



Bahnhof des Jahres: Winterberg

Winterberg. (le) Nachdem 2016 mit Steinheim erstmals seit Beginn des Wettbewerbs „Bahnhof des Jahres“ eine Station in NRW ausgezeichnet wurde, ist dieses Jahr wieder NRW unter den Ausgezeichneten. Die Allianz pro Schiene, die diesen Wettbewerb seit 2004 durchführt, prämierte dieses Jahr die Bahnhöfe Eppstein in Hessen und Winterberg im Sauerland. In der Allianz pro Schiene sind die wichtigsten Bahnverbände zusammengeschlossen, darunter auch der Fahrgastverband PRO BAHN.



Bürgerbahnhof Winterberg. Foto: Allianz pro Schiene – Stephan Roehl

Wir zitieren zunächst die Jury: „Es gibt eine Form der Moderne, die mit Vorliebe Gebäude hervorbringt, die überall stehen könnten. Solch einen 08/15-Neubau hat die Stadt Winterberg mit Bedacht verworfen. Der neue Bahnhof des altbekanntesten Skiertortes Winterberg ist futuristisch, glasklar und farbenfroh, doch der Bezug zur Stadt ist schon in der Form des Gebäudes hergestellt: Die abstrahierte Skisprungschanze

In dieser Ausgabe:

- S. 1 - 2: Bahnhof des Jahres**
- S. 2 - 4: Zukunft des Diesel**
- S. 4 - 9: Essen, Mülheim an der Ruhr**
- S. 9 - 10: Dorsten-Coesfeld, Updates**
- S. 11 - 12: Impressum, Termine**

Zukunft des Diesel

auf dem Dach gibt dem Bahnhof einen ganz besonderen Pfiff. Ein solches Portal ist trotz strenger Gestaltung reichhaltig genug, um Bürgern und Touristen eine echte Identifikationsqualität zu bieten.“

Die Stadt hat diesen Bahnhof tatsächlich als Bürgerbahnhof gebaut, hier findet sich das Bürgeramt, die Volkshochschule, das Jugend- und Gesundheitsamt. Auch die Randlage des Bahnhofs im Stadtraum soll sich bald ändern: Zwischen Bahnhof und Stadtzentrum entsteht auf ehemaligen Brachflächen ein neues Quartier mit Wohnungen, Gewerbe und Geschäften.

Auch die Ausstattung auf den Bahnsteigen ist mehr als Standardniveau. Eine Schließfach-

anlage, in der Wanderer ihr Gepäck deponieren können, und die Lademöglichkeiten für E-Bikes weisen auf die touristische Bedeutung Winterbergs hin. Immerhin beginnt hier ganz in der Nähe an der Ruhrquelle der beliebte Ruhrtal-Radweg, der über 230 km bis zur Mündung in den Rhein in Duisburg führt. Und auch der Fahrplan zeigt die touristischen Aspekte sehr deutlich. Montags bis freitags fährt der RE 57 alle zwei Stunden zwischen Winterberg und Dortmund, am Wochenende und an Feiertagen wird hingegen ganzjährig ein Stundentakt angeboten, hoffentlich bald mit den neuen PESA-Triebwagen und viel Platz für Gepäck, Fahrräder und Wintersportausrüstung.

Der Diesel geht – was folgt auf der Schiene?

Düsseldorf/Gelsenkirchen/Unna. (le) Nicht nur der Straßen-Diesel ist in Verruf geraten, auch auf der Schiene macht man sich Gedanken über eine Zukunft ohne Dieseltraktion. Neben der Elektrifizierung weiterer Strecken werden dabei auch Fahrzeuge mit alternativem Antrieb in Betracht gezogen.

Bislang ist das Eisenbahnnetz in der Bundesrepublik zu rund 60 % (NRW 59 %) elektrifiziert, viele Strecken auch mit dichtem SPNV werden weiterhin mit Dieselfahrzeugen betrieben, wobei diese oft auch aus verkehrlichen Gründen bis in die Oberzentren geführt werden. Dabei werden in Großstadtnähe häufig Streckenabschnitte unter Fahrdrabt befahren wie z. B. die RB 51 (Enschede – Dortmund) zwischen Lünen und Dortmund oder die RB 44 (Dorsten – Oberhausen) zwischen Gladbeck West und Oberhausen. Bund und Land haben sich eine Erhöhung des Anteils elektrifizierter Strecken zum Ziel gesetzt, das Land hat die Elektrifizierung von SPNV-Strecken in den Förderkatalog nach § 13 ÖPNV-Gesetz aufgenommen. Der SPNV-Beirat des Landes hatte bereits in seinem zweiten Abschlussbericht aus dem Jahre 2013 eine Prioritätenliste entsprechend den anstehenden Ausschreibungen entworfen. Während die Elektrifizierung der Strecke Wesel – Bocholt bereits finanziell abgesichert war, wurden NRW-weit elf neue Strecken für die Elektrifizierung vorgeschlagen, darunter in unserem Raum die Strecken Münster – En-

schede, Dortmund – Iserlohn und Oberhausen – Duisburg-Ruhrort.

Doch was ist seitdem passiert? Die eigentlich leicht umzusetzende Elektrifizierung der 20 km langen Strecke ohne große Kunstbauwerke Wesel – Bocholt gelang nicht wie ursprünglich geplant bis zur Übernahme des Niederrheinnetzes durch Abellio im Dezember 2016, sondern soll jetzt gar erst im Laufe des Jahres 2020 fertig sein. Von den elf bis Ende der 20er Jahre zu elektrifizierenden Strecken sind eigentlich nur zwei tatsächlich planerisch in Angriff genommen worden: die Außenäste der Regiobahn und der Euregiobahn, und damit genau die Strecken, die nicht von DB Netz betrieben werden. Bei der Ruhrortbahn wurde sogar inzwischen der vorhandene Fahrdrabt zwischen Oberhausen und Duisburg-Meiderich weitgehend entfernt.

Fahrzeug der Zukunft

Die Allianz pro Schiene hat im April in einem Eckpunktepapier zum SPNV-Fahrzeug der Zukunft das Thema Emissionsfreiheit so beschrieben:

„- Elektromobilität ist auch auf nicht elektrifizierten Strecken möglich. Die Fahrzeughersteller bringen entsprechende Fahrzeuge bis spätestens 2021 zur Serienreife.

- Batteriefahrzeuge verfügen im Betrieb auf Strecken ohne Elektrifizierung über ausreichende Reserven für die Bewältigung der Betriebsparameter, die heute bei der Dieseltraktion üblich sind (Fahrodynamik, zeitgemäße Klimatisierung sowie eventuelle betriebliche Störungen). Kurzfristig sind dabei nach heutigem Kenntnisstand Reichweiten von 50 km ohne Zwischenladung machbar.

- Batteriefahrzeuge können während der Fahrt in elektrifizierten Abschnitten und im Stand unter Oberleitung oder anderer Ladeeinrichtung für nicht elektrifizierte Abschnitte geladen werden.

- Brennstoffzellenfahrzeuge verfügen über ausreichende Reserven für die Bewältigung der Betriebsparameter, die heute bei der Dieseltraktion üblich sind (Fahrodynamik, zeitgemäße Klimatisierung sowie eventuelle betriebliche Störungen). Kurzfristig sind dabei nach heutigem Kenntnisstand Reichweiten von 1.000 km ohne Zwischenbetankung machbar.

- Bei allen Betriebsaufnahmen im SPNV ab Ende 2024, bei denen Neufahrzeuge gefordert sind, sind keine Dieselfahrzeuge mehr notwendig, d. h. Neufahrzeuge verfügen über alternative Antriebe oder können zumindest nachträglich auf emissionsfreie Technik umgerüstet werden.“

Masterplan Elektrifizierung

Im Landtag fordern die Grünen per Antrag einen Masterplan für die Elektrifizierung von Bahnstrecken in NRW. Zu diesem Thema hat es am 12.09. eine Anhörung im Verkehrsausschuss mit Beteiligung von PRO BAHN gegeben. Alle Sachverständigen waren sich einig, dass die Zukunft dem elektrischen Betrieb gehört, sei es durch Streckenelektrifizierung – in der Regel wirtschaftlich ab etwa zwei Zügen pro Stunde und Richtung – oder durch alternative Antriebsformen. Allerdings stehen diese noch

am Beginn der tatsächlichen Einsatzphase. Die ersten Triebwagen mit Brennstoffzellen sind jetzt im Elbe-Weser-Netz unterwegs, für Fahrzeuge mit batterie-elektrischem Antrieb (BEMU) ist in Kürze mit Praxistests zu rechnen. Daher sind noch keinen verlässlichen Zahlen für die Gesamtbetriebskosten verfügbar, ganz zu schweigen von Angaben über die Haltbarkeit der Fahrzeuge und die im Lebenszyklus entstehenden Wartungskosten. Bei BEMU-Fahrzeugen ist zwar inzwischen die Rede von 80 km, die ohne Zwischenladung überbrückt werden können, dennoch sollte im täglichen Betrieb eher von 40 km ohne Oberleitung ausgegangen werden. Auch die prognostizierte weitere Senkung der Kosten für Batterien dürfte bald an eine Grenze stoßen, wenn die Nachfrage nach den dafür erforderlichen Werkstoffen wie Lithium die Förderung überschreiten wird.

Die Zweckverbände betonten, dass sie für ihre Verkehrsverträge verbindliche Termine für die Fertigstellung neuer Infrastruktur von den Netzbetreibern benötigten, seien es Oberleitungen oder auch Tankanlagen für Wasserstofffahrzeuge.

PRO BAHN wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass seinerzeit bei der Integrierten Verkehrsplanung (IGVP) des Landes, die die Bewertungsgrundlage für den heute noch gültigen ÖPNV-Bedarfsplan war, Elektrifizierungen durch besonders ungünstige Einstellung von Parametern ausgesprochen schlecht bewertet wurden. Durch Unterstellung eines besonders schadstoffreichen Bahnstrom-Mixes erzielten entsprechende Projekte einen niedrigen Nutzen-Kosten-Quotient, da erhebliche CO₂-Vermeidungskosten veranschlagt wurden.

Münsterland-Niederrhein-Netz

Inzwischen hat sich bei den Aufgabenträgern die Erkenntnis breit gemacht, dass für die neuen Verkehrsverträge ab 2024 bzw. 2025 noch keine Elektrifizierung der betroffenen DB-Strecken erwartet werden kann. Daher schnüren VRR und NWL ein Paket von Linien, die mit alternativen Antrieben ausgeschrieben werden sollen,

das „Münsterland-Niederrhein-Netz“. Dazu zählen die Linien des Emscher-Münsterland-Netzes (RE 14 mit Flügelung Dorsten – Borken/ Coesfeld) und des Niers-Emscher-Netzes (RE 10, RB 31, RB 36, RB 44), beide zur Zeit von der NordWestBahn betrieben. Bei vorzeitiger Beendigung des Vertrags Sauerlandnetz käme noch die von DB Regio betriebene RB 43 (Dortmund – Dorsten) hinzu. Beim Emscher-Münsterland-Netz war eine Ausschreibung der Lieferung von Brennstoffzellenfahrzeugen für die Verbindung Essen – Dorsten – Borken/Bocholt (Flügelzugbetrieb des RE 14) im vergangenen Jahr wegen fehlender wirtschaftlicher Angebote aufgehoben worden. Daher ist für diese Linie eine erneute Interimsvergabe von 2021 bis 2024 vorgesehen. Die Fahrzeugauschreibung nach RRX-Modell, also Lieferung und Wartung der Fahrzeuge durch den Hersteller, umfasst jetzt entweder Fahrzeuge mit Brennstoffzelle oder mit BEMU-Antrieb.

Das entsprechende Betriebskonzept ist inzwischen vorgestellt worden. Neben einer neuen Linie RB 41 (Geldern – Neuss), in der die HVZ-Pendel Geldern – Krefeld aufgehen, ist ein neuer RE 44 Bottrop – Oberhausen – Moers (– Kamp-Lintfort) vorgesehen (Neuanbindung von Kamp-Lintfort an den SPNV zum frühestmöglichen Zeitpunkt). Um nicht

zwei Linienwechsel innerhalb weniger Jahre durchführen zu müssen, soll daher die Verbindung Duisburg – Bottrop ab Dezember 2019 nicht wie geplant von der RB 35 aus Mönchengladbach gefahren werden, sondern vom neuen RE 44 zunächst aus Moers, abends und am Wochenende aus Duisburg. Die RB 35 hingegen soll ebenfalls ab 12/2019 die im NVP des VRR vorgesehene zweite RB-Verbindung Oberhausen – Gelsenkirchen herstellen, wodurch auf diesem Abschnitt zusammen mit dem RE 3 und der neuen RB 32 (Duisburg – Oberhausen – Herne – Dortmund) ein ungefähre 20-Minuten-Takt entsteht. Das bedeutet eine deutliche Angebotsausweitung auf diesen Strecken. Der ursprünglich vorgesehene Korrespondenzanschluss der RB 35 mit dem RE 49 (Wesel – Essen – Wuppertal) in Oberhausen kann entfallen, was die Standzeiten der Linien verkürzt. Dennoch bleiben die Wegeketten Wesel – Duisburg – Mönchengladbach und Bottrop – Mülheim sowie neu Wesel – Gelsenkirchen mit ausreichenden Übergangszeiten, aber nicht bahnteiggleich, in Oberhausen erhalten.

Der NWL soll nach einem Beschluss der Verbandsversammlung eine Zukunftskonzeption für seine Dieselnetze entwickeln und auch die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen beschreiben.

Saubere Luft mit kurzfristigen Maßnahmen?

Essen. (mb) Der „Diesel-Gipfel“ zeigt seine Folgen in der Essener Stadtpolitik: Mit gleich zwei Programmen kommen Fördergelder an, die in unterschiedlichen Vorgehensweisen auch in den Nahverkehr fließen.

Im ersten Förderprogramm ist Essen eine von fünf „Lead Cities“ bundesweit: Auf dem zweiten Kommunalgipfel im November 2017 wurde das „Sofortprogramm Saubere Luft“ durch den Bund aufgelegt. Für entsprechende Maßnahmen steht 1 Milliarde Euro bereit. Das Ministerium beschreibt es wie folgt: „Gegenstand des Programms sind Maßnahmen für die Elektrifizierung des urbanen Verkehrs und die Errichtung von Ladeinfrastruktur, Maßnahmen für die Digitalisierung von Verkehrssystemen sowie Maßnahmen zur Nachrüstung von

Diesel-Bussen mit Abgasnachbehandlungssystemen. Alle Maßnahmen sollen bis 2020 Wirkung entfalten. Das Sofortprogramm soll soweit möglich auf Grundlage der bestehenden Förderrichtlinien des Bundes umgesetzt werden. Bestehende Förderprogramme werden finanziell aufgestockt. Wo erforderlich, legt der Bund neue Förderprogramme auf.“

Angemeldet haben die ausgewählten Städte eine Mischung aus Infrastruktur- und Angebotsmaßnahmen. In Essen waren es die Einrichtung von Park-and-Ride-Plätzen

vor Einfallstraßen mit Feinstaubproblemen, Einrichtung von Pendelbuslinien und Verdichtung von Takten auf regulären Buslinien. Im Vergleich dazu hat Bonn die Beschaffung neuer Schienenfahrzeuge beantragt, um das Angebot verdichten zu können, und auch Mittel zur Angebotsausweitung oder -sicherung von regionalen SPNV-Angeboten.

Bei den genehmigten Maßnahmen zeigt sich in beiden Städten allerdings ein großes Problem des Programms: Der Zeitrahmen bis 2020 lässt keinen Spielraum für nachhaltige Verbesserungen. In beiden Städten beschränken sich die Maßnahmen auf Verbesserungen im Angebot bestehender Buslinien, die bei einem Auslaufen der Förderung 2021 auch sofort wieder rückgängig gemacht werden können. In Bonn wurden die neuen Fahrzeuge daher nicht berücksichtigt.

Die Angebotsverbesserungen selbst sind in Essen deutlich zu begrüßen:

- In der Hauptverkehrszeit sollen die Linien SB15, 146 zwischen Hauptbahnhof und Kray Mitte und 169 von Bredeneby bis Heidhausen im 5-Minuten-Takt fahren.

- Die Tangentiallinie 170 soll zwischen Borbeck und Kray Mitte montags-freitags tagsüber alle 5 Minuten fahren, im weiteren Abschnitt über Leithe bis Steele alle 10 Minuten.

- Die Linie 161 soll montags-freitags ganztägig verkehren, so dass die Tangentiallinien 160/161 durchgehend einen 10-Minuten-Takt bilden.

- Die Tram 103 soll montags-freitags ganztägig nach Steele fahren, so dass mit der Linie 109 zusammen ein 5-Minuten-Takt entsteht.

Größtenteils waren sie erfreulicherweise im Nahverkehrsplan schon vorgesehen und werden jetzt schneller und umfangreicher umgesetzt. Die geplante Realisierung im Sommer 2019 ist eine gute Nachricht für die Fahrgäste.

Tickets für Neukunden billiger

Darüber hinaus sind Vergünstigungen bei Tickets für Neukunden geplant: Für Abonnements, einfache Monatskarten und beim Kauf

der Tickets über die Ruhrbahn-App. Auch werden Firmen- und Kombitickets vergünstigt angeboten und es gibt als Schnupperangebot Gutscheine im Wert von 24-Stunden-Tickets, die an Wochenenden in der App eingelöst werden können.

Aufgrund der kurzen Laufzeit des Programms stehen Stadt und Ruhrbahn nun vor der Aufgabe, das alles schnell zu realisieren: die Beschaffung von acht neuen Bussen dürfte da noch vergleichsweise einfach sein, die Umsetzung von etwa vier Mio. Euro Investitionen in die Infrastruktur von Betriebshöfen und Haltestellen schon nicht mehr. Insbesondere die Einstellung von 76 Fahrern wird eine Herausforderung sein, wenn man die bei allen Verkehrsbetrieben angespannte Personalsituation und die Probleme der Bewerberlage bedenkt. Wir Fahrgäste wünschen der Ruhrbahn hierbei nur das Beste.

Vor diesem Hintergrund ist auch verständlich, wenn auch bedauerlich, dass Essen nur die Hälfte der Mittel von Bonn ausgibt — mehr Maßnahmen mit Personalaufwand wären kaum realistisch. Und für Maßnahmen der Infrastruktur, die Verbesserungen weniger personalintensiv erlauben würden, ist das Programm aufgrund der Laufzeit einfach nicht geeignet.

Masterplan Mobilität

Neben der Förderung der „Lead Cities“ können Städte, die von Fahrverboten aufgrund von Feinstaub betroffen sein könnten, Fördermittel aus dem Fonds des „Sofortprogramms Saubere Luft“ abrufen. Auch das trifft auf Essen zu. Voraussetzung ist die Erstellung eines „Masterplan Green City“ durch die Kommunen, in dem Maßnahmen vorgestellt und auf ihre Wirkung hin untersucht werden. In Essen wurde ein solcher Plan durch einen externen Gutachter erstellt. Er bewertet 37 mögliche Maßnahmen, die von der Stadtverwaltung eingegeben wurden. Sie stammen aus den Bereichen Verkehrsmanagement, Radverkehr, Elektromobilität und Öffentlicher Verkehr. Unter einer zusätzlichen Rubrik „kostengünstige Maßnahmen“ finden

sich gemischte Projekte wie Elektro-Taxis und Carsharing. Auch der Ausbau von A52 und A535 zu Durchgangsbahnen tauchen hier auf – sie sind kostengünstig, weil nicht von der Stadt zu finanzieren.

Für den Nahverkehr finden sich keine konkreten Verbesserungen des eigentlichen Angebots und der Infrastruktur, sondern begleitende Maßnahmen wie P+R- und B+R-Plätze, Priorisierung an Ampeln, Mobilstationen und eher zukünftige Projekte wie „autonom fahrende Kleinbusse in Vororten“.

Besonderen Fokus hat der Ausbau des Verkehrsmanagements, das den Autoverkehr dynamisch lenken und auch P+R einbeziehen soll. Dabei wurden ÖPNV-Strecken identifiziert, die attraktive Reisezeiten im Vergleich zum MIV bei einer Fahrt in die Innenstadt bieten und an denen die Einrichtung oder Ausweitung von insgesamt ca. 800 P+R-Stellplätzen möglich ist:

- Stadion Essen zu den Buslinien SB16 und 166
- Karnap (Alte Landstraße) und Messe West-Süd/Gruga zur U11
- Bahnhof Kupferdreh zur S9
- Bahnhöfe Kettwig, Kettwig Stausee, Werden und Hügel zur S6

Die Umsetzung soll in den nächsten drei Jahren erfolgen. Ob und wie der Nahverkehr zusätzlich von der Optimierung des Verkehrsflusses an Ampelanlagen profitieren wird, bleibt abzuwarten.

Interessant ist noch unter den „langfristigen Empfehlungen“ die Idee, im Umfeld von B224 und B227 weitere P+R-Anlagen mit 1.500 Plätzen, Elektro-Ladesäulen und zusätzlichen Services zu errichten. Für deren Anbindung wird die Verlängerung von Straßenbahnstrecken vorgeschlagen:

- 2,2 km vom Bahnhof Altenessen zur Daniel-Eckhardt-Straße in Vogelheim mit drei zusätzlichen Fahrzeugen.
- 0,8 km vom Bahnhof Bergeborbeck bis zum Stadion mit zwei zusätzlichen Fahrzeugen.

Die Forderung nach einer „Tramoffensive“, in der das System massiv ausgebaut werden

soll, wird nicht weiter ausgeführt.

Kritik

Die genannten konkreten Maßnahmen im Angebot und in der P+R-Infrastruktur sind gut und ein Gewinn für die Fahrgäste. Das soll hier explizit gewürdigt werden. Im Hinblick auf die Ziele der Programme und den strukturellen Nutzen für die Fahrgäste ist aber auch eine kritische Betrachtung angebracht.

Zunächst ergänzen sich der kurzfristige Fokus der Programme und die kurzfristige Perspektive der Stadtverwaltung: Alle Änderungen sind darauf bedacht, die Symptome der Feinstaubbelastung zu mindern. Die Angebotsverbesserungen können nach Auslaufen der Fördermittel sofort rückgängig gemacht werden; ein langfristiger Effekt ist daher fraglich, die Ursachen werden nicht adressiert. Da so keine Infrastruktur betrachtet wird, führt das dazu, dass alle Verbesserungen nicht mit Elektromobilität, sondern einer großen Zahl neuer Dieselbusse erreicht werden.

Ähnliches gilt für den räumlichen Bereich der Maßnahmen: Es wird nur gefördert, was innerhalb der Kommune umgesetzt werden kann. In Bonn waren Angebotsverbesserungen für Regionalbahnlinien beantragt, werden aber nicht umgesetzt. In Essen wurde das erst gar nicht probiert, sondern Parkplätze am Stadtrand mit Pendelbussen vorgeschlagen — im Ruhrgebiet mit den engen Verflechtungen zwischen den Städten und Unterzentren eine zweifelhafte Einschränkung.

Die Taktverdichtungen betonen auch die Schwäche der Essener Angebotsstruktur außerhalb der Spitzenzeiten: So fahren die Buslinien SB15, 169 und 170 bald in der Spitze alle 5 Minuten, abends und sonntags aber nur halbständig. Bei der Linie 169 wurde die Taktverdichtung an Sonntagen erst in diesem Jahr vorgenommen — für eine Linie, die durch einen berüchtigten Schadstoff-Hotspot fährt, sicher eine ungewöhnliche Maßnahme im Jahr nach dem Dieselpfahl. Ein Einzelfall ist das nicht: Alle — auch die wichtigsten — Linien fahren

jeden Tag ab 21:00 Uhr nur alle 30 Minuten. Die besonders wichtige Tram 105 beginnt damit an Samstagen schon kurz nach 18 Uhr, also mitten im Einkaufsverkehr. Ein so schlechtes Angebot im Abendverkehr existiert in keiner anderen deutschen Stadt dieser Größenordnung. Dementsprechend gehen die Fahrgastzahlen auch ab 20:00 Uhr deutlich zurück. Ob systematisch Menschen zum Umstieg bewogen werden können, wenn das Angebot außerhalb der Hauptverkehrszeiten nicht als zuverlässig empfunden wird, bleibt abzuwarten.

Ein weiterer Schwachpunkt ist die überlastete Infrastruktur. Selbst wenn Fahrzeuge und Fahrpersonal vorhanden wären, ließen die überlasteten Tunnel keine Ausweitung des Angebots da zu, wo sie am sinnvollsten wäre: bei leistungsstarken Stadt- und Straßenbahnen, die bislang die einzige massentaugliche Elektromobilität darstellen. Die Beschlüsse zur Festlegung auf 30-Meter-Züge bei Straßenbahnen und die Einführung geteilter Bahnsteige auf der Südstrecke verhindern auf Jahre jede Besserung der Situation. Die oberirdische Bahnhofstangente kommt ab 2025 und somit weit nach diesen Förderprogrammen.

Erfreulich ist die Einbindung der P+R-Plätze in das reguläre Angebot. Auf den betreffenden Linien sollte auch Kapazität für neue Fahrgäste zur Verfügung stehen. Die Verlängerung der Tram-Linien ist nur zu begrüßen, da sie auch über die P+R-Verkehre hinaus Vorteile für die

Anwohner im Bereich Altenessen-West und Vogelheim bietet. Weitere Maßnahmen werden bedauerlicherweise nicht genannt.

Ein schlechter Scherz ist allerdings, dass der Bau von Autobahnen mit (laut Bundesverkehrswegeplan) ca. 80.000 zusätzlichen Fahrten im Durchgangsverkehr durch die Stadt als Lösung des Feinstaub-Problems genannt und recht gut bewertet werden. Dies lässt generell an der Ernsthaftigkeit des Plans zweifeln, eine nachhaltige Änderung zu bewirken.

Kommentar

Die Fahrgäste einiger wichtiger Buslinien in Essen können sich kurzfristig auf Verbesserungen in der Hauptverkehrszeit freuen. Eine Verkehrswende wird es zunächst nicht geben: die Maßnahmen sind kurzfristig angelegt. Um wirklich etwas zu ändern, bräuchte es zumindest eine planbare Förderung über mehrere Jahre und eine Verkehrsplanung, die den ÖPNV wirklich zu einer Alternative für die Fahrgäste macht, zum Beispiel mit einem Hauptliniennetz mit passenden Takten auch in der Schwachverkehrszeit. Für weitere Maßnahmen sind Änderungen an der Infrastruktur notwendig, derzeit aber nicht absehbar. Wir wünschen uns hier von der Stadt noch eine Weiterentwicklung der Pläne und von den Fördergebern den Willen, nachhaltig in eine Infrastruktur für die Verkehrswende zu investieren.

Mülheim: Sparen beim Angebot und Updates

Mülheim an der Ruhr. (Ie) Wieder einmal geht es bei der Ruhrbahn Mülheim um eine Sparrunde beim Angebot. Weiterhin gibt es zu zwei örtlichen Themen, die in der *Ruhrschiene 2018#3* behandelt wurden, Neues zu berichten.

In der September-Sitzung des Arbeitskreises Haushalt ÖPNV/Ruhrbahn wurden die für 2019 geplanten Sparmaßnahmen bei der Ruhrbahn Mülheim behandelt. Entsprechend dem Ratsbeschluss vom 07.12.2017 soll im Jahre 2019 der Kahlenbergast der Straßenbahnlinie 104 stillgelegt werden. Als Ersatz soll die Buslinie 130 (Rhein-Ruhr-Zentrum – Hauptfriedhof) bis in die Innenstadt verlängert werden. Dabei

wurden verschiedene Szenarien betrachtet: Endstelle der 104 an der Wertgasse oder am Kaiserplatz, Bus 130 im 15- oder im 20-Minuten-Takt. Erwartungsgemäß ergibt die Variante Wertgasse und 20-Minuten-Takt den größten Einspareffekt sowohl bei den Einmalkosten als auch den jährlichen Betriebskosten und soll daher umgesetzt werden.

In diesem Zusammenhang wurde auch die

Verlängerung der Linie 104 über den Kaiserplatz und den Dickswall bis zum Hauptbahnhof untersucht. Da nur eine geringe Auslastung und daher ein Nutzen-Kosten-Quotienten von deutlich unter 1,0 zu erwarten ist, wird das Projekt nicht weiterverfolgt.

Unklar bleibt hierbei, wie die Aufsichtsbehörde die Stilllegungspläne betrachtet und welche Fördermittel dann zurückgefordert werden. Der Weg, als Kompensation die Straßenbahn zur Saarer Kuppe anzugehen, wird erst einmal nicht betreten.

Ein weiterer Baustein für Einsparungen ist die Optimierung des NE-Netzes. Hier wurde ohne jegliche Angaben von heutiger Auslastung untersucht, ob man in den Nächten Sonntag/Montag bis Donnerstag/Freitag ganz auf den NE-Verkehr verzichten könne (letzte Abfahrt ab Stadtmitte wäre dann je nach Linie um 22:30 Uhr oder 23:00 Uhr) oder die Sternfahrt um 00:30 Uhr streichen könne. Letzteres wird jetzt vorgeschlagen und soll über 200 Tsd. Euro pro Jahr einsparen. Damit bliebe aus Kundensicht ein Fahrplanangebot bestehen, um nach Abendveranstaltungen auch noch mit dem ÖPNV nach Hause zu kommen. Zusätzlich soll der NE 12 nach Oberhausen auf Busverkehr umgestellt werden, was weitere noch nicht bezifferte Einsparungen ermöglichen würde.

PRO BAHN hat gegen diese Planung in der Presse Widerspruch geäußert. Alleine zwischen 23:30 Uhr und 00:30 Uhr fahren elf RE- und S-Bahn-Züge den Mülheimer Hbf an und hätten dann keine Anschlüsse mehr. Zudem sind Fahrgäste im Freizeitverkehr nicht nur innerhalb von Mülheim, sondern im gesamten Rhein-Ruhr-Raum unterwegs. Mülheim hätte mit so einem frühen Betriebsende demnächst die rote Latern im Ruhrgebiet, da in Duisburg ab nächstem Jahr eine tägliche NE-Bedienung bis gegen 1 Uhr geplant ist. Besonders verwunderlich ist die vorgeschlagene Umstellung des NE 12. Diese wurde schon vor gut fünf Jahren von der STOAG vorgeschlagen, aber immer wieder von Mülheim abgelehnt. Mit einem Buseinsatz könnte der NE 12 mit allen Fahrten

bis Sterkrade Bf verlängert werden und ab dort in den NE 5 Richtung Buschhausen übergehen. PRO BAHN hat diese STOAG-Planung eindeutig befüwortet.

Zuletzt ergab eine Aufstellung des VRR, dass die Zahl der Dauerkunden in Mülheim stark gesunken war. Gegenüber einem VRR-Schnitt von 1,2 % sank die Abonnentenzahl von 2017 auf 2018 in Mülheim um 5,9 %. Laut Ruhrbahn gehe ein Teil des Rückgangs auf Umbuchungen von Mitarbeiterabos zur Ruhrbahn Essen zurück, dennoch bleibt ein Minus von 3,3 %.

Thyssenbrücke dicht

Seit dem 14. 09. ist die alte Thyssenbrücke für den gesamten Verkehr gesperrt. Die neue Brücke soll Ende November in Betrieb genommen werden. Für die Fahrgäste heißt dies 2 ½ Monate Schienenersatzverkehr und spürbare Fahrzeitverlängerung zwischen Innenstadt und Sültenfuß (Styrum) bzw. Oberhausen.

Während weder die alte, noch die neue Thyssenbrücke befahren werden können, gibt es für die Straßenbahnlinien 112 und NE 12 einen Schienenersatzverkehr, der zwischen Bf. MH-West und OB-Sterkrade Bf. (112) bzw. OLGA-Park (NE 12) verkehrt. Aufgrund der Umleitung in Styrum verlängert sich die Fahrtzeit um neun Minuten. Dabei entfällt lediglich der Halt „Marienplatz“ und es wird sogar zusätzlich an der Bushaltestelle „Hauskampstraße/Bf. Styrum“ gehalten. Aufgrund der Baustelle auf der Zeppelinstraße im Bereich Oppspring verkehrt die Straßenbahn 112 vorerst nur zwischen Bf. West und Sportzentrum Südstraße (Fahrzeit zehn Minuten). Im Nachtnetz wird als Anschluss die Linie NE 4 (Stadtmitte - Grenze Borbeck) zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Rotkreuzzentrum über die Haltestelle Bf. West umgeleitet.

Ein kürzerer Ersatzverkehr ist aufgrund einer zweimonatigen Bauverzögerung sowie dem Zwang, in den zwei Wochen Sperrzeit der DB-Strecke Duisburg – Mülheim an der Ruhr – Essen in den Herbstferien die alte Brücke abzureißen, nicht möglich. Der zeitliche Vorlauf von

einem Monat wird insbesondere benötigt, um den Fahrbahn- und Gehwegbelag im Bereich der alten Stahlfachwerkbrücke zu entfernen sowie Um-/Neuverlegungen von Versorgungsleitungen (Hochdruckgasleitung, Strom, etc.) vorzunehmen. Die rechtlichen und finanziellen Fragen bezüglich der Baumängel waren bei Redaktionsschluss noch nicht geklärt.

Direktvergabe weiterhin offen

Über das Nachprüfungsverfahren gegen die Ruhrbahn entscheidet nun im Beschwerdeverfahren am 16. Januar 2019 das OLG Düsseldorf. Nach der Ruhrbahn sind nun seit dem Sommer weitere Nachprüfungsverfahren für Direktvergaben anhängig. Betroffen sind die Rheinbahn/Kreisverkehrsgesellschaft Mettmann (KVGm)/Verkehrsgesellschaft Hilden (VGH), NEW MöBus und NEW Viersen. Diese drei Verfahren umfassen ganz ähnliche Sachverhalte wie bei der Ruhrbahn. Die zuständige Vergabekammer Rheinland (Köln) verhandelt alle drei Verfahren zusammen am 18. Dezember 2018. Die Vergabekammer in Köln ist im Gegensatz zur Vergabekammer Westfalen bereits mit der Anwendung der EU-Verordnung 1370 bei Direktvergaben vertraut, so dass der

VRR davon ausgeht, dass diese im Sinne des VRR für alle neuen Vergabeverfahren als Spezialnorm angewendet und die Direktvergaben für zulässig erklärt werden.

Unabhängig vom Ausgang dieser Verfahren geht der VRR jedoch davon aus, dass es wie bei der Ruhrbahn zu einem Beschwerdeverfahren beim OLG kommen wird.

Im Übrigen erwartet der VRR, dass das OLG Düsseldorf auch im Verfahren der Ruhrbahn die EU-Verordnung 1370 anwendet und die Direktvergabe für zulässig erklärt. Offen ist allerdings, ob sich das OLG auch mit den von der Vergabekammer Westfalen nicht behandelten, aber gerügten Sachverhalten der Konstruktion der Ruhrbahn befasst. Deshalb ist der Ausgang des Verfahrens trotzdem offen.

Die Prozesskosten für alle Verfahren würden sich der VRR und die beteiligten Verkehrsunternehmen teilen. Im schlimmsten Fall kämen auf die Ruhrbahn gut 1,3 Mio. Euro zu. Sollte jedoch das OLG nur die Verkehrsleistungen bei der Berechnung des Streitwertes berücksichtigen, für die sich die Beschwerdeführer interessieren, wird es deutlich günstiger. Bei den drei neuen Verfahren würden die Kosten im schlimmsten Fall nicht einmal die Hälfte betragen.

Ausbau Dorsten – Coesfeld in vollem Gange

Dorsten. (le/db) Schon seit Jahren gibt es die Planung, den RE 14 (Essen – Borken) in Dorsten zu trennen und einen stündlichen Flügelzug statt der RB 45 nach Coesfeld zu fahren. Im Rahmen der Regionale 2016 wurde dann unter dem Titel BahnLandLust das Bahnhofsumfeld an mehreren Bahnhöfen der Strecke Dorsten – Coesfeld aufgewertet. Jetzt sind endlich auch die bahnsseitigen Verbesserungen in der Umsetzung.

Der Bahnhof Dorsten wird insgesamt barrierefrei umgebaut. Bisher mussten die Fahrgäste teilweise über ein Gleis zu einem sehr niedrigen Bahnsteig laufen, um von dort in den Zug einzusteigen. Jetzt werden die Bahnsteige komplett neu gebaut und erhalten einen neuen barrierefreien Zugang über Rampen. Die mit 5,1 Mio. Euro veranschlagten Bauarbeiten werden voraussichtlich im 1. Quartal 2019 abgeschlossen sein.

Zeitgleich arbeitet die Stadt Dorsten im Rahmen des Stadterneuerungsprogramms „Wir

machen MITte“ an der Aufwertung des Bahnhofsumfeldes und plant die denkmalgerechte Erneuerung des Empfangsgebäudes für ein neues Nutzungskonzept. Den vorhandenen westlichen Personentunnel wird die Stadt abbrechen und verfüllen. Die Bauarbeiten sollen 2019 beginnen und bis 2022 dauern.

In Klein Reken entsteht derzeit für 1,5 Mio. Euro ein neuer Haltepunkt. Parallel dazu wird der Haltepunkt Reken zum Kreuzungsbahnhof ausgebaut. Der Hausbahnsteig wird durch einen Mittelbahnsteig ersetzt, der barrierefrei

über eine Rampe erreichbar ist. Hier werden ebenfalls ca. 1,5 Mio. Euro investiert. Darüber hinaus errichtet die DB Netz in Reken ein zweites Gleis und zwei neue Weichen. In Maria Veen entsteht für 1,4 Mio. Euro ein neuer Hausbahnsteig ebenfalls mit Rampe.

Die DB Netz AG arbeitet parallel dazu an der Modernisierung der Strecken zwischen Essen und Borken sowie Dorsten und Coesfeld. Hierfür werden fünf neue Elektronische Stellwerke (ESTW) in Dorsten, Gladbeck-Zweckel, Reken, Rhade und Borken in Betrieb genommen. Dabei sind Arbeiten an insgesamt 45 Bahnübergän-

gen erforderlich, von denen 21 neu gebaut und 24 an die neue Stellwerkstechnik angepasst werden. Bis Ende 2019 sollen die Bahnübergänge fertig gestellt sein.

Die Inbetriebnahme beider Maßnahmen erfolgt in zwei Schritten: Zum Fahrplanwechsel 2018/2019 soll die Strecke Dorsten – Borken mit elektronischer Stellwerkstechnik sowie den neuen Signalanlagen in Betrieb gehen. In einem zweiten Schritt soll Ende 2019 auch die Strecke Dorsten – Coesfeld in Betrieb gehen. Bis dahin kann der der im Bau befindliche Haltepunkt Klein Reken noch nicht angefahren werden.

Berlin-Verkehr und RE 2 (Updates)

NRW/Berlin. (le) Bei zwei Bahnthemen, über die wir zuletzt berichteten, hat es Bewegung gegeben. Hier also mehr Infos zum Fernverkehr nach Berlin und zum RE 2.

In der Sitzung des Landtags-Verkehrsausschusses am 05.09. hat die DB zu den geplanten Änderungen im Fernverkehr berichtet. Im Mittelpunkt stand erneut der geplante ICE 19 nach Berlin (siehe **Ruhrschiene 2018#3**). Nach den neuen Aussagen geht die Bahn jetzt von Zwischenhalten des ICE 19 in Wuppertal und Hagen aus. Daher ist nur noch mit einer Fahrzeiteinsparung Köln – Berlin von gut 15 Minuten zu rechnen. Dennoch erwartet die Bahn eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen durch das deutlich erweiterte Platzangebot auch über die Ruhr, wenn dort entsprechend Doppeltraktionen ICE 2 bzw. später lange ICE 4 zum Einsatz kommen. Die Abstimmung mit den SPNV-Aufgabenträgern soll bis Ende November erfolgen.

Am Rande der InnoTrans in Berlin hat eine niederländische Delegation u. a. mit dem Chef der Nederlandse Spoorwegen (NS), Roger van Boxtel, mit der DB und dem Staatssekretär im Verkehrsministerium, Enak Ferlemann, über eine Beschleunigung der IC-Verbindung Berlin – Amsterdam gesprochen. Nach Berichten in der niederländischen Fachpresse plane die NS, bereits 2019 zwölf Mehrsystemlokomotiven zu mieten, die den Lokwechsel an der Grenze überflüssig machen, die DB wolle aber erst 2023 nachziehen. Ferlemann habe angeregt,

das die NS eine beschleunigte Verbindung alleine fahren oder man mit privaten Unternehmen über diese Verbindung verhandeln solle. Zudem habe die DB-Spitze eine Überprüfung zugesagt, weniger Halte zu bedienen, erwähnt wurden Hengelo, Osnabrück und Hannover.

Die Beschleunigung des RE 2 zwischen Essen und Münster und die Durchbindung nach Osnabrück (siehe **Ruhrschiene 2018#2**) ist von VRR, NWL und DB Regio inzwischen fest vereinbart. Der Vertrag mit dem niedersächsischen Aufgabenträger LNVG wird aus rechtlichen Gründen erst 2019 abgeschlossen. Inzwischen gibt es entlang der Strecke Münster – Osnabrück Aufregung um die Bedienung der Zwischenhalte, die bislang von den Verstärkerkursen der RB 66 angefahren werden. Offenbar ist es fahrplantechnisch nicht möglich, alle Halte mit dem RE 2 zu bedienen, da sonst die Anschlüsse in Osnabrück an die RB 61 Richtung Hengelo und den RE 60 Richtung Braunschweig entfielen. Die Sorge besteht insbesondere bei den Halten Kattenvenne und Natrup-Hagen. PRO BAHN erwartet, dass durch Fahrplananpassungen auch der Anschlusslinien möglichst viele Halte bedient werden, ggf. auch durch Einrichtung alternierender Halte, so dass alle Orte an der Strecke von dem neuen Angebot profitieren.

Vorstandsteam bleibt im Amt

Duisburg. (dg) Ein gut funktionierender und geografisch ausgewogener Regionalvorstand bleibt auch weiterhin für die Fahrgäste im Ruhrgebiet und Südwestfalen tätig. Bei der Regionalversammlung am 03.10. in Duisburg wurde der bisherige Vorstand des RV Ruhr einstimmig und unverändert wiedergewählt.

Bei der Delegiertenliste für die kommenden Bundesverbandstage (u.a. 2019 in Chemnitz) ergibt sich nun nachstehende Reihenfolge:

1. Dirk Grenz
2. Kurt Meisen
3. Achim Walder
4. Oliver Mantel
5. Norbert Spann

Neben den Formalien wurden aber auch Unzulänglichkeiten für Fahrgäste diskutiert, wie etwa Probleme mit dem VRR-Ticketshop, der Entwicklung von Tarifen, der überlangen Dauer von Bahnsteigsanierungen, den notorischen

Verspätungen diverser RE- und RB-Linien, Ersatzverkehre und Fahrgastinformationen im allgemeinen und bei besonderen Vorkommnissen.

Die Mobil-ohne-Auto-Touren für unsere Mitglieder werden auch in 2019 weitergeführt.

Mit ICE 4 öfter nach Stuttgart

Berlin/Düsseldorf. (dg/le) Aus dem Rhein-Ruhr-Gebiet erreicht man ab dem Fahrplanwechsel nun 14 statt elf mal täglich direkt Stuttgart, wobei hier erstmalig über die Neubaustrecke Köln/Frankfurt mit dem neuen ICE 4, welcher ca. 900 Fahrgäste aufnehmen kann, gefahren wird. Auch Münster erhält so zwei neue ICE-Verbindungen nach Stuttgart. Die Mitte-Deutschland-Verbindung verkehrt zukünftig ab Weimar nach Gera über Jena. Auf der Strecke Köln - Hamburg werden zwei weitere IC durch ICE4-Züge ersetzt. Ab April gibt es zudem einen durchgängigen Zweistundentakt von Frankfurt über Köln und Aachen nach Brüssel.

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, 3999

☎ 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 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

AK Bahnverkehr Hagen

(cs) Seit über fünf Jahren besteht der Arbeitskreis Bahnverkehr Hagen. Regelmäßige Teilnehmer sind Mitglieder von PRO BAHN und VCD sowie der politischen Parteien. Unser Hauptanliegen ist die Weiterentwicklung des Bahnverkehrs, sowohl Verbesserungen im SPNV als auch die Anbindung Hagens an das Fernverkehrsnetz, sowie funktionierende Verknüpfungen zwischen Bahnverkehr und dem örtlichen Busnetz. So nimmt auch die Neuaufstellung des Hagener NVP sowie ein Abgleich mit den NVPs der Nachbarkommunen breiten Raum in unseren Diskussionen ein. Wir möchten die geplanten Veränderungen am Hagener Hbf konstruktiv begleiten.

In der Regel trifft sich der Arbeitskreis alle zwei Monate im AllerWelt-Haus an der Pothhofstr. 22 in Hagen (Ⓜ Rathaus an der Volme bzw. Dahlenkampstraße), mittwochs um 17:00 Uhr. Die nächsten Treffen sind noch nicht terminiert. Nähere Auskünfte erteilt Christian Strähler, Tel.: 02331 71663, E-Mail: christian.straehler@gmx.de

Oktober

Dienstag, 16.10.2018, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Sonntag, 21.10.2018
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Freilichtmuseum Hagen
10:00 Uhr E Hbf (Ⓜ) (Service Point)

Dienstag, 23.10.2018, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

November

Donnerstag, 08.11.2018, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Dienstag, 20.11.2018, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 27.11.2018, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dezember

Sonntag, 02.12.2018
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Advent anne Ruhr
10:25 Uhr E Hbf (Ⓜ) (Service Point)

Donnerstag, 13.12.2018, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Ummelthaus, Zumsandstr. 15, Münster, (Ⓜ) Münster Hbf

Donnerstag, 13.12.2018, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Dienstag, 18.12.2018, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 25.12.2018, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen fällt aus

Januar

Sonntag, 06.01.2019, ab 10:00 Uhr
Neujahrsbrunch in Oberhausen (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

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. • 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)