



Mülheim/Ruhr: Netz 23 und andere Verirrungen

Mülheim an der Ruhr. (1e) Dass im Mülheimer ÖPNV gespart werden soll, ist seit Jahren bekannt. Inzwischen folgt ein Sparpapier dem anderen, und die Vorschläge werden immer abstruser. Neuester Höhepunkt: Ein Vorschlag der Verwaltung für ein völlig neugestaltetes ÖPNV-Netz unter der Bezeichnung „Netz 23“, einzuführen im Jahr 2023.



Noch hält die Linie 901 an der neugestalteten Haltestelle Speldorf Bahnhof. Foto: Dirk Grenz

Hintergrund des jetzt vorgelegten Sparkonzepts ist ein Beschluss des Mülheimer Rats mit der Mehrheit von SPD, CDU und Grünen vom 06.12.2018, in dem künftige Einsparungen beim Zuschussbedarf für die Ruhrbahn Mülheim für die nächsten Jahre festgelegt worden waren, und zwar in der Höhe ansteigend bis auf 7 Mio. Euro in 2023. Aufgrund dieses Beschlusses legten dann der Baudezernent, der Kämmerer

In dieser Ausgabe:

- S. 1 - 3: Mülheim an der Ruhr**
- S. 4 - 7: Fahrplan, Stadtbahn**
- S. 8 - 9: SPNV-Qualität, Westf.Tarif**
- S. 9 - 11: SPNV-Ausbau**
- S. 11 - 12: Impressum, Termine**

und der Chef der Beteiligungsholding Mülheim an der Ruhr GmbH unter Zulieferung von Zahlen durch die Ruhrbahn das stark auf Angebotskürzungen fixierte „Netz 23“ vor, in dem von Kürzungen im Overhead keine Rede ist.

Im Schienenbereich wird die Aufgabe der Straßenbahnlinien 104 (ganz) und 901 (auf Mülheimer Gebiet) vorgeschlagen. Als Ersatz solle eine neue Metrobuslinie M 1 von Essen Abzw. Aktienstraße bis Duisburg Uni Nord fungieren, die dabei auch den Hauptbahnhof anbindet und daher zwischen den Hst. Friedrich-Ebert-Straße und Rathausmarkt eine große Schleife fährt. Angedacht ist montags bis freitags ein 15-Minuten-Takt zwischen 6 und 18 Uhr, ansonsten 30-Minuten-Takt. (Angaben zu Takt und Bedienungszeitraum für das Wochenende werden im Konzept generell nicht gemacht. Als Ersatz für den Kahlenbergast der 104, dessen Stilllegung bereits vorher vorgesehen wurde und der daher gar nicht bei den Einsparsummen auftaucht, soll die Buslinie 130 (s. u.) verkehren.

Hingegen soll eine Verlängerung der U 18 bis zur Haltestelle Königstraße zur Anbindung der Hochschule Ruhr-West (HRW) untersucht werden. Da die Haltestelle Königstraße mehrere Hundert Meter von der Hochschule entfernt ist – sie wird heute durch die in „Hochschule Ruhr-West“ umbenannte frühere Haltestelle „Kolkmann“ bedient – wird einfach der Kunstgriff einer Umbenennung in „Königstraße/Hochschule Ruhr-West“ genutzt. Zum Ausgleich für den Fahrzeugmehrabedarf für die Verlängerung soll der Takt der U 18 ab Essen Wickenburgstraße zwischen 4 und 21 Uhr von 10 auf 20 Minuten ausgedünnt werden.

Auf den Straßenbahnlinien 102 und 112 soll jeweils ein Kurs eingespart werden, durch Auflassung einzelner Haltestellen (u. a. Schloss Broich und S Mülheim West) und Verkürzung der Linienwege auf Broich Friedhof statt Uhlenhorst (102) und Tilsiter Straße statt Hauptfriedhof (112). Der Tagestakt von 15 Minuten soll nur noch zwischen 6 und 17:30 Uhr gelten.

Für das Busnetz sind neben der Metrobuslinie vier verschiedene Produkte vorgesehen:

- Verbindungslinien sollen zwischen 6 und 9 sowie 13 und 18 Uhr alle 30 Minuten verkehren, ansonsten stündlich. Vorgesehen sind: 129 Oberhausen Ruhrpark – Styrum – Dümpten – Heißen Kirche und 133 Saarner Kuppe – Kassenberg – Hauptbahnhof.

- Erschließungslinien fahren zwischen 6 und 20 Uhr alle 30 Minuten, ansonsten stündlich. Vorgeschlagen sind: 124 Hauptbahnhof – Heidkamp – Oberhausen Wehrstraße, 130 Hauptbahnhof – Kahlenberg – Flughafen – Essen-Haarzopf – Felackerstraße – Heißen Kirche und 152 Ratingen Flurstraße – Oemberg – Broich – Blötter Weg – Hafen.

- Bedarfslinien (mit festem Linienweg) sollen von 6 bis 9 und von 13 bis 18 Uhr stündlich, dazwischen zweistündlich verkehren, eine Bedienung im Früh- und Spätverkehr ist nicht vorgesehen. Neben der 752 von Düsseldorf, die in Broich Friedhof enden soll, sind vier Linien angedacht: zwischen Mintard und Saarn, von Kettwig Ickten bis zum Oppspring, von Broich Süd über Speldorf Süd und Raffelberg bis Styrum Friesenstraße und von der Boverstraße über Winkhauser Tal, Hbf, Rumbachtal nach Heißen Kirche

- Schülerverkehrslinien sollen Spitzenbelastungen, auch im Straßenbahnnetz, auffangen.

Das Netz soll im Schienennetz Kosten in Höhe von 5,175 Mio. Euro/Jahr einsparen, u. a. auch durch Aufgabe der erst vor wenigen Jahren ausgebauten Strecke auf der Duisburger Straße, während die Strecke der 104 auf der Aktienstraße als Betriebsstrecke zwischen den Ruhrbahn-Betriebshöfen beibehalten werden müsste. Im Busbereich wären Minderkosten von 3,071 Mio. Euro/Jahr zu erwarten. Die Fahrgeld-Mindereinnahmen schätzen die Autoren auf 1 Mio. Euro/Jahr. Angeblich werden schätzungsweise 10 Mio. Euro Eigenanteil für vermiedene Investitionen gespart. Nicht enthalten in der Aufstellung sind Rückbaukosten und Fördermittelrückzahlungen für die aufzugebende Infrastruktur sowie die Kosten für erforderlichen Ausbau z. B. von Bushaltestellen für den Metrobus.

Kritik

Das Konzept bedeutet außer bei den Straßenbahnlinien, wo die Taktausdünnung von 10 auf 15 Minuten bereits vor zwei Jahren erfolgte, auf den meisten Hauptstrecken eine Angebotsreduzierung um ein Drittel, die Hälfte oder gar zwei Drittel. So wird der Abschnitt Heidkamp – Hbf ganztägig von 10- auf 30 Minuten-Takt umgestellt, der Abschnitt Saarer Kuppe – Hbf in den Vormittagsstunden. Bei der Verbindung Speldorf Süd – Innenstadt kommt neben der Taktausdünnung von 10 auf 30 Minuten auch noch ein Umsteigezwang an der Broicher Mitte.

Stark betroffen sind auch die Verbindungen in die Nachbarstädte. Für die Fahrt nach Duisburg Innenstadt kommt ein Umsteigezwang am Zoo, Richtung Ratingen entfällt die Verbindung nach Ratingen Mitte, Richtung Essen wird nicht mehr bis Kettwig Markt, sondern nur noch bis Ickten gefahren, das Rhein-Ruhr-Zentrum wäre auch ab Essen nur noch alle 20 Minuten erreichbar, und die Verbindung nach Frohnhausen Breilsort verschwindet. Von heute sechs Verbindungen nach Oberhausen entfallen gleich drei ersatzlos, darunter mit der 122 (20-Minuten-Takt) die Direktverbindung von der Innenstadt und Oberhausen-Styrum zum Bf Styrum.

Das Konzept rühmt sich, den Parallelverkehr zwischen Bus und Straßenbahn, insbesondere über die Ruhrbrücke bzw. durch den Ruhrtunnel, abzubauen. Hier sollen vier der sechs heutigen Buslinien entfallen. Ob das so sinnvoll ist, ist allerdings stark zu hinterfragen. Zum einen sind insbesondere bei kurzen Fahrstrecken wie z. B. Broicher Waldweg – Stadtmitte neue Umsteigezwänge Gift für die Fahrgastnachfrage. Noch krasser ist es bei der Verbindung vom Hbf zum Siemens-Standort im Hafen. Hier wäre ein Umweg über Speldorf HansasträÙe mit Umsteigen erforderlich, der 152 hielte dann irgendwo in Sichtweite zu Siemens, da der Nordhafen nicht mehr angefahren wird. Zum anderen ist die 102 mit vier Fahrten pro Stunde gar nicht in der Lage, die zusätzlichen Fahrgäste, die

aus heute neun Fahrten pro Stunde der Linien 122, 124, 131 und 752 umsteigen müssten, aufzunehmen, auch wenn im neuen Netz nur noch fünf Fahrten pro Stunde auf die 102 anschließen. Zur U 18 würde hingegen links der Ruhr mit Ausnahme der bis zum Hbf parallel verkehrenden M 1 überhaupt keine Buslinie Fahrgäste zuführen.

Legt man die Zahlen einmal nebeneinander, zeigt sich das Ungleichgewicht des Konzepts: 30 % Leistungsminderung, 15 % Aufwandsreduzierung, aber angeblich nur 4 % weniger Fahrgeldeinnahmen. Bei der STOAG, die in einem längeren Zeitraum rund 25 % ihrer Leistungen abgebaut hatte, waren am Ende die Fahrgastzahlen um 15 % gesunken, teils aufgrund struktureller Veränderungen wie Rückgang der Schülerzahlen. Die STOAG hält aber ein ungleich höheres Angebot an Linien-Km pro Einwohner vor. In Mülheim ist dieser Wert zur Zeit im Durchschnitt der VRR-Großstädte, mit den Sparmaßnahmen würde die Stadt weit an das Ende der Tabelle rutschen, auch hinter Ballungsrandkreise wie Recklinghausen, Ennepe-Ruhr und Mettmann.

Das Konzept erhielt nach der Veröffentlichung Ende Mai harsche Kritik, auch von PRO BAHN. Die drei großen Ratsparteien distanzieren sich schließlich von diesen Planungen, halten an dem Sparbeschluss zur Ruhrbahn fest, erwarten aber wesentlich größere Anstrengungen bei den Overhead-Kosten. Eine geplante Sitzung des Mobilitätsausschusses, bei der u. a. die Kündigung des Vertrags mit der Duisburger Verkehrsgesellschaft über die 901 behandelt werden sollte, wurde abgesagt. Im Finanzausschuss kam es dann zu einer Auseinandersetzung mit dem Kämmerer, der sich laut Presse zu der Aussage verstieg: „Nur 15 Prozent aller Mülheimer nutzen den ÖPNV. Sollen 85 Prozent der Grundbesitzer das mitbezahlen?“ *Kann mal jemand dem Kämmerer erläutern, was 15 % modal split für den ÖPNV tatsächlich bedeuten?*

Und wie immer beim Mülheimer ÖPNV-Theater gilt: Fortsetzung folgt!

Neue Verbindungen in drei Großstädten

Essen/Hagen/Oberhausen. (mb/le) Zum kleinen Fahrplanwechsel am 09.06. haben mehrere Städte im Ruhrgebiet neue Fahrpläne mit verbesserten Angeboten eingeführt. Während in allen drei Städten einzelne Maßnahmen der Nahverkehrspläne (NVP) umgesetzt wurden, gab es in Essen zusätzlich deutliche Verbesserungen bei mehreren Linien, die für zwei Jahre aus den Lead-City-Töpfen finanziert werden.

In Essen gibt es auf folgenden Strecken verdichtete Angebote:

- Zwischen Innenstadt und Kray über die Spurbusstrecke 5-Minuten-Takt an Werktagen statt 10-Minuten-Takt, bis ins Isinger Feld (Hochfeldstraße) 10- statt 20-Minuten-Takt.

- Von Heisingen in die Innenstadt wird morgens ein 5-Minuten-Takt angeboten statt der bisherigen E-Wagen. Nachmittags besteht der Takt für ca. drei Stunden in beide Richtungen.

- Die Ringlinie 170 fährt werktags im 5-Minuten-Takt zwischen Borbeck und Kray und weiter alle 10 statt 20 Minuten zwischen Kray und Steele über Wackenbergr.

- Der SB15 nach Burgaltendorf hat in den Hauptverkehrszeiten einen 5- statt 10-Minuten-Takt an Schultagen.

- Einzige Verbesserung im Straßenbahnnetz: Die 103 fährt jetzt auch tagsüber durchgängig nach Steele.

- Fast alle Verbesserungen gelten allerdings nur an Schultagen.

Die Änderungen sind für die Fahrgäste dieser Linien eine enorme Verbesserung. Dass die Ruhrbahn in kurzer Zeit die Fahrer und Fahrzeuge organisieren sowie den Umbau von Haltestellen leisten konnte, ist eine starke Leistung.

Die Änderungen zeigen leider die Probleme der Lead-City-Maßnahmen, die kurzfristig und zeitlich befristet sind — Ausweitungen der Schienen-Infrastruktur sind nicht möglich, obwohl diese das eigentliche Rückgrat des Nahverkehrs ist. Auch werden nur bestehende Linien verstärkt, ohne sie neu zu sortieren, was bei den Schleifenfahrten in Kray nicht sinnvoll ist — aber es ist die pragmatische Lösung, da eine Rücknahme der Maßnahmen in zwei Jahren möglich bleiben muss. Es zeigt sich auch

wieder das übliche Essener Problem mit den Schwachverkehrszeiten: Es gibt nun noch mehr Strecken, auf denen tagsüber ein 5-Minuten-Takt angeboten wird, ab 21 Uhr aber nur ein Halbstundentakt. Die Linie 170 fährt sonntags ganztägig weiterhin nur alle 30 Minuten. Besonders absurd ist die Situation des SB15, der in den Ferien weiterhin in den Mittagsstunden alle 20 Minuten fährt. Eine Positionierung des ÖPNV als Rückgrat zu allen Tageszeiten wird so nicht erreicht.

Kupferdreh

Mit Inbetriebnahme des Busbahnhofs Kupferdreh wurde das Netz dort wie im NVP vorgesehen neu sortiert:

- Linie 155 endet am Bahnhof, stattdessen fährt die Linie 177 zur Marienbergstraße.

- Linie 141 aus Hattingen endet am Bahnhof.

- Eine neue Linie 153 bedient die Teilstrecken nach Heisingen sowie in den Süden von Kupferdreh zur romantischen Endstelle „Altersheim“.

Die Linien 141, 153 und 180 bilden damit eine Art Ortsbusnetz, montags bis samstags im 30- und sonntags im 60-Minuten-Takt.

Ein Ortsbusnetz ist aus Sicht von PRO BAHN zwar wünschenswert, die Takte sind abends und sonntags aber etwas mager. Mit dem neuen S-Bahn-Takt ab Ende 2019 hätte man die Chance nutzen können, ein auf die S9 abgestimmtes attraktives Netz anzubieten. Das ist leider nicht geschehen.

Hagen

In Hagen wird erstmals seit mehr als zehn Jahren das Busangebot deutlich ausgeweitet. Ein Hintergrund ist auch hier die Luft im Stadtraum: Im Luftreinhalteplan aus dem Jahr

2017 hat die Stadt eine deutliche Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebotes als verbindliche Maßnahme festgehalten. Die Hagener Straßenbahn hat daraufhin ein Maßnahmenpaket mit Kosten von 4 Mio. Euro/Jahr vorgeschlagen, das aus Haushaltsgründen auf knapp 3 Mio. Euro/Jahr abgespeckt wurde und rund 1 Mio. zusätzliche Bus-Km/Jahr umfasst. Der größere Teil soll zum Fahrplanwechsel am 15.12. umgesetzt werden. Jetzt erfolgten erste Verbesserungen im NE-Netz und auf der Hauptachse nach Haspe.

Die bisher nur als Halbmesserlinien dargestellten NE-Linien werden jetzt auch bei Durchmesserfahrten, z. B. von Haspe nach Oberhagen, als durchgehende Linien geführt. Auf den wichtigsten Achsen, z. B. Haspe, Vorhalle, Boele, wird das Angebot an Werktagen bis ca. 22:30 Uhr auf Halbstundentakt verdichtet, z. T. durch Zusatzfahrten, z. T. durch Linienüberlagerungen. Ebenso gibt es auf einigen Achsen in der Woche spätere Abfahrten bis 00:30 Uhr. Bis Dezember bleibt es an Sonn- und Feiertagen beim bisherigen Angebot mit Stundentakt ab 19:30 Uhr.

Auf der Achse Innenstadt Hagen wird jetzt ein 10-Minuten-Takt durch Überlagerung der Linien 510, 511, 542 angeboten. Im Dezember sollen zahlreiche weitere Achsen auf saubere 10- bzw. 15-Minuten-Takte tagsüber umgestellt werden. Auf der BVR-Linie 594 von Hagen über Westhofen nach Schwerte wird an Sonn- und Feiertagen endlich ein Stundentakt angeboten.

Oberhausen

Die wichtigste Änderung in Oberhausen ist die Wiederherstellung eines 10-Minuten-Taktes auf der Vestischen Straße zwischen Osterfeld und Sterkrade. Dafür verkehrt der bisher am Bf Sterkrade endende SB 94 auf dem bisherigen Fahrweg der Linie 954 über Osterfeld zur Marina, der 957 fährt auf dem bisherigen Fahrweg der Linie 956 statt über Sterkrader Straße und Bottroper Straße. Die Linie 954 endet am Bf Sterkrade. Der 956 nimmt den direkten Weg von Sterkrade zum Schloss Oberhausen und

zum TZU statt des Umwegs über Osterfeld, hier gibt es jetzt drei direkte Fahrten pro Stunde. Auch wird die Anbindung von Buschhausen an die Sterkrader Innenstadt durch die Linie SB 94 deutlich verbessert. PRO BAHN hatte die entsprechenden Linienänderungen zum Nahverkehrsplan vorgeschlagen.

Im Marienviertel tauschen die Linien 956 und 966 ihre Fahrwege, dadurch werden zukünftig zwei direkte Fahrten pro Stunde zwischen dem Rathaus in Alt-Oberhausen und dem Technischen Rathaus in Sterkrade angeboten.

Im NE-Verkehr fährt die Linie NE 4 ihre Einrichtungs-Fahrt zwischen Schmachtendorf und Holten Bf über Barmingholten jetzt in Gegenrichtung. Dadurch bietet der NE 4 jetzt am Bf Holten einen Anschluss vom RE 19 Richtung Schmachtendorf und mit der Weiterfahrt als NE 7 auch zur Königshardt, in Schmachtendorf Mitte kann nach Barmingholten umgestiegen werden. Im NVP hatten die Gutachter eine Verschiebung der NE-Sternfahrten in Sterkrade Bf um eine Viertelstunde auf die Minute :00 vorgeschlagen. Dadurch wäre hier zwar ein Anschluss vom RE 19 entstanden, gleichzeitig wären aber zahlreiche andere Anschlüsse im NE-Netz, vor allem aber am Hbf von und zu den ankommenden Zügen aus Richtung Duisburg, Essen und Gelsenkirchen entfallen. PRO BAHN hatte daher dieses Projekt abgelehnt und stattdessen die jetzt umgesetzte Änderung der Linien NE 4 und NE 7 eingebracht.

Eigentlich sollte am 09.06. auch der neue NVP der Stadt Duisburg mit verbesserten Verbindungen nach Oberhausen umgesetzt werden. Da die DVG wegen erneuter Probleme mit den Straßenbahnen mehrere Strecken im Schienenersatzverkehr mit Bussen fahren muss, wurde der Umsetzungstermin auf Ende Oktober verschoben. Im NVP ist eine neue Linie 907 zwischen Marxloh Pollmann und Oberhausen-Holten Bf vorgesehen, zusätzlich zur heutigen Linie 905, die Marxloh Pollmann, Holten Markt und Walsum Rathaus verbindet. Ebenso soll ein neuer Nacht-TaxiBus zwischen Walsum Rathaus und Holten Markt verkehren.

Erneuerungsbedarf bei Stadt- und Straßenbahn

Düsseldorf. (le/mb) Das Land NRW hat den Erneuerungsbedarf bei den kommunalen Schienenstrecken (Stadtbahn, Straßenbahn, Schwebebahn, H-Bahn) gutachterlich ermitteln lassen. In einem Zusatzgutachten wurde geprüft, wie bestehende Systembruchstellen aufgehoben werden können, um optimale Linienführungen herzustellen. Das Land will bis 2031 insgesamt 1 Mrd. Euro für Ersatzmaßnahmen an den Strecken zur Verfügung stellen, was 40 % der erforderlichen Investitionssumme entspricht.

In dem Gutachten des Büros Spiekermann wird der Zustand und der Erneuerungsbedarf der Infrastruktur aller 15 Schienenverkehrsunternehmen in NRW untersucht, gegliedert nach Ingenieurbauwerken, Betriebs- und Leittechnikeneinrichtungen, Bahnhöfen und Haltestellen, Betriebshöfen und Fahrzeugen. Mit Hilfe von Durchschnittswerten für die Nutzungsdauer und die Wiederbeschaffungskosten wird der Finanzbedarf für die Jahre bis 2031 ermittelt. Das kurzgefasste Ergebnis: In den Jahren bis 2031 müssen 3,047 Mrd. Euro für die Anlagenerneuerung bei oberirdischen Ingenieurbauwerken, Strecken und Haltestellen investiert werden. Dabei ist mit Erneuerung nicht die Instandhaltung der Infrastruktur gemeint, sondern die notwendige Reinvestition nach Ablauf der Nutzungsdauern zur Erneuerung einzelner Anlagen. Für unterirdische Ingenieurbauwerke fällt laut Gutachten bis 2031 wegen der langen Lebensdauer kein Erneuerungsbedarf an.

Investitionen für Fahrzeuge und Betriebshöfe sind durch bestehende Pauschalen des Landes abgegolten und in der obigen Summe nicht erhalten. Da seit dem Erhebungszeitraum 2016 rund 380 Mio. Euro, darunter 200 Mio. Landesförderung, investiert wurden und Kosten für reine Betriebsstrecken außer Acht blieben, ergibt sich eine Summe von gut 2,6 Mrd. Euro, die das Land mit 40 % fördern will.

Die Förderung soll nicht nach dem Windhundprinzip (Wer zuerst kommt...) verteilt werden, sondern das Land möchte mit den betroffenen Unternehmen eine Rahmenvereinbarung treffen. Das Geld dafür kommt aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes, die für NRW seit dem neuen Verteilungsschlüssel (Kieler Schlüssel) deutlich kräftiger fließen.

Ob auch im neuen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), wie von NRW und anderen Ländern gefordert, eine Förderung von Ersatzinvestitionen enthalten ist, ist noch unklar.

Das Gutachten hat auch für die einzelnen Unternehmen die einzelnen Streckenabschnitte mit Hilfe einer Nutzwertanalyse priorisiert. Bei der Untersuchung hierfür fielen mehrere Streckenabschnitte in die unterste Kategorie 2D mit einem Nutzwertindikator unter 0,9, darunter die Messeanbindung in Essen, die Endabschnitte der H-Bahn Dortmund und die Kahlenbergstrecke in Mülheim. In die Kategorie 2B (Indikator zwischen 1,5 und 2,5) fallen in unserem Raum der Streckenabschnitt der 104 auf der Aktienstraße in Mülheim (nicht jedoch in Essen) sowie die Abschnitte Katernberg – Gelsenkirchen, Stadtgrenze Bochum/Herne – Wanne-Eickel, Linden - Hattingen, Stahlhausen – Höntrop und Dorstfeld – Marten.

Systembrüche

Für großes Interesse hatte die Ankündigung von NRW-Verkehrsminister Wüst gesorgt, die Nachteile durch Unterschiede bei Spurweiten der Stadt- und Straßenbahnen beseitigen zu wollen. Das vorgestellte Zusatzgutachten ist da eher pragmatisch. In mehreren Städten gibt es zwar unterschiedliche Spurweiten, Einstiegshöhen oder Fahrzeugbreiten, aber fast überall sind die Netze sauber getrennt oder kompatibel (Köln, Düsseldorf, Dortmund). Der Übergang in Krefeld wird als unkritisch erachtet, da Stadtbahn und Straßenbahn unterschiedliche Aufgaben haben und Umstiege am Verknüpfungspunkt normal sind. Es bleiben als kritische Orte Mülheim Innenstadt, Essener

Südstrecke und Gelsenkirchen-Horst.

Mülheim an der Ruhr

Für Mülheim wird vorgeschlagen, die Linie U18 vom Hauptbahnhof zur Stadtmitte und weiter zur Hochschule zu verlängern. Die Provisorien der eingleisigen Endstellen sollen durch dauerhafte Lösungen ersetzt werden. Die Sondersituation von zwei Spurweiten und drei Radkränzen soll durch spezielle Weichen gelöst werden.

Das alles ist aus Sicht der Fahrgäste zu begrüßen, da das Angebot deutlich verbessert wird und die Aufhebung der eingleisigen Wendeanlagen betrieblich vorteilhaft ist. Was bei den Sparvorgaben der Stadt Mülheim realistisch umsetzbar ist, bleibt abzuwarten — siehe Bericht dazu in diesem Heft. Die geschätzten Baukosten von ca. 6 Mio. Euro sollten kein Hindernis darstellen, die Kosten für Fahrzeugbeschaffung und den Betrieb werden im Gutachten allerdings nicht beziffert.

Essen

Für Essen wird vorgeschlagen, auf den drei von Stadtbahn und Straßenbahn gemeinsam genutzten Bahnhöfen der Südstrecke die Bahnsteige zu teilen für 60 m lange Hochflur- und 30 m lange Niederflurzüge. Diese Baumaßnahme wurde bereits im Nahverkehrsplan von der Stadt beschlossen und die Umsetzung wurde begonnen. Sie wird bis zur Lieferung neuer Straßenbahn-Fahrzeuge 2022 abgeschlossen sein. Die Finanzierung (laut Gutachten knapp 4 Mio. Euro) ist über die üblichen Förderprogramme gesichert.

Diese Lösung ist kurzfristig sinnvoll, um Barrierefreiheit zu erreichen. Aus Sicht von PRO BAHN werden die eigentlichen Probleme der unterschiedlichen Systeme aber nicht adressiert: Da aufgrund der unterschiedlichen Spurweiten Linien nicht durchgebunden werden können und in der Innenstadt enden müssen, fehlt Kapazität für eigentlich gewünschte Ausweitungen des Angebots im Innenstadt-Tunnel. Die niveaugleichen Kreuzungen, die Kapazität

und Zuverlässigkeit einschränken, bleiben erhalten. Durch die geteilten Bahnsteige ist die Länge der Tram-Fahrzeuge auf 30 m beschränkt. Diese Probleme werden durch den Umbau eher zementiert als gemindert.

Gelsenkirchen-Horst

In Gelsenkirchen-Horst überschneiden sich die Gelsenkirchener 301 und die Essener U11 an drei Haltestellen mit jeweils passenden Bahnsteigen. Das Gutachten schlägt vor, die U11 parallel zur 301 bis Buer zu verlängern. Um Überkapazitäten auf der Strecke zu vermeiden, sollen ggf. die Takte beider Linien reduziert werden. Geschätzte Baukosten sind knapp 40 Mio. Euro.

Für PRO BAHN ist dieser Vorschlag völlig unverständlich. Zunächst existiert in Horst bereits eine Lösung, wie sie für Mülheim geplant ist, da sich die Linien überschneiden. Beide Linien befahren das Zentrum von Horst auf ganzer Länge. Eine Verlängerung der U11 nach Buer wäre extrem aufwändig, da über eine lange Strecke zwei Gleisbreiten und zwei Bahnsteighöhen erstellt werden müssten, und das, obwohl die Strecke in den letzten Jahren saniert wurde. Wenn dann die Linien noch mit reduzierten Takten fahren würden, wäre der Gewinn für die Fahrgäste nur minimal.

Sinnvoll und wirksam wäre es, bei dem ab Mitte 2020 geplanten neuen Straßenbahnnetz die Bedienung ab Buer bis Horst und nicht nur bis Beckhausen auf einen 7,5-Minuten-Takt zu verdichten, so dass in dichten Takten umgestiegen werden kann. Eine Verlängerung der U11 zur Vermeidung von Umstiegen ist generell nicht falsch, wäre aber vielleicht sinnvoller Richtung Gladbeck-Rosenhügel/Brauck, wo keine Tram vorhanden ist, sondern nur Buslinien in weniger dichten Takten. Auch eine kurze parallele Führung der U11 bis zur Bahnstrecke Wanne-Eickel – Dorsten (RB 43), auf der dann mit Zwischenhalten u. a. in Gladbeck-Butendorf bis zu dem zum Oberhof zu verlegenden Bahnhof Gladbeck Ost weiter gefahren werden kann, ist denkbar und sollte geprüft werden..

SPNV-Qualitätsberichte

Unna/Gelsenkirchen. (gf/le) Jedes Jahr geben die Zweckverbände ihre Qualitätsberichte für den SPNV heraus. Wir schauen in die Berichte des NWL und des VRR, die Interessierte auf der jeweiligen Internetseite herunterladen können.

Der NWL hat die 12. Auflage des Qualitätsberichts veröffentlicht. Die Hessische Landesbahn (HLB), im NWL mit zwei Netzen in Südwestfalen unterwegs, konnte erstmals das Qualitätsranking für sich entscheiden. Der bisherige Seriensieger, Abellio Rail NRW GmbH, wurde auf Platz zwei verwiesen.

Leider haben sich sowohl die Pünktlichkeit der Züge als auch die Ausfallquoten im Vergleich zum Vorjahr insgesamt im NWL weiter verschlechtert. Mit einer Gesamtpünktlichkeit von 84,4 % ist der Wert gegenüber dem Jahr 2017 um gut 1% gefallen. Die Leistungserfüllung liegt im Jahr 2018 mit 95,4 % sogar sehr deutlich unter dem Wert des Vorjahres (97,5 %), das entspricht nahezu einer Verdopplung des Anteils ausgefallener Fahrten. Neben der auch weiterhin intensiven Bautätigkeit im DB-Streckennetz spielen jedoch die Auswirkungen des Fachkräftemangels eine wesentliche Rolle. Es fehlen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen Triebfahrzeugführer und im Bereich der Infrastruktur Planer und Ingenieure.

Auch bei den Fahrzeugen hat sich die Qualität leider leicht verschlechtert. Die im Sauerlandnetz vorgesehenen Neufahrzeuge des Typs „LINK“ des polnischen Herstellers PESA konnten nicht rechtzeitig fertiggestellt werden. Dies führte zu einem außerplanmäßigen Einsatz von älterem Fahrzeugmaterial. Bei der Fahrzeugwartung und -instandhaltung wurden im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls schlechtere Werte festgestellt. Dies betraf insbesondere die Fahrzeugreinigung sowie Defekte an den Toilettenanlagen.

Der Bereich der Zugbegleitung hat sich hingegen seit Jahren positiv entwickelt. Im Jahr 2018 waren bereits 65% aller Fahrten mit Zugbegleitpersonalen besetzt. Diese Entwicklung wird sich auch in den folgenden

Jahren fortsetzen. Den Grundstein hierfür hat die NWL-Verbandsversammlung im Jahr 2018 gelegt, als grundsätzlich eine Zugbegleitquote von mindestens 50 % vor 19:00 Uhr und 100% nach 19:00 Uhr auf allen Zügen im NWL beschlossen wurde. Tendenziell ist auch vor dem Hintergrund der Verbesserung der Sicherheit ein weiterer Ausbau der Zugbegleitung, zum Teil mit Sicherheitskräften, vorgesehen.

Auch der VRR vermeldet in seinem Bericht für 2018 Verschlechterungen bei Pünktlichkeit und Leistungserfüllung gegenüber 2017. Nach Zuggattungen gegliedert waren die Pünktlichkeitswerte (weniger als vier Minuten verspätet) wie folgt: RE 82,0 % (+0,1 % ggü. 2017), RB 88,3 % (-2,2 %), S-Bahn 93,8 % (+0,9 %). Die vorhersehbaren Zugausfälle aufgrund von Bauarbeiten stiegen, gemessen in Zug-Kilometern, auf 3,69 %, fünf Jahre vorher waren es erst 0,92 %. Die unvorhersehbaren Ausfälle betragen 2,77 % (+0,95 % ggü. 2017). Hinzu kommen 6,29 % der Zug-Kilometer, die nicht mit der bestellten Anzahl von Sitzplätzen durchgeführt wurden (+1,98 % ggü. 2017).

Der VRR ermittelt für die Eisenbahnverkehrsunternehmen kein Gesamtranking, sondern für diverse Prüfpunkte ein Ranking der einzelnen Linien. Besonders interessant ist die durch Befragungen ermittelte Kundenzufriedenheit, für die es neben Bewertung der Einzelpunkte wie Sitzplatzangebot, Pünktlichkeit usw. auch eine Gesamtbewertung (Schulnote) gibt. Hier führt Abellio (1,91) vor der Regiobahn (1,96) und dem Neuling VIAS (2,01), die letzten Plätze belegen Keolis (2,27), DB Regio auf Wettbewerbslinien (2,31) und im Großvertrag (2,32). Interessant ist die Auswertung nach Linien. Auf den ersten sechs Plätzen liegen die Abellio-Linien RE 19, RB 35, RB 40, RB 46, RB 32 und RE 16 vor der S 28 (Regiobahn) und dem RE 3 (Keolis).

Änderungen im WestfalenTarif

Bielefeld. (os) Am 01.08.2019 wird es im WestfalenTarif einige Änderungen geben. So werden die Preisstufen 11 und 12 zusammengefasst, sodass nun alle Tickets der Preisstufe 11 netzgültig sind. Bei den Einzel- und 4erTickets sind Rück- und Rundfahrten künftig zugelassen. Dafür wird aber die zeitliche Gültigkeit reduziert.

Bei Einführung des WestfalenTarifs hatte man sich bei den langen Reiseweiten am NRW-Tarif orientiert; EinzelTickets der Preisstufe 11 galten beispielsweise bis 3 Uhr des Folgetages. Nun gelten sie sechs Stunden.

Die TagesTickets werden abgeschafft und durch neue 24 StundenTickets (1 Person/5 Personen) ersetzt. Es werden aber weiterhin 9 Uhr TagesTickets (1 Person/5 Personen) angeboten. Hervorzuheben ist, dass bei der Variante 1 Person bis zu drei Kinder einschließlich 14 Jahren kostenlos mitgenommen werden können. Außerdem können statt Personen auch Fahrräder mitgenommen werden.

Das neue FahrWeiterTicket Westfalen erlaubt Inhabern von Zeittickets Fahrten im gesamten WestfalenTarif-Raum: es gilt sechs Stunden und kostet 6 Euro (Kinder 3 Euro). Dies ist besonders auf weiten Strecken deutlich günstiger als die bisherigen relationsbezogenen AnschlussTickets. Es eröffnet aber auch neue Möglichkeiten im Nahbereich. Denn bisher

konnten z. B. Fahrgäste aus Lünen oder Unna zu WestfalenTarif-Zeittickets kein AnschlussTicket für Fahrten nach Dortmund erwerben und mussten immer den Preis eines VRR-Tickets der VRR-Preisstufe B zahlen (6 Euro). Nun bekommen diese Fahrgäste für den selben Preis eine Hin- und Rückfahrt (wenn sie die sechs Stunden nicht überschreiten). Die bisherigen relationsbezogenen AnschlussTickets werden stark eingedampft: für den Nachbarortsverkehr gibt es sie künftig nur noch bis Preisstufe 3 und auch nicht mehr als 4erAnschlussTicket.

Ebenfalls neu ist das AzubiAbo Westfalen für monatlich 62 Euro. Die Einführung war Voraussetzung für die landesweite Einführung des NRWupgradeAzubi (20 Euro).

Dazu kommen weitere lokale Änderungen, z. B. die Umstellung des 9 UhrAbo Münster auf 8 Uhr oder die Einführung eines pauschalen Schülertickets in Hamm unter dem Namen MaxiTicket.

Was bringt die SPNV-Stationsoffensive?

Gelsenkirchen/Unna. (le) Vor zwei Jahren startete die DB ihre Stationsoffensive zur Errichtung neuer Stationen an bestehenden Strecken. War NRW-weit zunächst eine dreistellige Zahl von Stationen in der Prüfung, hat sich die Zahl inzwischen stark reduziert. Insbesondere das Kriterium der Machbarkeit des Haltes im Rahmen des bestehenden Fahrplans hat viele interessante Projekte ausgebremst.

Inzwischen haben die Zweckverbände die Ergebnisse der DB-Untersuchungen veröffentlicht. Im NWL sind vier Standorte übrig geblieben:

- Bocholt-Mussum an der Strecke Bocholt – Wesel, Halt der RB 32 (zukünftig RE 19), Potential 180 Fahrgäste, davon 170 Neuverkehr, Kosten 1,77 Mio. Euro
- Hamm-Westtünnen an der Strecke Hamm – Soest, Halt der RB 89, Potential 1.000 Fahrgäste, davon 900 neu, Kosten 4,5 Mio. Euro

- Kreuztal-Buschhütten an der Strecke Kreuztal – Siegen, Halt der RB 91, am Tagesrand auch RE 16 und RB 93, Potential 320 Fahrgäste, davon 260 neu (laut ZWS-Untersuchung insgesamt 672 Fahrgäste), Kosten 5,3 bis 7,0 Mio. Euro (unklare Kosten im Bereich DB Netz)

- Lünen-Alstedde an der Strecke Lünen – Dülmen, Halt der RB 51, Potential 280, davon 240 neu, Kosten 2,4 Mio. Euro

Im VRR sind nach der vorläufigen Untersu-

chung sechs Stationen machbar, davon drei in unserem Bereich, nämlich:

- Dortmund Kronprinzenstraße an der Strecke Dortmund-Dorstfeld – Unna-Königsborn, Halt der S 4
- Witten Pferdebachstraße an der Strecke Dortmund – Witten, Halt der S 5.
- Dortmund-Barop an der Strecke Dortmund – Witten (Verlegung zur besseren Verknüpfung mit der Stadtbahn und dem Busnetz), Halt der S 5

Bei den beiden erstgenannten Stationen stehen noch detaillierte fahrplantechnische Untersuchungen aus, eine Umsetzung wird nicht vor 2023 erwartet.

Das Finanzierungsmodell der DB sieht für die Investition neben Eigenmitteln der DB eine Beteiligung des Landes und des Zweckverbands vor. Bei bestimmten neuen Stationen könnten zusätzlich zu den Investitionskosten noch jährliche Direktzahlungen erforderlich werden. Dieser Fall würde dann eintreten, wenn die zu erwartenden jährlichen Einnahmen der Station für DB Station&Service, abzüglich der Betriebskosten, über 25 Jahre keinen solchen Einnahmeüberschuss erwarten lassen, so dass der 25% Eigenteil der DB damit insgesamt nicht gedeckt werden könnte. Dies wollen die NRW-Zweckverbände auf jeden Fall verhindern und planen daher ggf. Paketvereinbarungen.

Auch Bergkamen wünscht SPNV-Anschluss

Bergkamen. (gf/le) Der Kreistag des Kreises Unna hat sich in seiner Sitzung vom 26.02.2019 einstimmig dafür ausgesprochen, die Reaktivierung der Schienenanbindung der Stadt Bergkamen beim Aufgabenträger NWL zur Prüfung im Rahmen der Überarbeitung des Nahverkehrsplans anzumelden. Eine Aufnahme in den Regionalplan des RVR wird vom Kreis Unna befürwortet.

Die ehemalige Bergbaustadt Bergkamen mit ihren aktuell knapp 50.000 Einwohnern verfügt über keine Anbindung an das Schienennetz im Personenverkehr. Ein Anschluss Bergkamens an den SPNV würde sowohl die Stadt wie auch die Region mit seinem Oberzentrum Dortmund stärken.

Bisher werden die vorhandenen Schienen der Hamm-Osterfelder-Bahn für den Güterverkehr genutzt. Da zwischen Juli und September 2018 diese Verbindung aufgrund der Sperrung zwischen Hamm und Dortmund für die umgeleiteten ICE-, IC- und RE-Züge genutzt wurde, bestehen gute Chancen für eine Realisierung einer auf Dauer angelegten Verbindung Bergkamen - Dortmund. Die Nutzung der ehemaligen Zechenbahn von der Hamm-Osterfelder Bahn zu einem neuen Haltepunkt Bergkamen City gehört ebenfalls zum Prüfungsauftrag.

Der Nahverkehrsplan für Westfalen-Lippe wird derzeit überarbeitet. Es ist daher aktuell zu prüfen, in welcher Form die Verbindung in den Nahverkehrsplan des NWL aufgenommen

werden kann. Der NWL ist aufgefordert einen Prozess einzuleiten, um Varianten und die technische Machbarkeit zu prüfen, Kosten zu ermitteln und daran anschließend den Nutzen/Kosten-Quotienten dieser Verbindung herauszuarbeiten. In einem nächsten Schritt und vor dem Hintergrund einer Grobbewertung über 1 ist gegenüber dem Land eine Anmeldung zum ÖPNV-Bedarfsplan zielführend.

Waltrop und Walsum

Auch an anderer Stelle sind ehemalige Bergbaustandorte an einer Reaktivierung ihrer SPNV-Anbindung interessiert. Der Kreis Recklinghausen wünscht neben einem Direktzug Recklinghausen – Bochum (möglichst unter Umgehung von Herne) auch eine Verbindung von Recklinghausen über Datteln (Meckinghoven) und Waltrop nach Dortmund, wofür entweder eine neue Verbindungskurve bei der Kreuzung der Hamm-Osterfelder Bahn mit der Strecke Dortmund – Lünen oder eine Fahrt über Lünen Hbf mit Kopfmachen erforderlich

wäre. Diese Projekte sind auch für den ÖPNV-Bedarfsplan angemeldet.

In Duisburg und Oberhausen wird jetzt auch wieder über eine Reaktivierung der Walsum-Bahn Oberhausen – Duisburg-Hamborn – Duisburg-Walsum – Voerde-Spellen diskutiert. Im Gegensatz zu einer früheren Untersuchung der Strecke, bei der nur ein Verkehr zwischen Oberhausen Hbf und Duisburg-Overbruch untersucht wurde, soll diesmal eine Durchbindung, vorzugsweise auf die S 3 Richtung Essen, im Fokus der Begutachtung stehen.

Bereits ab Dezember 2019 wird der Abschnitt der Hamm-Osterfelder-Bahn zwischen Gelsenkirchen-Buer Nord und Recklinghausen Hbf („Hertener Bahn“) wieder von Personenzügen befahren, konkret stündlich von der S 9 im Wechsel mit der Strecke über Marl Mitte nach Haltern. In Widerspruch zum Projektnamen wird der Zug allerdings erst einmal nicht im Stadtgebiet Hertener halten können, da Planung und Bau der Stationen noch längere Zeit in An-

spruch nehmen werden. Nach jetzigem Stand wird für die Bahnsteige in Hertener Mitte, Hertener Westerholt und Gelsenkirchen-Buer Nord von einer Erteilung des Baurechts im 4. Quartal 2020 und einer Inbetriebnahme im Dezember 2022 ausgegangen.

Gemeinsam ist allen Verbindungen, dass die entsprechenden Strecken Anfang der 1980er Jahre im Personenverkehr stillgelegt wurden, um mehr Platz für den Montan-Güterverkehr auf den entsprechenden Strecken zu haben, dieser ist allerdings inzwischen stark zurückgegangen. Inzwischen haben sich die Verkehrsstrukturen deutlich verändert. Die ehemaligen Bergbaustandorte benötigen dringend einen SPNV-Anschluss für den Erfolg des Strukturwandels, einerseits um für die Bewohner die Fahrmöglichkeiten in die Oberzentren zu verbessern, andererseits müssen auch die neuen, innovativen Unternehmen an den ehemaligen Bergbaustandorten von außerhalb mit Öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sein.

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: Moritz Balz (mb), Lothar Ebberts (le), Günter Fiedler (gf), 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

Kleine Spende gefällig?

(le) Schon wieder eine neue **Ruhr-schiene**? Ja, nachdem die erste Ausgabe in 2019 lange auf sich warten ließ, konnte bereits jetzt die zweite Ausgabe erscheinen, da sich genug Themen angesammelt hatten. Ein weiterer Grund für die Eile ist aber auch die anstehende Portoerhöhung, die uns bei beiden postalischen Verbreitungswegen ab dem 01.07. treffen wird. Der konnten wir jetzt noch einmal entgehen, sie wird uns aber in der Folgezeit unweigerlich belasten.

Daher jetzt mal wieder ein Aufruf: Wenn Ihnen die **Ruhr-schiene** gut gefällt und Sie uns helfen wollen, schicken Sie doch einfach eine kleine Spende an uns. Wir freuen uns auch über 5 oder 10 Euro. Die Details zum Spendenkonto finden Sie auf Seite 11 im Impressum.

Die aktuellen Termine und weitere Informationen sind im Internet zu finden bei www.probahn-ruhr.de unter Termine

Juli

Donnerstag, 11.07.2019, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund
Sitzung entfällt!

Dienstag, 16.07.2019, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Sonntag, 21.07.2019
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Herdecke
10:00 Uhr E Hbf (Service Point)

Dienstag, 23.08.2019, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

August

Donnerstag, 08.08.2019, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelt-
haus, Zumsandstr. 15, Münster,
(M) Münster Hbf

Donnerstag, 08.08.2019, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Sonntag, 18.08.2019
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Ratingen und Heiligenhaus
10:00 Uhr E Hbf (Service Point)

Dienstag, 20.08.2019, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 27.08.2019, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

September

Sonntag, 08.09.2018
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Tag des offenen Denkmals
10:00 Uhr E Hbf (Service Point)

Donnerstag, 12.09.2019, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Dienstag, 17.09.2019, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 24.09.2019, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Oktober

Donnerstag, 14.10.2019, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Um-
welt-
haus, Zumsandstr. 15, Münster,
(M) Münster Hbf

Donnerstag, 14.10.2019, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim: Büro Mülheimer Str. 91, Duisburg, (M) Duisburg Hbf, (L) Lutherplatz
O.Tram Oberhausen: „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, (M) Oberhausen Hbf
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund: VCD-Büro, Eisenmarkt 1, Dortmund, (M) 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)