



Rothaarbahn – Unzufriedenheit nach Plan

Siegen. (mt) Seit Anfang des Jahres 2016 häufen sich in der regionalen Presse Leserbrief und Artikel, die Zugausfälle und Verspätungen kritisieren. Der vorliegende Bericht stellt einige Hintergründe zur aktuellen Situation zusammen.



Die Rothaarbahn verbindet als Regionalbahnlinie Betzdorf (Sieg) über Siegen mit Bad Berleburg. Bis Kreuztal wird eine elektrifizierte, zweigleisige Hauptbahn befahren. Ab Kreuztal gewinnt die eingleisige Nebenbahn an Höhe und überwindet bei Lützel den Rothaarkamm. Anschließend folgt die Linie der ländlich geprägten Ederau bis Bad Berleburg.

Die Rothaarbahn (RB 93) wird vom Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) im Rahmen des "Dieselnetz Eifel-Westerwald-Sieg" organisiert. Die Streckenabschnitte in Nordrhein-Westfalen werden zusammen mit dem Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Lippe (NWL),

Züge der Rothaarbahn im Bahnhof Hiltenbach. Foto: Achim Walder

In dieser Ausgabe:

- S. 1 - 3: Rothaarbahn**
- S. 3 - 5: Münster, WLE**
- S. 6 - 9: Bochum, Essen**
- S. 9 - 11: Baustellen, Kurzmeldungen**
- S. 11 - 12: Impressum, Termine**

vertreten durch den Zweckverband Personenverkehr Westfalen-Süd (ZWS) geplant. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wechselte der Betreiber der Rothaarbahn von DB Regio zur Hessische Landesbahn (HLB). Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 wurde die Linie um den Abschnitt Betzdorf (Sieg) - Siegen erweitert. Die Planung für die Verlängerung der Rothaarbahn lässt sich bis in das Jahr 2008 zurückverfolgen. In der Information des NWL zur Vergabe des Dieselnetzes werden als Verbesserungen für die Rothaarbahn die Verlängerung nach Betzdorf und damit ein werktäglicher Halbstundentakt zwischen Betzdorf und Siegen genannt.

Die Verlängerung der Rothaarbahn wurde so umgesetzt, dass sie ab Betzdorf dem RE 9 von Aachen nach Siegen mit wenigen Minuten Abstand folgt. Früher nahm dagegen die RB 93 den Anschluss aus dem RE 9 in Siegen auf. Wegen der längeren Fahrzeit der RB zwischen Betzdorf und Siegen fährt sie jetzt in Siegen zwei Minuten später ab als vor der Umstellung und muss in der Gegenrichtung zwei Minuten früher in Siegen ankommen, um vor dem RE 9 bis Betzdorf verkehren zu können. Zugleich sind die Fahrzeiten zwischen Betzdorf und Siegen mit 24 und 23 Minuten und die Haltezeit in Siegen mit jeweils einer Minute eng bemessen.

Bereits seit dem Fahrplanwechsel Ende 2014 ist die Rothaarbahn unpünktlich geworden. Ob das am neuen Betreiber, dem Wechsel der verwendeten Fahrzeuge oder an vorübergehenden Langsamfahrstellen lag, lässt sich im Nachhinein nicht feststellen. Mit der Verlängerung der Rothaarbahn nach Betzdorf hat sich die Situation weiter verschlechtert. Besonders im Berufsverkehr fährt die RB in Siegen in Richtung Bad Berleburg häufig mit drei bis vier Minuten Verspätung ab, immer wieder treten aber auch Verspätungen von zehn bis 20 Minuten auf. Dagegen sind Züge, die zur geplanten Minute verkehren, in der Hauptverkehrszeit eine seltene Ausnahme. Wenn viele Reisende ein- und aussteigen, nimmt die Verspätung von Siegen bis zum ersten Kreuzungsbahnhof

Hilchenbach oft sogar noch zu.

Da seit Anfang 2016 im Bahnhof Siegen wegen der Bahnsteigerneuerung zwei Gleise nicht zur Verfügung stehen, gibt es Verspätungen bis 20 Minuten. Diese wirken sich wegen der eingleisigen Abschnitte schnell auf alle folgenden Züge aus und werden wegen der geringen Fahrzeitreserven zwischen Hilchenbach und Bad Berleburg nur langsam wieder abgebaut.

Die Problematik wurde nach der Verlängerung der Linie schnell erkannt. Als Abhilfe wurden "Dispositionsregeln" eingeführt: In Betzdorf startet die Rothaarbahn vor dem RE 9, wenn dieser mehr als fünf Minuten Verspätung hat, in der Gegenrichtung fährt in Siegen der RE 9 abweichend vor der Rothaarbahn, wenn diese mehr als fünf Minuten Verspätung aus Richtung Bad Berleburg "mitbringt". Die Regeln führen häufig dazu, dass sich die Verspätung des RE 9 auf dem Weg von Betzdorf nach Siegen im Extremfall von sechs auf 14 Minuten erhöht, weil die langsamere Regionalbahn vorweg fährt. Günstige Umsteigeverbindungen aus Richtung Köln zu den Halten der RB 93 gehen dann auf deren gesamten Laufweg verloren. In der Gegenrichtung tritt immer wieder der Fall auf, dass die RB 93 von Siegen nach Betzdorf dem RE 9 folgt. Die Verspätung beträgt dann im gesamten betroffenen Abschnitt ca. 14 Minuten. Der Anschluss in Betzdorf in Richtung Köln geht verloren und der Halbstundentakt ist nicht mehr zu erkennen.

Einen Tiefpunkt erreichte die Beförderungsqualität im letzten Januar, als bei Frost insbesondere auf dem Abschnitt Erndtebrück – Bad Berleburg häufig Züge ausfielen. Gleichzeitig nahmen auch die Verspätungen stark zu. Zwar hat sich die Situation nach dem Ende der Frostperiode verbessert. Gleichwohl müssen immer wieder die "Dispositionsregeln" mit ihren nachteiligen Nebeneffekten angewandt werden.

Den Zweckverbänden war offenbar bewusst, dass der neue Fahrplan kritisch ist. Die Planung des SPNV-Nord wurde im Jahr 2008 vom ZWS als "recht ambitioniert" aber "betrieblich durchaus machbar" eingeschätzt. In den Folgejahren

wurde in vielen Presseartikeln die Beschleunigung der Rothaarbahn gefordert bzw. angekündigt. Im Jahr 2012 wurde "... händierend nach jeder Minute" gesucht, Bahnübergänge sollten geschlossen werden, die Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 80 km/h steigen. Zuletzt sollten noch die neuen LINT 41 Triebwagen (Baureihe 95 80 1648) "Tempo machen".

Nur eine der vorgestellten Maßnahmen war bisher erfolgreich: zwei Blocksignale wurden zwischen Kirchen und Brachbach eingerichtet. Die seit Mitte 2015 eingesetzten neuen Triebwagen bringen nach Beobachtung des Autors keinen deutlichen Fahrzeitgewinn.

Die übrigen Maßnahmen wurden bisher nicht umgesetzt. Die Aufhebung von Bahnübergängen, die höhere Geschwindigkeiten ermöglichen könnte, ist auch mittelfristig nicht zu erwarten, da nicht zu erkennen ist, dass die erforderlichen Planungen durchgeführt werden.

Seitens der Fahrgastverbände wurde Anfang 2016 in der Presse und im Fahrgastbeirat der lokal zuständigen Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd auf die Situation aufmerksam gemacht. Der Verbandsversammlung des ZWS wurden Änderungen zur Stabilisierung des Fahrplans vorgelegt: Verzicht auf die Durchbindung der Rothaarbahn bis Betzdorf oder Tausch der Reihenfolge von RE 9 und RB 93 zwischen Siegen und Betzdorf in beiden Richtungen. Diese Ideen wurden aber nicht weiter verfolgt. Der ZWS wies auf die ausstehenden Verbesserungen und eine zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkung an einem Bahnübergang als weitere Verspätungsquelle hin. Außerdem wurde bekannt, dass der Zeitaufwand für die Bedienung von Bedarfshalten nur zur Hälfte berücksichtigt wurde, was möglicherweise zu optimistisch war.

Unter den gegebenen Umständen stellt sich die Frage, ob sich mit dem aktuellen Fahrplan-konzept die Qualität des Schienenpersonenverkehrs im betroffenen Bereich verbessert. Den umsteigefreien Verbindungen zwischen Betzdorf und Bad Berleburg und dem Halbstunden-takt der Regionalbahn zwischen Betzdorf und

Siegen stehen die häufigen Verspätungen und Anschlussbrüche entgegen. Mit dem Regional-express RE 9 können sich Verspätungen bis in den Raum Köln auswirken. Wünschenswert wäre deshalb die Einbeziehung eines neutralen Gutachters mit Zugang zu den erforderlichen statistischen Daten. Damit könnten Vorteile und Nachteile des Fahrplankonzepts aus Sicht der Fahrgäste abgewogen und eine Empfehlung zur weiteren Planung gegeben werden.

Dass eine Stabilisierung des Fahrplans möglich wäre, zeigt ein Blick auf die Umläufe der RB 93 und der Regionalbahn RB 90, die zwischen Westerbürg und Siegen ebenfalls mit Triebwagen LINT 41 verkehrt. Die RB 93 weist in Betzdorf eine "überschlagene" Wende zur Minute 30 auf. Gleichzeitig wendet die RB 90 in Siegen ebenfalls "überschlagen". Wenn die Fahrten der RB 93 zwischen Siegen und Betzdorf an die RB 90 abgegeben würden, könnten die Umläufe der Linien mit den vorhandenen Fahrzeugen so organisiert werden, dass die Zugleistungen weitgehend unverändert bleiben. Die Zwangspunkte zwischen dem RE 9 und der RB zwischen Siegen und Betzdorf würden sich entschärfen, weil die dann verkehrende RB 90 mit ausreichenden Pufferzeiten zum RE 9 und weiteren Anschlüssen geplant werden kann.

Verzögerung in Münster

Münster. (tl) Die Eröffnung des Hauptbahnhofs Münster verzögert sich erneut. Nachdem ursprünglich Sommer 2016 angepeilt war, ist die Eröffnung vor allem wegen der Suche nach Blindgängern unter den Fundamenten auf Mai 2017 verschoben worden. Jetzt hat die DB ohne Angabe von Gründen die Eröffnung auf Ende Juni 2017 datiert. Das Echo in der Presse und bei der Stadt Münster war entsprechend negativ, denn die DB hatte zugesagt, dass die Verkehrsstation zur Eröffnung der Skulpturen-ausstellung am 10. Juni fertig ist. Das jetzige Provisorium bedeutet einen längeren Umweg über den Ostausgang. Zur alle zehn Jahre stattfindenden Skulpturenausstellung werden in Münster Besucher aus aller Welt erwartet.

Reaktivierung Münster – Beckum – Warstein

Münster/Warstein. (tl) Die Schienenstrecke der Westfälischen Landeseisenbahn von Münster über Beckum nach Warstein gilt als Stammbahn der WLE, ist allerdings zwischen Neubeckum und Beckum im Besitz der DB. Seit Jahren ist der Streckenabschnitt Münster – Sendenhorst – Neubeckum in schlechtem Zustand. Meist befährt nur ein Güterzugpaar pro Tag mit geringer Geschwindigkeit die Strecke bis Münster und zurück.

Bereits in den neunziger Jahren hat es Bestrebungen gegeben, die 1975 für den Personenverkehr stillgelegte Strecke zu reaktivieren. Jetzt ist dieses Vorhaben greifbar nah, denn sowohl der Kreis Warendorf als auch die Stadt Münster wollen den Personenverkehr zumindest zwischen Münster und Sendenhorst. Hintergrund ist, dass im Südosten Münsters das Gewerbegebiet Loddenheide immer weiter ausgebaut wird und man von bald 7.000 Arbeitsplätzen ausgeht. Die WLE verbindet auf Münsteraner Stadtgebiet dieses Gewerbegebiet und die Stadtteile Gremmendorf, Angelmodde und Wolbeck mit dem Zentrum. Im Kreis Warendorf werden die Stadt Sendenhorst und deren Stadtteil Albersloh angeschlossen.

2011 wurde die Reaktivierung als vordringliches Projekt in den Nahverkehrsplan des NWL aufgenommen. Ende 2013 wurde in der Verbandsversammlung des ZVM (Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland) die Durchführung der ersten vier Planungsschritte beschlossen. Dieses Verfahren wurde im Februar 2017 abgeschlossen, so dass detaillierte Planungen vorliegen. Demnach werden 29 von insgesamt 56 Bahnübergängen aufgelassen, Sendenhorst erhält einen Kombibahnhof mit zwei Gleisen für Personen- und Güterverkehr und Umstieg vom Bahnsteig in den Bus. Das Gleisbett muss komplett erneuert und sieben Haltepunkte neu errichtet werden. Vor dem Bahnhof Sendenhorst wird es eine zweispurige Strecke als fliegende Kreuzung geben. Nach Fertigstellung des Hauptbahnhofs Münster wird Gleis 21 als Anbindung für die WLE ertüchtigt.

Für Schrankenanlagen, BÜSTRAS, die Haltepunkte, die Zweigleisigkeit vor Sendenhorst und das zusätzliche Wegenetz geht man von 3,5 ha Flächenbedarf und Kosten von insgesamt 40 Mio. Euro aus. Das Land NRW wird

durch die Erhöhung der Regionalisierungsmittel auch das jährliche Betriebskostendefizit tragen.

Die zuständige Behörde für das Planfeststellungsverfahren ist der Regierungspräsident in Münster. Die jetzt anstehende Offenlegung der Pläne mit zu erwartenden Einwendungen und Erörterungsterminen wird über ein Jahr dauern. Der frühestmögliche Baubeginn ist 2020.

Kommentar

Jetzt, wo die Planungen konkret werden, wird die von vielen gewünschte Reaktivierung intensiv und zum Teil kontrovers diskutiert.

Dazu gilt aus Sicht von PRO BAHN und VCD: Es liegt in der Natur der Sache, dass es bei der Realisierung des Personenverkehrs einige wenige Verlierer geben wird durch Landabgabe und längere Wege. Die Gewinner werden allerdings deutlich in der Überzahl sein. Münsters Südosten und Sendenhorst bekommen einen attraktiven Schienenverkehr mit Verbindungen ins Stadtzentrum und Anschluss an den SPNV im Bahnknoten Münster. Der buslastige Nahverkehr Münsters braucht mehr Personenverkehr auf der Schiene durch mehr Haltepunkte auf bestehenden Strecken und durch die WLE. Für Münsters Südosten und Sendenhorst wird die Reaktivierung einen deutlichen Standortvorteil bedeuten.

Fast völlig außer Acht bleibt in der derzeitigen Diskussion die Umwelt- und Klimaproblematik: Ohne Einbeziehung des noch immer ausufernden Verkehrsbereichs werden wir die gesetzten Klimaziele nicht erreichen. Der Busverkehr kommt auf dem Korridor Sendenhorst – Wolbeck – Loddenheide ins Zentrum an seine Grenzen. Der Schienenverkehr wird mehr Menschen zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr bewegen. Schienenverkehr verbraucht weniger Fläche und hat einen deutlich geringe-

ren Energieverbrauch und Schadstoffausstoß. Wir kommen nicht umhin, unsere Mobilität umwelt- und menschenfreundlicher zu gestalten. Die WLE-Reaktivierung drängt sich hierbei

geradezu auf. Es sollte für die Verwaltungen in Münster und Warendorf Chefsache sein, das Vorhaben WLE ambitioniert und konzentriert voranzutreiben.

Stadtbahn für Münster?

Münster. (tl) Münster ist die größte Stadt in Deutschland ohne schienengestützten Nahverkehr. Es laufen zwar acht Schienenstrecken aus dem Umland zentral auf den Hauptbahnhof zu (plus die WLE-Strecke aus Sendenhorst, die zurzeit nur für Güterverkehr genutzt wird), aber diese Linien haben für den innerstädtischen Nahverkehr praktisch keine Bedeutung, da außer „Zentrum Nord“ kein Haltepunkt in der Kernstadt Münster besteht.

Der Missstand ist offensichtlich. Münsters Fahrradanteil im Modal Split liegt bei sehr hohen 38 %, der Bus gestützte ÖPNV-Anteil dümpelt seit Jahren bei zehn Prozent. Bestrebungen, dem ÖPNV in der immer größer werdenden Stadt mit einer Stadtbahn zu mehr Effizienz zu verhelfen, gab es bereits in den neunziger Jahren. Das von einer eigenen Stadtbahn-Initiative erarbeitete Konzept wurde 2001 politisch begraben. Grund war ein Gutachten, das die prognostizierte Fahrgastzahl nur im „unteren Bereich des betrieblich notwendigen Mengengerüstes“ sah und das auch nur, wenn die Stadtbahn sowohl in die Altstadt Münsters als auch mit teilweise neuen Gleisanlagen in die Mittelzentren der Region hineingeführt werde. Das aber war damals weder finanzierbar noch politisch gewollt. Denn für diese Stadtbahn gibt es keinerlei Infrastruktur mehr. Münsters Straßenbahngeschichte endete bereits nach einem guten halben Jahrhundert am 25.11.1954.

Jetzt aber kommen neue Impulse für eine verkleinerte Version einer Stadtbahn durch die SPD-Fraktion der Stadt. Sie schlägt mit Unterstützung von Verkehrsminister Michael Groschek eine Stadtbahn vom Stadtteil Gievenbeck im Westen der Stadt ins Zentrum vor. Gievenbeck hat sich tatsächlich in den letzten Jahrzehnten vom verschlafenen Ort zum am stärksten wachsenden Stadtteil mit Uniklinikum, zahlreichen Uni-Einrichtungen und großem Bevölkerungswachstum entwickelt. Mittlerweile ist ein Traditionsgymnasium aus dem Zentrum Münsters nach Gievenbeck umgesiedelt, eine Gesamtschule ist im Aufbau und sieben Buslinien bemühen sich vom Coesfelder

Kreuz aus, den Verkehr ins Zentrum wenigstens einigermaßen zu bewerkstelligen.

Gleichzeitig ist Gievenbeck der einzige Stadtteil, in dem keine Regionalbahn in der Nähe ist, die durch einen Haltepunkt wenigstens einen Teilverkehr übernehmen könnte.

Der Vorschlag der SPD Münster schlug hohe Wellen in der Stadt und in den Medien. Nach dem Signal des Landes, gemeinsam mit dem Bund 90 % der Kosten zu tragen, könnte dieses Großprojekt tatsächlich in greifbare Nähe rücken. Damit das Land jetzt tätig werden könne, müsse nun die Stadt Münster ein Konzept erarbeiten, heißt es von Seiten der SPD. Erste Überlegungen für eine Trassenführung gibt es: Die Stadtbahn soll über vorhandene Straßen vom Hauptbahnhof über die Eisenbahnstraße, den Bülte, das Neutor, das Coesfelder Kreuz zum Uniklinikum und zum Rüschausweg führen. Geschätzte Kosten 100 Mio. Euro.

Pro Bahn und VCD begrüßen das Projekt vom Grundsatz her, denn Münster ist trotz des hohen Fahrradanteils noch immer sehr autoorientiert und braucht schon aus Umwelt- und Klimaschutzgründen einen leistungsfähigeren ÖPNV. Aber schon jetzt fehlt es in Münster an planerischer Energie und Kompetenz, die bisherige To-do-Liste kraftvoll abzuarbeiten: die Reaktivierung der WLE-Strecke für den Personenverkehr und die Einrichtung neuer Haltepunkte an bestehenden Schienenstrecken. Da aber auch Oberbürgermeister Markus Lewe Zustimmung signalisiert hat, darf man hoffen, dass eine Stärkung der Schiene in Münster größeres Gewicht auf der politischen Agenda bekommt.

Nahverkehrsplan Bochum

Bochum. (dr) Die Stadt Bochum hat ihren neuen Nahverkehrsplan aufgestellt. Anlass ist neben der geplanten Direktvergabe auch die Taktumstellung der S-Bahnen, von der Bochum wie folgt betroffen ist: Besser wird es für die Innenstadt, Höntrop und Langendreer, da ab Dezember 2019 die S1 alle 15 Minuten nach Essen oder Dortmund fährt. Das Nachsehen hat Dahlhausen, dort verkehrt die S3 künftig nur noch im Halbstundentakt.

Ein externes Ingenieurbüro wurde beauftragt, für Bochum einen neuen Nahverkehrsplan zu entwickeln, in dem u.a. der Stadtverkehr auf den 15/30 Minuten-Takt der S-Bahn abgestimmt werden. Lediglich bei der aufkommensstärksten Bochumer Linie, der U35, wird es demnach fast keine Veränderungen geben; Straßenbahn- und Buslinien werden – teilweise erheblich – umgestellt.

So wird der Südwestast der 308/318 künftig auch an Wochentagen gefahren wie jetzt am Samstag, das bedeutet zwei Bahnen pro Stunde und Richtung weniger nach Hattingen, eine mehr nach Dahlhausen, eine weniger von Linden und Weitmar zum Hbf (allerdings keine Taktlücken mehr). Die 318 wird auch weiterhin nur bis Hbf verkehren, allerdings können die Fahrgäste umsteigen auf die neue Linie 316, die von Hamme kommend bis Heinrichstraße fahren soll. Auch auf dem Nordost-Ast der 308/318 und im Verlauf der 306 entsteht somit im innenstadtnahen Bereich ein 7,5-Minuten-Takt, allerdings nicht in den Voirmittagsstunden.

Erhebliche Angebotsausweitungen soll es auch auf der Ost-West-Achse Gelsenkirchen/Höntrop – Langendreer geben: Die jetzt noch im 10-Min-Takt verkehrende 302 erhält ebenfalls zwei Bahnen pro Stunde und Richtung mehr, die 310 wird gestärkt zu einem 15-Min-Takt. Weiterhin wird sogar eine Linie 309 eingerichtet, die den S-Bahnhof Langendreer mit Witten verbindet.

Späterer Betriebsbeginn?

Leider ist auf allen Straßenbahnlinien morgens ein um eine Stunde späterer Betriebsbeginn geplant, und auch das Betriebsende wird wohl vorgezogen (zumindest an Sonntagen).

Veränderungen gibt es auch bei den Bus-

linien. Interessant ist z.B. die Linie 345, die künftig in zwei jeweils im Halbstundentakt verkehrenden Linien aufgeteilt werden soll. Beide zusammen bieten dann eine viertelstündliche Fahrtmöglichkeit von Werne bzw. Eppendorf in die Innenstadt bzw. zu den S-Bahnhöfen in Langendreer und Dahlhausen, allerdings auf jeweils unterschiedlichen Fahrwegen.

Die bisher im 20-Minuten-Takt verkehrende 368 wird auf 30-Minuten-Takt umgestellt. Samstags wird zwischen Rathaus und Ruhrpark weiterhin alle 15 Min. gefahren. Neu ist, dass die Taktverdichtung an Wochentagen zwischen der Innenstadt und Wanne-Eickel angeboten wird, dann aber nicht mehr zum Ruhrpark.

Positiv zu erwähnen ist, dass die wichtigen Buslinien Richtung Hattingen, Lütgendortmund und Castrop-Rauxel jeweils zu einem 15-Minuten-Takt verstärkt werden.

Auffällig ist, dass die Verlängerungen der U35 nach Langendreer/Fachhochschule und der 302 auf das jetzige Opelgelände zwar mittel- und langfristig angedacht sind, die in der Vergangenheit diskutierte Verlängerung der 306 zum Ruhrpark aber nicht mehr erwähnt wird. Weiterhin soll montags bis freitags auch die einzige direkte Verbindung geschwächt werden.

Trotz der in den letzten Jahren vorgenommenen Erweiterung zum immerhin drittgrößten Einkaufszentrum Deutschlands bleibt die ÖPNV-Bedienung auf dem Stand eines mittelgroßen Industriegebietes. Der Bochumer an sich fährt zwar vergleichsweise oft und gerne mit Bus und Bahn, zum Ruhrpark wird er aber auch in den 2020er Jahren das Auto benutzen.

PRO BAHN bemängelt weiterhin, dass zwei Verbindungen Richtung Herne ausgedünnt werden sollen, so die 306 von 10- auf 15-Minuten-Takt und die 390 von 20- auf 30-Minuten-Takt.

Kommentar

Die Taktverdichtungen auf den Straßenbahn- und den wichtigsten Buslinien sind durchaus ambitioniert und z.B. auf den stark nachgefragten Strecken Richtung Hiltrop und Wattenscheid (– Gelsenkirchen) auch dringend notwendig.

Ambitioniert sind auch die Veränderungen, an die sich die Bochumer Bürger noch gewöhnen müssen. Die Busse bekommen andere Abfahrtszeiten und (teilweise) andere Fahrstrecken, und bei den Straßenbahnen heißt es künftig nicht mehr: „Die Bahn kommt zur Minute

03, 13, 23...“, sondern zur Minute 03, 10, 18, 25 Es ist also Kopfrechnen angesagt!

Was die Betriebszeiten und die Anbindung von Gerthe und Wanne-Eickel betrifft, ist hoffentlich das letzte Wort noch nicht gesprochen. Auch sollte es weiterhin möglich sein, zum morgendlichen Schülerverkehr das ein- oder andere Zusatzfahrzeug planmäßig einzusetzen.

Sollte der vorliegende Nahverkehrsplan tatsächlich finanzier- und auch fahrbar sein, wäre das sicherlich ein großer Fortschritt für Bochum.

Was den Ruhrpark angeht, scheint man allerdings resigniert zu haben...

Interessante Perspektiven für den NVP Essen

Essen. (mb) Die Planungen für den Nahverkehrsplan konkretisieren sich. PRO BAHN macht eigene Vorschläge. Wie in *Ruhrschiene 2016#3* berichtet, fällte der Stadtrat im vergangenen Herbst den Grundsatzbeschluss, den Nahverkehr moderat auszubauen. Dies konkretisiert sich inzwischen mit der ersten Vorlage für die Bezirksvertretungen. Einige extreme Vorschläge – wie völlige Fokussierung auf die Spurbusstrecke nach Kray und die Einstellung paralleler Buslinien – sind nicht mehr enthalten. Vielmehr sind sogar zahlreiche Verbesserungen zu erwarten.

Vielmehr sind sogar zahlreiche Verbesserungen zu erwarten. Als einziges großes Infrastrukturprojekt wird die Bahnhofstangente genannt. Eine Fertigstellung ist aber erst „2025+“ geplant – eine lange Zeit für das Top-Projekt des Essener Nahverkehrs. Ein abschnittsweiser Bau, wie von der Bezirksvertretung I gefordert, ist nicht vorgesehen. Unklar ist auch noch der Umfang: Der Nahverkehrsplan sieht nur den Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Altendorfer Straße vor; von dort aus sollen eine Linie nach Altendorf und weiter nach Westen fahren. Die Fokussierung auf diesen Abschnitt entspricht auch der Position von PRO BAHN. Die Große Koalition im Stadtrat forderte dagegen im Herbst den Bau der ursprünglich geplanten Strecke, die das geplante Stadtviertel „Essen 51“ im nördlichen Krupp-Gürtel queren und quasi mit einer Exklusiv-Verbindung an den Stadtteilzentren vorbei an die Innenstadt anbinden würde. Welchen Einfluss das auf den Nahverkehrsplan hat, bleibt abzuwarten.

Deutliche Verbesserungen gibt es bei den

Takten: Die Straßenbahn 107 soll künftig ganztägig alle fünf Minuten zwischen Katernberg und Bredeney fahren, samstags alle 7,5 Minuten. Alle Bahnlinien sollen abends bis 21:30 statt 21:00 Uhr im 15-Minuten-Takt verkehren. Bei den Buslinien werden die Ringlinien gestärkt: Die Linie 170 im Norden der Stadt fährt in der Hauptverkehrszeit alle fünf, sonst tagsüber alle zehn Minuten (bisher alle zehn bzw. 20 Minuten). Die Linie 161 verkehrt werktags ganztägig, so dass auf den gemeinsam mit der Linie 160 bedienten Abschnitten durchgehend ein 10-Minuten-Takt angeboten wird. Für den Spurbus nach Kray ist wie bisher ein 10-Minuten-Takt mit einzelnen Verstärkerfahrten zwischen Hauptbahnhof und Kray vorgesehen. Dafür bleibt die Linie 166 durch das Ostviertel und Frillendorf erhalten.

Einzelne Sparmaßnahmen sind auch vorgesehen: Eingestellt werden sollen zeitweise Verkehre wie die Linie 167 in Steele, die Linie 193 zum Versorgungsamt oder die Linie SB14, die in der Hauptverkehrszeit mit mäßigem Erfolg nach

Heisingen fährt. Unverständlich ist die geplante Ausdünnung der Linie 169 sonntags auf einen 30-Minuten-Takt. Angesichts des derzeitigen Fahrgastaufkommens ist das unrealistisch.

Keine Beachtung findet das Thema Spätverkehr nach 21:30 Uhr, das PRO BAHN besonders am Herzen liegt. Essen ist zusammen mit Duisburg eine von nur zwei Städten über 400.000 Einwohner in Deutschland, deren wichtigste Linien nach 21:00 Uhr nur noch alle 30 Minuten verkehren und deren Schienenverkehr um 23:00 Uhr komplett eingestellt wird. Wenn die Attraktivität des Nahverkehrs gesteigert werden soll, muss dies geändert werden.

Vorschläge von PRO BAHN

Gemeinsam mit der Bürgerinitiative Mobilität-Werk-Stadt hat Pro Bahn eine Stellungnahme erarbeitet, die Ergänzungen und vereinzelt Korrekturen fordert:

Kurzfristig soll auf Strecken, auf denen sich zwei Stadtbahn- bzw. Straßenbahnlinien überlagern, durchgehend dichte Takte angeboten werden – auch am Wochenende und abends bis Betriebsschluss. Dies betrifft z.B. die U-Bahn nach Altenessen, wo tagsüber alle fünf Minuten eine Zug fährt, ab 21:00 Uhr aber nur noch alle 30 Minuten.

PRO BAHN fordert zeitnah Maßnahmen für die Messe-Strecke, die trotz fast idealer Infrastruktur dem Veranstaltungsverkehr oft nicht gewachsen ist. Dies kann von getauschten Liniennetzen bis zur übergangsweisen Beschaffung neuer Fahrzeuge reichen.

Angesichts der langen Realisierungsfrist der Bahnhofstangente schlägt PRO BAHN eine Buslinie ins Südostviertel vor, die die Anbindung an die Innenstadt attraktiver macht und gleichzeitig die Krayer Buslinien entlastet. Dies soll verbunden werden mit einer geänderten Linienführung des 166, die den entfallenden Bahnhof Kray-Süd kompensieren und Wacken-berg unabhängig von Kray an die Innenstadt anbinden soll. Begleitet werden soll dies von Linienänderungen mit dem Ziel, besonders lang laufende Linien zu verkürzen und somit

zuverlässiger zu machen.

Auch für die Stadtteile im Stadtbezirk II macht PRO BAHN einen Vorschlag, der ohne Mehraufwände realisierbar sein sollte: Die Verbindung zwischen Rüttenscheid, Stadtwald und Bergerhausen soll ganztätig alle zehn Minuten bedient werden (abends und am Wochenende alle 15 Minuten). Eine der beiden Linien fährt wie bisher nach Kettwig, die andere nach Steele und zur Margarethenhöhe, um mehr Direktverbindungen zu ermöglichen. Auf der Ruhrallee soll die Linie 154 durchgehend verkehren und in Schwachverkehrszeiten ggf. mit der Linie SB15 verknüpft werden. So können auch hier werktags durchgängig ein 10- und am Wochenende sowie abends bis Betriebsschluss ein 15-Minuten-Takt angeboten werden.

Als Infrastrukturprojekte sollen der weitere barrierefreie Ausbau von Haltestellen, insbesondere auf der Ringlinie der Straßenbahn, sowie der Weiterbau der 105 nach Oberhausen unterstützt werden – sofern es in Oberhausen einen neuen Anlauf gibt. Für den Krupp-Gürtel fordern wir ein Konzept für die Erschließung zu entwickeln, das relevante Ziele im Essener Nordwesten einbezieht: Den neuen Stadtteil „Essen 51“, den Gewerbepark M1, das Stadion, usw. Hierfür sollen mögliche Varianten zur Erschließung erarbeitet und geprüft werden.

Nicht zufrieden ist PRO BAHN mit dem Vorschlag für die Änderung von Buslinien in Kupferdreh. Hier werden Strecken auf 30-Minuten-Takte ausgedünnt und Direktverbindungen in die Innenstadt reduziert. Wir glauben aber, dass mit dem S-Bahn-Netz ab 2019 im 30-Minuten-Takt trotzdem ein attraktiverer Nahverkehr geschaffen werden könnte, wenn die Buslinien konsequent auf die S-Bahn ausgerichtet werden. Dies ist im Entwurf allerdings nicht erkennbar.

Prüfaufträge

Darüber hinaus wünscht PRO BAHN die Aufnahme mehrerer Prüfprojekte in den Nahverkehrsplan, die in den kommenden Jahren bearbeitet werden können: Ermittlung von Kos-

Kommentar

Bei allen Vorschlägen und vereinzelter Kritik darf man nicht unterschätzen: Dies ist der erste Plan für den Essener Nahverkehr seit Jahrzehnten, der systematisch und gewollt Verbesserungen vorsieht, die durch ein höheres Budget unterfüttert werden. Pro Bahn unterstützt diesen Kurswechsel der Essener Politik ausdrücklich. Im Sinne der Fahrgäste werden wir uns um weitere Verbesserungen bemühen.

ten für einen ernstzunehmenden Spätverkehr, bei dem alle wichtigen Linien bis Mitternacht im Viertelstundentakt verkehren; eine Untersuchung, wie Tram- und Buslinien in Borbeck direkter geführt werden können; eine Prüfung der Beschaffung längerer Fahrzeuge für Stadt- und Straßenbahnen; eine Untersuchung, ob der Messe-Verkehr künftig besser mit Stadt- oder Straßenbahnen ins restliche Netz integriert werden kann; und als Blick in die fernere Zukunft, welche Strecken künftig für einen Ausbau des Schienennetzes von Interesse sein könnten.

Baustellen bremsen den SPNV

Düsseldorf/Gelsenkirchen. (le) Früher als erwartet wurden die SPNV-Fahrgäste Anfang März von der intensiven Bautätigkeit von DB Netz überrascht. Gleich drei Baustellen auf der Achse Duisburg - Köln hatten netzweit Auswirkungen und stellten die Pendler vor große Probleme. Was kommt dieses Jahr noch auf die Bahnkunden in unserem Raum zu?

Pünktlich zur Fastenzeit wurde am 01.03. die Bahnstrecke zwischen Dormagen und Köln-Worringen gesperrt. Folge war, dass RE 6, RE 7 und S 11 im Schienenersatzverkehr bis Köln Hbf bzw. Köln-Worringen verkehrten. Ab dem 09.03. kamen zwei weitere Baustellen zwischen Duisburg und Köln-Mülheim hinzu, wodurch hier der Gesamtverkehr auf der Strecke über nur noch zwei Gleise abgewickelt werden musste. Neben Umleitungen und Streichungen im Fernverkehr konnten die RE-Linien 2, 3 und 11 nur bis Duisburg fahren, der RE 19 wurde über die Ratinger Weststrecke umgeleitet, und die S 1 fuhr nur einmal stündlich zwischen Duisburg und Düsseldorf durch. Auch südlich Düsseldorf ein ähnliches Bild: nur der RE 1 und zwei stündliche Zugpaare der S 6 verkehrten zwischen Düsseldorf und Köln. So war auf dieser Hauptachse das Zug- und Platzangebot plötzlich etwa halbiert, und das außerhalb der Schulferien. Besonders schlecht war die Informationspolitik: Während Abellio und eurobahn bereits Wochen vorher ihre Baufahrpläne veröffentlicht hatten, wurde über die Linien von DB Regio erst ein bis zwei Tage vorher informiert, teilweise wurden wichtige Änderungen (frühere Abfahrt des RE 6 Richtung Norden) erst nachträglich nachgeschoben. An den Bahnhöfen waren

kaum vollständige Informationen ausgehängt, teilweise wichen die am Bahnhof angezeigten Abfahrzeiten von den veröffentlichten ab, Abfahrtspläne wurden kurzfristig gewechselt. Folge war, dass verunsicherte Fahrgäste die ServicePoints der Bahn belagerten.

Von vornherein klar war, dass insbesondere der RE 1 den Fahrgastandrang kaum bewältigen konnte, er musste zwischen Duisburg und Düsseldorf u. a. die Fahrgäste aus RE 3 und RE 11 mit aufnehmen. Die Bahn versprach zwar, je nach Situation auch Fernzüge, die noch freie Kapazitäten hatten, freizugeben, dies konnte aber nicht beobachtet werden.

Besonders kritisch merkte der VRR an, dass die beiden rechtsrheinischen Baustellen kurzfristig eingerichtet und unzureichend gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und den Aufgabenträgern kommuniziert worden waren, so dass eine Koordination der Fahrpläne und rechtzeitige Information der Fahrgäste kaum möglich war. So konnten zwar Fahrgäste Richtung Süden aus dem RE 2 in Duisburg in den RE 5 umsteigen, ebenso vom RE 19 in den RE 1, in Gegenrichtung gab es allerdings Verschiebungen bei RE 1 und RE 5, wodurch die entsprechenden Anschlüsse nicht erreicht wurden.

Während die Baustellen südlich von Düsseldorf am 17.03. beendet wurden, besteht die Einschränkung zwischen Düsseldorf und Duisburg noch bis zum 05.04..

Natürlich liefern der Betrieb wenig zuverlässig, der RE 1 war immer überfüllt und konnte oft nicht alle Fahrgäste mitnehmen, der vom 09. bis 17.03. zwischen Düsseldorf und Wesel pendelnde RE 5 fiel häufig ganz oder auf Teilstrecken aus, obwohl man schon zur Sicherung der Betriebsstabilität die Halte OB-Holten und Friedrichsfeld in Richtung Wesel gestrichen hatte.

Wenn diese Baustelle Anfang April beendet ist, beginnt kurz danach die Sperrung der Hauptstrecke in Wuppertal während der gesamten Osterferien, diese Sperrung wird in den Sommerferien noch einmal wiederholt. Währenddessen ist kein Zugverkehr zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Düsseldorf-Gerresheim, Velbert-Langenberg und Solingen Hbf möglich (RE 4 und RE 13 enden in Düsseldorf Hbf). Hier wird es zwar einen koordinierten

Schienerersatzverkehr der vier betroffenen EVUs geben, aber Fahrzeitverlängerungen von 30 bis 60 Minuten sind die Regel. Hintergrund ist die Inbetriebnahme des ESTW Wuppertal (1. Baustufe). Ebenfalls Auswirkungen auf unseren Raum hat die Vollsperrung der Strecke Paderborn – Altenbeken vom 05.05. bis 14.06.. Im Sommer startet dann der auf fünf Jahre terminierte Abriss und Neubau der Gleishalle in Duisburg Hbf. Während dieser Zeit werden immer mindestens zwei Bahnsteiggleise nicht verfügbar sein. Zunächst erfolgt die Sperrung von Gleis 12 und 13, die betrieblichen Auswirkungen dieser Einschränkung sind noch nicht klar. Über die zahlreichen anderen Baustellen in NRW kann man sich einen Überblick verschaffen unter http://www.deutschebahn.com/presse/duesseldorf/de/aktuell/Bauvorhaben_NRW.html.

Vielleicht ist das Chaos rund um Düsseldorf rechtzeitig gekommen: So wie hier geplant wurde, kann der Baumarathon nicht geschafft werden. Fahrgastschonendes Bauen tut not!

Zunächst kein Verbundtarif im IC 51

Münster/Unna. (le) Die zum Fahrplanwechsel im Dezember geplante Anerkennung des Westfalen-Tarifs in den zwei IC-Zugpaaren der Mitte-Deutschland-Verbindung ist erst einmal gestoppt. Der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) hatte zusammen mit dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) die im Verhandlungsverfahren ohne Ausschreibung erzielte Vereinbarung mit DB Fernverkehr im EU-Amtsblatt bekanntgemacht.

Dagegen hatte das Unternehmen Abellio, das ab 12/2018 den Betrieb auf der parallelen RE-Linie 11 mit RRR-Fahrzeugen übernimmt, nach ergebnisloser Rüge bei der Vergabekammer Westfalen in Münster ein Nachprüfungsverfahren eingeleitet. Jetzt erklärte die Vergabekammer das Vorgehen des NWL für nicht mit dem Vergaberecht vereinbar. Die Entscheidung ist inzwischen rechtskräftig, da weder DB noch NWL Beschwerde eingelegt haben.

Der NWL weist in seiner Stellungnahme darauf hin, dass die Vergabekammer in ihrem Urteil die rechtliche Zulässigkeit der Öffnung von Fernverkehrsleistungen für Nahverkehrskunden erklärt hat. Er wolle jetzt ein europaweites Vergabeverfahren unter der Beachtung der

entsprechenden Fristen vorbereiten.

Dieses Urteil hat auch direkte Auswirkungen auf die ab 12/2019 geplante IC-Linie 34 (Frankfurt – Siegen – Münster), die teilweise Nahverkehrsleistungen auf dem RE 16 und dem RE 99 ersetzen soll (wir berichteten in Ruhrschiene 2016#1). Soweit diese IC-Linie auch über Witten – Dortmund verkehren soll, wäre neben dem NWL und dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) auch der VRR beteiligt, der bei diesem Thema bislang die Zulässigkeit bestreitet und die rechtliche Klärung der Abgrenzung zwischen Nahverkehr und Fernverkehr wünscht, um die Zuständigkeiten der SPNV-Aufgabenträger klar zu bestimmen.

Gemeinsam unter Strom

Oberhausen/Bottrop. (le) Seit eineinhalb Jahren fahren bei der STOAG zwei Elektrobusse auf den Linie 962 und 966. Während sich die anderen Verkehrsunternehmen im Ruhrgebiet bei dem Thema noch zurückhalten und bestenfalls Machbarkeitsstudien erstellen, gehen STOAG und Vestische jetzt einen Schritt weiter: Die Gemeinschaftslinie 979 (OB-Sterkrade Bahnhof – Bottrop-Fuhlenbrock – Bottrop ZOB) soll auch mit Elektrobusen betrieben werden. Dafür schaffen beide Unternehmen neue Fahrzeuge an, die dann im Betrieb an der Ladestation am Sterkrader Bahnhof während der Wendezeiten geladen werden können. Die Mehrkosten der Busse werden durch eine Förderung des Bundes teilweise kompensiert, zusätzlich greift die Stadt Bottrop im Rahmen von Innovation City der Vestischen unter die Arme. Die Vestische wird zusätzlich im

Betriebshof Bottrop eine mobile Ladestation einrichten. Der zunächst auf fünf Jahre geplante Probetrieb soll nach jetzigem Stand im Jahre 2018 aufgenommen werden.

Neuer Dienstleister für SPNV-Vertrieb im VRR

Gelsenkirchen. (le) Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 läuft der Vertriebsvertrag des VRR mit DB Regio für die SPNV-Stationen (mit Ausnahme der Außenäste der Regiobahn) aus. Hierunter fallen die Fahrkartenautomaten ebenso wie die personenbedienten Verkaufsstellen in den Bahnhöfen. Diese Dienstleistung wurde jetzt europaweit neu ausgeschrieben. Dabei setzte sich Transdev, Muttergesellschaft u. a. der NordWestBahn, durch. Über die Ausgestaltung des zukünftigen Vertriebs werden wir demnächst berichten. Bestimmte Details müssen noch ausgehandelt werden.

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, ✉ 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 600 Exemplare. Der Bezug ist für Mitglieder von PRO BAHN Münsterland und Ruhr kostenlos, Abonnement 5,- Euro pro Jahr.

Redaktion: Dirk Grenz (dg, V.i.S.d.P.), Axel Hercher (ah), Achim Walder (aw) ✉ info@ruhrschiene.de

Weitere Autoren: Moritz Balz (mb), Lothar Ebbers (le), Thomas Lins (tl), Dirk Rütten (dr), Matthias Tuschhoff (mt).

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** zu Fahrplänen und Tarifen wurden mit großer Sorgfalt recherchiert. Eine Gewähr für die Richtigkeit kann allerdings nicht übernommen werden.

Termine

Offene Vorstandssitzung April

(dg) Im Bürgerzentrum Köln-Deutz findet am 22.04. ab 13 Uhr die diesjährige Landesversammlung von PRO BAHN NRW statt. Zu Gast ist die Bördebahn mit einem Vortrag, bevor wir uns ab 14 Uhr mit Satzungsfragen und den Neuwahlen zum Landesvorstand beschäftigen.

Anschließend lädt der Regionalverband Ruhr noch zu einer offenen Vorstandssitzung auf der Kalker Hauptstraße 260-262 in Köln ein. Eine Anmeldung hierzu ist bis zum 18.04.2017 unter grenz@probahn-ruhr.de zwingend erforderlich.

Vorschau

(red) Wieder konnten wir nicht alle anstehenden Themen in der Ruhrschiene unterzubringen. So wollen wir demnächst über die U 35-Planungen in Bochum und die SPNV-Anbindung von Südwestfalen berichten.

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

April

Donnerstag, 13.04.2017, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Donnerstag, 13.04.2017, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, UmweltHaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☒ Münster Hbf

Dienstag, 18.04.2017, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Samstag, 22.04.2017, 13:00 Uhr
Landesversammlung, Bürgerzentrum Deutz, Tempelstr. 41-43, 50679 Köln, ☒ Köln Messe/Deutz. Anschließend offene Vorstandssitzung RV Ruhr (siehe linke Spalte)

Sonntag, 23.04.2017
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel: **Emmerich für Naschkatzen**
10:20 Uhr E Hbf ☒ (Service Point)

Dienstag, 25.04.2017, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Mai

Donnerstag, 11.05.2017, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Dienstag, 16.05.2017, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Sonntag, 21.05.2017
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel: **Altenberger Dom**
09:00 Uhr E Hbf ☒ (Service Point)

Dienstag, 23.05.2017, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Juni

Donnerstag, 08.06.2017, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Donnerstag, 08.06.2017, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, UmweltHaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☒ Münster Hbf

Sonntag, 18.06.2017
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel: **Ab in den Süden: Gibraltar**
10:05 Uhr E Hbf ☒ (Service Point)

Dienstag, 20.06.2017, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 27.06.2017, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

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. • Friedrichstraße 95 • 10117 Berlin • ☎ 030 20181742 ☎ 030 20179967

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)