) an allen Zwischenhalten hinterher und ersetzt dabei parallele Verdichterfahrten der RB 90 und RB 93, zusammen mit der stündlichen RB 90 (Limburg – Siegen) gibt es einen Halbstundentakt Au (Sieg) – Siegen.

Für diese Planungen sind über die bisherigen Projekte des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) hinausgehende Netzausbauten erforderlich, u. a. eine ABS/NBS Hamm – Bielefeld, Bielefeld – Seelze mit Ausbau für 300 km/h und die Ertüchtigung der Güterzugstrecke Hamm – Minden für den Regionalverkehr (160 km/h). Allerdings ist die Gesamtübersicht der erforderlichen Streckeninvestitionen noch nicht verfügbar. So muss für das vorgeschlagene Betriebskonzept auf jeden Fall ein Teilausbau der Strecke Dortmund – Hamm erfolgen. PRO BAHN wird die weiteren Planungen konstruktiv begleiten.

BVWP: Weitere NRW-Projekte vordringlich

Berlin. (le) Bei der lange erwarteten Bewertung der Schienenprojekte, die im BVWP nur in den Potentiellen Bedarf (PB) gelangt waren (wir berichteten in *Ruhrschiene 2016#2* und *2017#1*), sind weitere NRW-Projekte in den Vordringlichen Bedarf (VB) aufgerückt. Besonders wichtig ist dabei der teilweise zweigleisige Ausbau der Strecke Lünen – Münster.

Für diese Strecke ist aber auch jetzt noch nicht klar, welche(r) Abschnitt(e) tatsächlich ausgebaut werden soll(en), da die genauen, neuen Projektdossiers noch nicht veröffentlicht sind. Auch im Gutachten für den Deutschland-Takt ist ein Ausbau zwischen Werne und Münster-Angelmodde vorgesehen. Dem Vernehmen nach ist ein Überwerfungsbauwerk im Ostkopf des Dortmunder Bahnhofs zur Ausfädelung der Züge aus Richtung Bochum/Hagen in Richtung Lünen bei den Planungen nicht mehr vorgesehen. Das bei der Bewertung ermittelte Kosten-Nutzen-Verhältnis (NKV) von 1,0 ist nicht gerade beruhigend. Schon leichte Kostensteigerungen könnten dazu führen, dass dieses Projekt bei einer zwischenzeitlich erfolgenden Neubewertung wieder aus dem BVWP herausfliegt.

Weitere NRW-Projekte, die in den WB gelangten, sind der Ausbau der Strecken Kaldenkirchen – Dülken und Rheydt – Rheydt-Odenkirchen mit Viersener Kurve (NKV 2,0)

sowie der Ausbau des Knoten Köln (NKV 1,7), während für eine Ausbaustrecke (ABS) Löhne – Bad Bentheim nur ein NKV von 0,5 ermittelt wurde. Zitat: „Aufgrund der ungünstigen Trassierung der Strecke Löhne – Bad Bentheim konnten nur geringe Potenziale für eine Fahrzeitverkürzung von insgesamt sechs Minuten ermittelt werden, die alleine keinen Ausbau rechtfertigen.“ Für eine ABS Gruiten – Schwelm konnte kein Bedarf ermittelt werden: „In den bisherigen Untersuchungen konnte kein Engpass in diesem Bereich festgestellt werden, weshalb kein gesamtwirtschaftlich rentabler Ausbauvorschlag ermittelt wurde.“ Auch für die NBS Rheydter Kurve (für den Güterverkehr) besteht bei einem NKV von -0,3 keine Aussicht.

Bei den für den Deutschland-Takt vorgesehenen Maßnahmen müssen erst noch die Fahrpläne zusammen mit Bahnbetreibern, Ländern und den Eisenbahnunternehmen validiert und daraus die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet werden, bevor die Bewertung erfolgen kann.

SPNV: Probleme bei Eurobahn und DB Regio

Gelsenkirchen/Unna. (red) In den letzten Monaten häuften sich bei zahlreichen SPNV-Linien die Zugausfälle und Fehlbehängungen. Schwerpunktmäßig betraf dies Linien der Eurobahn und von DB Regio. Jetzt hat es eine deutliche Reaktion gegeben: Der NWL hat die Eurobahn erneut abgemahnt.

In der NWL-Verbandsversammlung am 06.12. wurde eine Abmahnung für die schlechte Qualität auf allen von der Eurobahn bedienten Linien in den vier Netzen (Hellweg, Maas-Rhein-Lippe, OWL Diesel und Teutoburger Wald) beschlossen. Hingewiesen wird auf Organisationsversagen des Unternehmens und daraus resultierende massive und anhaltende Nicht- und Schlechtleistungen beim Betrieb. Darüber hinaus wird die Eurobahn aufgefordert, einen gemeinsam ausgewählten Gutachter mit

der Untersuchung der betrieblichen Situation des Unternehmens und der Entwicklung von Maßnahmen zur Stabilisierung des Fahrbetriebs zu beauftragen.

Die Zahl der Ausfälle und Teilausfälle war von 4,6 % im Juli auf 11 % im Oktober gestiegen, da zahlreiche Fahrzeuge nicht einsetzbar waren, zum Teil kamen Personalengpässe hinzu. Insbesondere auf den RE-Linien 3 und 13 waren auch in der Spitze fast nur Einfachtraktionen im Einsatz, wodurch oft Fahrgäste nicht

mehr zusteigen konnten, weil die Fahrzeuge zu den anderen Netzen abgezogen wurden, um hier Totalausfälle zu vermeiden. Hinzu kamen nicht von der Eurobahn verschuldete Probleme auf zwei Strecken: Zwischen Lünen und Werne musste wegen Stabilitätsproblemen des Damms die Geschwindigkeit stark herabgesetzt werden, wodurch Verspätungen des Fernverkehrs oft zur vorzeitigen Wende der RB 50 führten, bis die DB die Fernzüge über Hamm und Recklinghausen umleitete. In der Großbaustelle in Bielefeld erhielt die durchgebundene Linie Münster – Bielefeld – Rahden (RB 67/ RB 68) durch Bevorrangung des Fernverkehrs häufig nicht mehr aufholbare Verspätungen, die sich wegen der eingleisigen Anschlussstrecken auch auf die Gegenzüge übertrugen.

Inzwischen hat die Eurobahn mehrere Gegenmaßnahmen ergriffen: Zwischen Minden und Nienburg fährt ein Wagenzug der Central-

bahn, auch auf einem Umlauf des RE 3 ist ein lokbespannter Zug mit sieben Wagen unterwegs. Ein Triebwagen der Westfalenbahn fährt auf der RB 66 und setzt dadurch eine Garnitur frei, die die Kapazität auf der RB 50 vergrößert, bis die Neufahrzeuge ihre Zulassung erhalten haben. Und zwischen Drensteinfurt und Münster-Hiltrup fährt morgens ein Einsatzbus für den Schülerverkehr in dieser Relation.

Auch bei DB Regio häufen sich Zugausfälle und zu kurze Züge, was auf Personal- und Werkstattprobleme zurückzuführen ist. Neben längeren Totalausfällen der Wedaubahn (RB 37) und der S 68 sind besonders die S-Bahn-Linien 1, 6 und 8 betroffen (Einfach- statt Doppeltraktion), was vor allem im Raum Düsseldorf zu Überfüllungen führt. Auf der S 5 verkehren teilweise Ersatzfahrzeuge, und oft fehlen auf Doppelstocklinien RE 1, 4, 5 oder 6 einzelne Wagen.

Wird die Ruhrbahn in Mülheim kaputtgespart?

Mülheim an der Ruhr. (red) Die Stadt Mülheim ist finanziell klamm und mittlerweile in NRW Spitzenreiter bei den Schulden. Gespart wurde in den letzten Jahren viel zu wenig. Das stößt nicht nur der Bezirksregierung auf. Im ÖPNV bewegt sich das Defizit schon länger über 30 Mio. Euro jährlich. Und dabei hat die MVG von 2005 bis 2017 schon rund 12,5 Mio. Euro eingespart. Nach den Taktausdünnungen bei drei Straßenbahnlinien Anfang 2017 drohen in den kommenden Jahren noch drastischere Maßnahmen.

Der Rat der Stadt hat mit Mehrheit von SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen am 06.12. einen genehmigungsfähigen Haushalt beschlossen, der neben Steuererhöhungen im zweistelligen Millionenbereich auch weitere Kürzungen im ÖPNV vorsieht: 2 Mio. Euro in 2021, 4 Mio. Euro in 2022 und 7 Mio. Euro in 2023. Diese Summen verstehen sich zusätzlich zu den bereits vor zwei Jahren beschlossenen Einsparungen von 2 Mio. Euro in 2017 über 4 Mio. Euro in 2019 bis 6 Mio. Euro in 2021.

Konkrete Maßnahmen enthält der Beschluss nicht, sicher ist jedoch, dass diese Summen nicht ohne deutliche Einschränkungen im Angebot erreicht werden können. Und während bisher vor allem externe Gutachter herangezogen wurden, soll nunmehr die Ruhrbahn selber

sagen, wo sie Sparpotential sieht. In ersten Gesprächen zwischen den Geschäftsführern der Ruhrbahn und der Verwaltung (Kämmerer, Verkehrsdezernent, Geschäftsführer Beteiligungsholding) sollen bereits Vorschläge gemacht worden sein, die Schlimmes befürchten lassen: Streckenstilllegungen, Taktausdünnungen, Auflösen von Haltestellen und U-Bahnhöfen zur Fahrzeiteinsparung,...

Eine Woche vor der Ratssitzung hat die Ruhrbahn im Hauptausschuss über ihre bisherigen Sparbemühungen und weitere Sparpotentiale berichtet. So wurden von der MVG zwischen 2005 und 2010 8,5 Mio. Euro eingespart. Die VIA hat zwischen 2010 und 2015 weitere 1,6 Mio. Euro für Mülheim erbracht. In 2016/17 gab es bei der MVG Einsparungen von 2,37

Mio. Euro (ohne Taktausdünnungen Straßenbahn), davon allein 1,41 Mio. Euro durch neue Fahrzeuge (Bahnen) und Anpassungen in den Werkstätten (Busse).

Das Potential der Ruhrbahn ab 2018 beträgt insgesamt 9,6 Mio. Euro, davon 3,16 Mio. Euro Mülheimer Anteil. Dazu gehören z. B. die Zusammenlegung der beiden Leitstellen (834.000 Euro), das standortübergreifende Werkstattkonzept (2,81 Mio. Euro) sowie die Verschlankung von Gesellschafts-/Gremien- und Führungsstrukturen (u.a. Aufsichts- und Betriebsräte, 511.000 Euro).

Weitere Einsparungen sieht die Ruhrbahn bei Veränderungen im Angebot. So soll es sowohl in Essen als auch Mülheim an der Ruhr ein gestuftes „Hochleistungs-ÖPNV-Netz“ geben, allerdings mit unterschiedlichen Takten (Essen: Tag 10 - Abend 20, Mülheim Tag 15 - Abend 30). Dieses Netz soll u.a. aus Metrobuslinien bestehen und linienbezogene Beschleunigungsmaßnahmen umfassen. Geplant sind Konzepte für „X-Press-Shuttle“ sowie Ortsbusangebote. Zur besseren Vernetzung (P&R, B&R, Carsharing) soll es Mobilstationen geben.

On-Demand-Shuttle statt NE

Speziell für Mülheim an der Ruhr beinhalten die Pläne den Ersatz der NE-Linien durch „On-Demand-Shuttles“ (Kleinbusse zum Sondertarif) mit virtuellen Haltestellen und Anmeldepflicht, für Essen sind sie als ergänzendes Angebot vorgesehen.

Stilllegungen bei der Straßenbahn waren in der öffentlichen Präsentation noch kein Thema, aber es ist leicht zu erraten, welche Linienabschnitte dafür vorgeschlagen werden: Uhlenhorst – Broich Friedhof und Auf dem Bruch – Oberdümpfen auf der Linie 102, der Kahlenbergast (Wertgasse – Oppspring) auf der Linie 104 sowie der größtenteils seit 2016 erneuerte Abschnitt Südstraße – Hauptfriedhof auf der Linie 112.

Während bei diesen Maßnahmen tatsächlich Fahrzeuge eingespart werden könnten, reicht das angedachte Auslassen weniger frequentier-

ter Haltestellen und U-Bahnhöfe nicht aus. Dafür sind die Haltezeiten bekanntlich viel zu kurz.

Im Gespräch ist ferner die Forderung der Bezirksregierung, den Parallelverkehr zwischen Bus und Schiene deutlich zu reduzieren. Die Busse sollen nur noch als Zubringer zur Schiene dienen und teilweise in den Stadtteilen an zentralen Haltestellen des Schienenverkehrs enden.

Die Lokalpresse zitierte Ende November aus einer Nachricht des Mülheimer Geschäftsführers der Beteiligungsholding an den Aufsichtsratsvorsitzenden der Ruhrbahn sowie den Essener Kämmerer und Beteiligungschef, in der die Pläne erläutert werden: „Die Neustrukturierung des Netzes könnte auf den ersten Blick zu einem Komfort- und Kundenverlust führen“.

Und weiter drückt er darin seine Hoffnung aus, dass negative Effekte für Fahrgäste womöglich zu verhindern seien, wenn es gelänge, die Verknüpfungen von Bus und Bahn optimal zu gestalten – sprich: mit „verbesserter Pünktlichkeit“.

Kommentar

(le) Wir sind in den letzten Jahren aus Mülheim schon einiges gewohnt, aber die jetzt kursierenden Sparkonzepte toppen alles bisher Vorgeschlagene. Da ist einerseits eine Riege aus Stadtverantwortlichen mit geringer Affinität zu ÖPNV-Fragen, die mal eben aus ein paar Schlagworten wie „kein Parallelverkehr zwischen Bus und Bahn“ und „Beschleunigung durch weniger Haltestellen“ ein völlig neues ÖPNV-Netz erstellen will. Diese Herren erhoffen sich Unterstützung von der die Mülheimer Schienenplanungen kritisch beäugenden Bezirksregierung, der auch der Parallelverkehr auf bzw. unter der Schlossbrücke ein Dorn im Auge ist. Scheinlösung: Dann fahren einfach gar keine Busse mehr in die Innenstadt, die betroffenen Busfahrgäste müssen an geeigneter Stelle in die Straßenbahn oder Stadtbahn umsteigen. Während ein solches Konzept in Heißen, Dümpfen oder Saarn (wenn man endlich die Straßenbahn bis dort bauen würde) noch

Akzeptanz bei den Kunden verspricht, werden die Fahrgäste, die in der Broicher Mitte von den Linien 122/124 oder auf der südlichen Mellinghofer Straße von den Linien 124/133 umsteigen müssten, dies so kurz vor der Innenstadt kaum akzeptieren. Die Ersparnis an Busleistungen bleibt begrenzt. Der auf 15-Minuten-Takt abgespeckte Straßenbahnverkehr reicht für die zusätzlichen Fahrgäste nicht aus, und für die Wiedereinführung des 10-Minuten-Takts sind zu wenig neue Bahnen angeschafft worden. Vergessen wird auch, dass es in Mülheim fast keine für den Umstieg zwischen Bus und Bahn gut geeignete Anlagen gibt, da die Mittelhaltestellen der Straßenbahn auf den Ausfallstraßen nicht von Bussen angefahren werden können.

Ebenso krass sind die von der Ruhrbahn vorgestellten Konzepte. Dass ein Betrieb für die beiden Städte unterschiedliche und nicht kompatible Taktstrukturen festschreiben will, dürfte endgültig beweisen, dass die immer wieder als Patentrezept vorgeschlagene Zusammenle-

gung der Verkehrsbetriebe im Ruhrgebiet oder im gesamten VRR schafft keineswegs einen Nahverkehr aus einem Guss. Entscheidend ist die Aufgabenträgerschaft und die kommunale Finanzierung der Defizite, und die Kluft zwischen den Städten weit auseinander. Ebenso ist der Wille zum Ausbau des Angebots in den Städten sehr unterschiedlich ausgeprägt.

Ein Nachtverkehr, der per App bestellt werden muss und auch für Zeitkartenkunden nur mit einem erheblichen Aufpreis nutzbar ist, dürfte am Ende noch viel geringere Fahrgastzahlen als das heutige Angebot liefern. Bedarfsgesteuerte Verkehre sind immer dann für den Betreiber billig, wenn sie möglichst wenig genutzt werden. Es besteht also ein großer Anreiz für die Verantwortlichen, das Angebot entsprechend zu planen.

Schon die vorherigen Pläne für NE-Streichungen in Mülheim hatte PRO BAHN mit „Gute Nacht, Mülheim!“ kommentiert. Aber die Hoffnung stirbt zuletzt.

Impressum / Ansprechpartner bei PRO BAHN

Herausgeber: PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr, Mülheimer Straße 91, 47058 Duisburg, ☎ 0203 398 1698, ✉ info@probahn-ruhr.de, Internet: <http://www.probahn-ruhr.de>

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

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

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

Beisitzer: Oliver Mantel, Dortmund, ☎ 0231 13014534 und 0176 34971689, ✉ mantel@probahn-ruhr.de

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

Beisitzer: Bernhard Quack, Düsseldorf Str. 22, 45145 Essen, ☎ 0201 7265726, ✉ quack@probahn-ruhr.de

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

Bitte als Verwendungszweck angeben: „Ruhrschiene“!

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

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

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

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

☎ 02857 915992 ✉ vorsitzender@probahn-nrw.de

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

Geschäftsstelle: Friedrichstraße 95, 10117 Berlin, ☎ 0303982 0581, ☎ 0302017 9967

Die **Ruhrschiene** erscheint vierteljährlich. Die Auflage dieses Hefts beträgt 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), Christian Strähler (cs). 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

Neujahrsbrunch

(red) Auch in 2019 veranstaltet der Regionalverband Ruhr wieder seinen beliebten Neujahrsbrunch im Haus Union in Oberhausen, diese Mal am Sonntag, den 06.01. ab 10 Uhr. Wir benötigen dafür eine verbindliche Anmeldung per Mail an grenz@probahn-ruhr.de oder per Post an Dirk Grenz (Adresse Seite 11). Die Kosten für Frühstück, Mittagessen und Kaffee/Tee betragen 14 Euro, zahlbar vor Ort.

Ausgabe 2018#5

(red) Nachdem in den letzten beiden Jahren aus unterschiedlichen Gründen nur jeweils drei Ausgaben der **Ruhrschiene** erscheinen konnten, ist es in diesem Jahr ganz anders. Wir haben tatsächlich eine fünfte Ausgabe geschafft! Und wir mussten trotzdem einige Themen weglassen und auf die nächsten Ausgaben verschieben. Also freuen Sie Sich schon auf die hoffentlich bald folgende **Ruhrschiene 2019#1**.

Januar

Sonntag, 06.01.2019, ab 10:00 Uhr
Neujahrsbrunch in Oberhausen (siehe linke Spalte), Haus Union, Schenkendorfstraße 13 ☎ Feuerwache

Donnerstag, 10.01.2019, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Dienstag, 15.01.2019, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 22.01.2019, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Februar

Donnerstag, 14.02.2019, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsanderstr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf

Donnerstag, 14.02.2019, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Dienstag, 19.02.2019, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 26.02.2019, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

März

Donnerstag, 14.03.2019, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Sonntag, 17.03.2019
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Überraschungstour
10:00 Uhr E Hbf ☎ (Service Point)

Dienstag, 19.03.2019, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 26.03.2019, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

April

Samstag, 06.04.2019
Landesversammlung, Jugendherberge Sportpark, Kruppstr. 9, 47055 Duisburg, ☎ Kalkweg. Schriftliche Einladung für Mitglieder folgt.

Donnerstag, 11.04.2019, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

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)