



Der Klimawandel und die Bahn

NRW. (le) Das mit Starkregen verbundene Unwetter „Bernd“ hat in der Nacht vom 14. zum 15.07. nicht nur in der Eifel, sondern auch in unserer Region große Schäden an der Bahninfrastruktur verursacht. Besonders hart betroffen war der niederbergische Raum und das märkische Sauerland rund um Hagen. Wir beleuchten, wie lange der Wiederaufbau der Strecken dauern wird und welche Vorkehrungen für die Zukunft getroffen werden sollen.



Die Personenunterführung im Hagener Hauptbahnhof nach dem Starkregen im Juli.

Foto: Deutsche Bahn / Michael Nehaus

Im VRR war der Betrieb auf 24 von 51 SPNV-Linien eingestellt oder eingeschränkt. War zunächst überhaupt kein Bahnverkehr über den Knoten Hagen und auf der Wupper-Achse möglich, so wurden die meisten Strecken in den Folgewochen abschnittsweise wieder in Betrieb genommen. Zwölf Wochen nach dem Unwetter sind noch mehrere Strecken gesperrt

In dieser Ausgabe:

- S. 1 – 5: Klimawandel, Dortmund**
- S. 5 – 8: Mülheim a. d. Ruhr, Bochum**
- S. 8 – 10: Bocholt, Schnellbusse**
- S. 11: Regionalversammlung RV Ruhr**
- S. 11 – 12: Impressum, Termine**

bzw. eingeschränkt, da zum Teil die Gleis- und Signalanlagen abschnittsweise völlig neu gebaut werden müssen:

- Bis voraussichtlich Dezember 2021 kann auf der Ruhr-Sieg-Strecke zwischen Hagen und Werdohl sowie der Strecke Letmathe – Iserlohn kein Zugverkehr stattfinden. Betroffen sind RE 16 und RB 91. Mit dem Schienenersatzverkehr (SEV) verlängert sich die Fahrzeit Hagen – Siegen um rund eine Stunde. Tagsüber verkehrt auch ein stündlicher Schnellbus ohne Zwischenhalt, wodurch der Zeitverlust auf rund 30 Minuten begrenzt wird.

- Auf der Volmetalbahn (RB 52) werden die Bauarbeiten zwischen Hagen und Lüdenscheid-Brügge voraussichtlich bis Ende 2022 andauern. Möglicherweise kann der Abschnitt zwischen Hagen Hbf und Rummenohl schon Ende 2021 wieder befahren werden. Mit dem SEV-Schnellbus ohne Zwischenhalte verliert der Fahrgast zwischen Hagen und Lüdenscheid nur wenige Minuten gegenüber dem Zug, der SEV-Bus mit allen Zwischenhalten (außer Dahlebrück, das nicht angefahren werden kann) braucht gut 20 Minuten mehr als der Zug. Die Verbindung Lüdenscheid – Gummersbach ist von der Sperrung nicht betroffen.

- Die Niederbergische Bahn ist zwischen Essen-Steele und Wuppertal-Vohwinkel unterbrochen, wodurch S 9 und RE 49 nicht verkehren können. Hier dauern die Bauarbeiten noch bis Ende 2021. Es verkehrt an allen Wochentagen tagsüber ein SEV-Schnellbus direkt von Essen Hbf nach Wuppertal Hbf (Fahrzeit 50 Minuten), montags bis freitags halbstündlich, am Wochenende stündlich. Ein SEV-Bus mit allen Zwischenhalten ist von Essen-Steele bis Wuppertal-Vohwinkel unterwegs (Mehrfahrzeit ggü. Zug bis eine Stunde), am Tagesrand verkehren einzelne Fahrten bis/ab Essen Hbf bzw. Wuppertal Hbf.

- Auch auf der Regiobahn ist im Bereich Neanderthal ein Gleis weggespült. Zwischen Mettmann Stadtwald und Düsseldorf-Gerresheim kann nur eingleisig gefahren werden. Teilweise müssen hier Züge durch SEV ersetzt werden.

- Als Spätfolge des Starkregens wurde am 17.09. der Höselertunnel auf der Strecke Essen – Kettwig – Düsseldorf (S 6) wegen Gesteinsausbrüchen gesperrt. Die Sperrung wird voraussichtlich bis Mitte Oktober andauern. Große Probleme gab es mit der Ersatzbedienung. Die S 6 konnte von Süden die ersten Tage nur bis Düsseldorf Hbf, danach bis Düsseldorf-Rath Mitte verkehren. Eine vom VRR gewünschte Bedienung bis Ratingen Ost hätte die Besetzung des dortigen Stellwerks erfordert, das im planmäßigen Betrieb der S 6 „durchgeschaltet“ ist. DB Netz konnte dies bis zum Ende der Sperrung nicht gewährleisten. Von Essen aus gab es einen Pendelverkehr bis Kettwig, in der ersten Woche nur stündlich. Erst danach konnte DB Regio die Dienstpläne so umstellen, dass der Pendelzug in normalen Takt (20 bzw. 30 Minuten) fuhr.

Der Umfang der Schäden zeigt, dass die Bahninfrastruktur nur unzureichend auf solche Unwetter eingestellt ist. Die DB hat bereits im Juni 2021 ihre Resilienz-Strategie bekanntgemacht, mit der sie sich auf künftige Witterungsextreme vorbereiten will. Grundlage für das Maßnahmenpaket ist eine neue Studie des Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK), in der die Wetterexpert*innen klimatische Veränderungen bis 2060 untersucht haben. Es werden insgesamt deutlich mehr Hitzetage und weniger harte Winter in Deutschland vorhergesagt, ebenso mehr Starkregen und Hagel.

Neben einem verbesserten Vegetationsmanagement am Gleis will die DB auch durch klimafestere Stellwerkstechnik und Energieanlagen die Infrastruktur robuster gestalten. Gerade nach dem Unwetter im Juli waren zahlreiche Stellwerke tagelang nicht betriebsbereit, wodurch auch an einigen Standorten wie z. B. Hagen Fahrzeuge eingeschlossen waren. Auch mithilfe besserer Expertise durch Geologen und andere Fachleute möchte die DB das bestehende Bahnnetz robuster gestalten. Schon beim Wiederaufbau der stark zerstörten Strecken in der Eifel sollen auch Trassierungsalternativen geprüft werden.

DO: aktuelle Entwicklungen bei Bus und Bahn

Dortmund. (os) Nachholbedarf bei der Barrierefreiheit und neue Ideen für neue Bus- und Stadtbahnlinien beschäftigen Politik, Verwaltung und das kommunale Verkehrsunternehmen DSW21.

Vor allem in den 80er- und 90er- Jahren wurden in Dortmund viele Stadtbahnstrecken eröffnet. Zuletzt gingen 2008 der Ost-West-Tunnel und 2016 die kreuzungsfreie Ausfädelung der U47 im Bereich Marsbruchstraße / Westfalendamm in Betrieb. Aktuell wird mit Hochdruck an der Fertigstellung des U-Bahnhofs Hauptbahnhof gearbeitet, der breitere Bahnsteige, zusätzliche Treppen und eine neue Ausstattung erhält.

Ost-West-Strecke

Die Ost-West-Strecke hat mit insgesamt fünf Tunnelbahnhöfen den kürzesten City-Tunnel und verläuft ansonsten weitgehend als klassische Straßenbahn gemischt mit dem Autoverkehr. Ein wichtiges Argument für den Bau des Ost-West-Tunnels war der Wunsch nach einer städtebaulichen Aufwertung der Innenstadt durch den neuen Boulevard Kampstraße. In diesem Jahr, 13 Jahre nach dem Ende des Straßenbahnverkehrs in der Kampstraße, wurde nun im Bereich des Pylons (Haltestelle Reinoldikirche) mit dem Bau dieses Boulevards begonnen. Da bei den Bauarbeiten Teile des darunterliegenden U-Bahn-Tunnels beschädigt wurden, sind diese Arbeiten jedoch schon wieder eingestellt. Davon betroffen sind auch die Fahrgäste der Nachtbusse, da sich die Haltepositionen während des Umbaus auf die Kuckelke und den Brüderweg verteilen.

Mit der Tunnelöffnung wurden die Liniennummern von 403 und 404 auf U43 und U44 geändert und der Stadtbahnwagen Typ N8C sukzessive vom NGT8 abgelöst. Dieses Fahrzeug ermöglicht an entsprechenden Bahnsteigen den barrierefreien Ein- und Ausstieg. An Haltestellen ohne Bahnsteig können Trittstufen ausgefahren werden. Bereits vor der Tunnelöffnung wurden an einigen Haltestellen am Straßenrand Podeste gebaut,

die einen barrierefreien Zugang an der ersten Tür des ersten Wagens ermöglichen. Für die insgesamt 47 neuen Bahnen ist seitdem aber nur ein einziger neuer barrierefreier Bahnsteig entstanden: In den Börtlen (früher Brackel Schleife). Die Mehrzahl der Haltestellen ist entweder gar nicht oder nur an der ersten Tür barrierefrei. Die Verwaltung nennt als Hindernis für den Bau neuer Bahnsteige Probleme bei der Abstimmung mit der Feuerwehr, die auch während der Bauarbeiten darauf bestehe, dass zu den benachbarten Häusern immer zwei Rettungswege frei sein müssen.

Aus Fahrgastsicht sollte jede Baumaßnahme auf der Ost-West-Strecke unter der Prämisse erfolgen, dass dort künftig 2,65 Meter breite Fahrzeuge eingesetzt werden können (die heutigen Fahrzeuge sind 2,40 Meter breit). Um den Fahrkomfort in den heutigen NGT8-Bahnen zu erhöhen, wurden zwischen dem 20.09. und dem 01.10. auf den Linien U43 (Dorsfeld – Wickede) und U44 (Marten – Westfalenhütte) Bahnen mit unterschiedlichen Mustersitzen eingesetzt und die Kunden befragt. Ziel ist der Austausch der Sitze ab Mitte nächsten Jahres.

Mit einem Baubeginn der Verlängerung der U44 von der heutigen Endhaltestelle Westfalenhütte bis zur Warmbreitbandstraße ist frühestens ab Ende 2025/Anfang 2026 zu rechnen.

U47 Westfalendamm (B1)

Auf der U47 werden seit 1994 B-Wagen eingesetzt. Keine der fünf oberirdischen Haltestellen auf dem Westfalendamm ist barrierefrei, und an der unterirdische Haltestelle Märkische Straße fehlen noch immer die Aufzüge. Der Umbau der oberirdischen Haltestellen wurde lange zurückgestellt, da man erwartete, dass der Bund für die Bundesstraße 1 einen Tunnel bauen würde. Nun haben die Stadtwerke darauf hingewiesen, dass aufgrund der Beschaffung

neuer Fahrzeuge ohne Klapptrittstufen zeitnah Hochbahnsteige gebaut werden müssen. Die Baupläne führen jedoch zu Konflikten über den Eingriff in die eindrucksvolle Baumallee des Westfalendamms. Es gibt immerhin einen Konsens darüber, dass der Zugang zu den Haltestellen in der Straßenmitte nicht mehr über Fußgängerbrücken erfolgt, sondern bequem und einfach über Fußgängerampeln. Dies wird auch von den dort wohnenden Autofahrern begrüßt, für die eine Zufahrt aus den Seitenstraßen zur B1 einfacher ist, wenn der Verkehrsfluss durch Ampeln reguliert wird.

Hochflur-Stadtbahnprojekt

Im Juni 2018 haben die DSW21 den Ausbau ihres Bestandes an Hochflur-Stadtbahnen angekündigt, um die aktuellen Anforderungen unter anderem beim Thema Barrierefreiheit zu erfüllen. Gleichzeitig sollte die Flotte vergrößert werden, um Kapazitätsengpässe zu vermeiden oder auch auf der Linie U47 (Westerfilde – Aplerbeck) durchgängig Doppeltraktionen einzusetzen. Nach Auskunft von Stadtverwaltung und DSW21 wird das erste Neufahrzeug Ende 2021 in Dortmund erwartet; die Inbetriebnahme könnte dann im Sommer 2022 erfolgen. Es ist noch offen, ob 23 oder 25 beschafft werden. Der erste modernisierte B-Wagen (von insgesamt 64 Fahrzeugen) wird voraussichtlich Ende 2023 in Betrieb genommen.

Bonner B-Wagen

Die zehn gebraucht aus Bonn übernommen B-Wagen werden nicht modernisiert. Nachdem die Politik im September einstimmig beschlossen hat, dass ein B-Wagen die historische DSW21-Fahrzeugsammlung ergänzen soll, dürfte vermutlich einer der Bonner B-Wagen im aktuellen Zustand erhalten bleiben. Dieser politische Beschluss war notwendig, da in der Vergangenheit bei der Ausmusterung der stadtbildprägenden Gelenktriebwagen der Baureihen GT8 und N8C alle Fahrzeuge seitens DSW21 veräußert wurden. Nur dem

Engagement von Privatpersonen und Vereinen ist es zu verdanken, dass diese Fahrzeugtypen nach Dortmund zurückgeholt und erhalten werden konnten.

Stadtbahnentwicklungskonzept

Das Tiefbauamt wurde mit der Fortschreibung des aus dem Jahr 2008 stammenden Stadtbahnentwicklungskonzeptes beauftragt. In dem Konzept werden sowohl nicht-realisierte Maßnahmen aus dem vorhandenen Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 überprüft als auch neue Vorschläge aus der Politik untersucht. Nach der Bewertung der Vorschläge durch die Fachverwaltung wird dann die Politik in einem zweiten Schritt entscheiden, welche Maßnahmen umgesetzt werden sollen. Die Vorlage des Tiefbauamtes rechnet zur Umsetzung mit einem Zeithorizont von 15 Jahren. Die Verwaltung legt den Fokus auf eine Verlängerung von Außenästen über die bisherigen Endpunkte hinaus.

Die Ruhr Nachrichten berichten im Mai über Widerstand der DSW21 gegen das Stadtbahnentwicklungskonzept. Demnach betrachtet DSW-Verkehrsvorstand Hubert Jung die Visionen der Stadtbahn-Verlängerungen bis Wellinghofen, Kirchlinde oder Benninghofen als Verschwendung von Planungskapazitäten. Die öffentliche Wahrnehmung, dass der Verkehrsbetrieb die Weiterentwicklung des Dortmunder Nahverkehrs ausbremse, bestand jedoch schon lange vor diesem Zeitungsartikel.

Dortmund mobil 2030

Im Juni übernahmen DSW21 die Initiative und stellten das Papier Dortmund mobil 2030 vor. Damit bekennt sich der Verkehrsbetrieb zum Ziel eines attraktiveren, umweltfreundlicheren und leistungsstärkeren Angebotes für die Fahrgäste und beschreibt, wie sich DSW21 die Entwicklung des Nahverkehrs bis zum Jahr 2030 vorstellen können. Im Busverkehr skizzieren DSW21 neue Direktbuslinien vom Kreuzviertel zur TU und vom Hauptbahnhof über den Hafen zum Fredenbaum. Als Innovationslinie 400 wird eine E-Buslinie Betriebshof

Brünninghausen – Phoenix West – Hörde – Borsigplatz – Hauptbahnhof – Dortmund West S – Saarlandstraße – Deggingstraße im 10-Minuten-Takt skizziert.

Bemerkenswert ist auch, dass DSW21 im Kapitel „Projekte nach 2030“ einen neuen U-Bahn-Tunnel zur Entlastung von Tunnel I (U41, U45, U47, U49) vorschlagen: die Tunnelröhre Ost soll Fahrten von Hörde sowie aus dem Bereich Westfalenpark/Westfalahallen/Stadion über „Degginghöfe“ und Geschwister-Scholl-Straße zum Hauptbahnhof ermöglichen. Die 24 Seiten starke Broschüre ist online verfügbar.

Kommentar

Das Bus- und Bahn-Angebot in Dortmund ist bereits seit Jahren auf einem hohen Niveau. So werden auf sieben von acht Stadtbahnstrecken Bahnen mit 40 oder 60 Metern Länge und entsprechendem Sitzplatzangebot eingesetzt und bis 20 Uhr im 10-Minuten-Takt gefahren, auf der U43 sogar im 5-Minuten-Takt. Die Fahrgastzahlen haben sich dementsprechend erfreulich entwickelt. Aus Fahrgastsicht wünscht man sich aber auch eine Perspektive, wie der Nahverkehr weiter verbessert werden kann. Besonders enttäuschend ist der Still-

stand beim barrierefreien Umbau der Bus- und Bahn-Haltestellen. DSW21 haben erst kürzlich dokumentiert, dass ihrer Auffassung nach über 90% der Bushaltestellen den Anforderungen genüge. Leider wurde die Barrierefreiheit dabei nicht als Anforderung definiert. Hier hat die Stadtverwaltung aber Besserung gelobt und ein Umbauprogramm für Bushaltestellen vorgelegt.

Es ist auch erfreulich, dass nun mögliche Erweiterungen des Streckennetzes untersucht werden. Zur von DSW21 ins Spiel gebrachten Tunnelröhre Ost gibt es bereits einen Alternativvorschlag einer überwiegend oberirdischen Neubaustrecke von Hörde zum Hauptbahnhof unter Nutzung von Semerteich-, Günther- und Geschwister-Scholl-Straße. Diese oberirdische Strecke kreuzt am Körner Hellweg die U43 und eröffnet damit auch die Perspektive einer Verknüpfung mit der Hellweg-Strecke. Diese Option sollte aber auch bei einer neuen Tunnelplanung berücksichtigt werden. Zwar fahren auf der Hörder Strecke und der Hellweg-Strecke unterschiedliche Fahrzeugtypen, aber der Betrieb von Tunnelbahnhöfen mit unterschiedlichen Bahnsteighöhen hat in Dortmund ja viele Jahre lang funktioniert.

Neuer NVP für Mülheim an der Ruhr

Mülheim an der Ruhr. (red) Vor den Sommerferien wurde der vom Aachener Büro IVV unter Mitwirkung der Initiative „TramVia“ und PRO BAHN Ruhr erarbeitete Entwurf eines neuen Nahverkehrsplans (NVP) vorgelegt.

Die Gutachter hatten folgende Vorgaben:

- Reduzierung des Defizits um 2,0 Mio. Euro pro Jahr (= ca. 7 % des Restdefizits),
 - das Schienennetz mit Ausnahme des Kahlenbergastes steht nicht zur Disposition (NVP 2017),
 - das Busliniennetz soll neu geplant werden und einen hohen Erschließungs- und Bedienungsstandard aufweisen,
 - der heute niedrige Anteil des ÖPNV am Modal Split soll steigen.
- Konkret ging es um,
- eine stärkere Verknüpfung der verschiede-

nen Verkehrsträger, bedarfs- bzw. nachfrageorientierte Anpassungen des Liniennetzes sowie den Einsatz zusätzlicher Verstärkerfahrten während der Verkehrsspitzen,

- eine nachfrageorientierte Hierarchisierung der Buslinien und damit einhergehend eine Reduzierung der Parallelverkehre und Leerfahrten,
- ein verstärktes Angebot von Zubringerverkehren vom Bus zur Straßen- bzw. Stadtbahn (Stärkung des Schienenverkehrs),
- On-Demand-Verkehre oder andere Alternativangebote als Ergänzungs- bzw. Ersatzverkehr im Tag- und Nachtnetz (letzteres ist nicht

Bestandteil des Entwurfes).

Planungsgrundsätze

Daraus haben die Gutachter folgende Planungsgrundsätze abgeleitet:

- Der Schienenverkehr bildet das Rückgrat des Angebots. Die Straßenbahn verkehrt tagsüber im 15-Minuten-Grundtakt.

- Metrobusse verbinden aufkommensstarke Siedlungsbereiche, die nicht durch die Schiene erschlossen werden, mit der Innenstadt („Vorlaufbetrieb Straßenbahn“). Sie werden auf direktem Weg geführt und verkehren tagsüber im 15-Minuten-Grundtakt.

- Verbindungslinien binden an geeigneten Verknüpfungspunkten an die Schiene an. Sie verkehren tagsüber im 30-Minuten-Grundtakt mit Anschlusssicherung an die Straßenbahn.

- Erschließungslinien stellen die flächendeckende Bedienung sicher und dienen der Feinerschließung von Stadtquartieren. Sie werden an die Straßenbahn / Stadtbahn bzw. Metrobus angebunden und verkehren tagsüber im 30- oder 60-Min. Grundtakt.

- Das Abendnetz ab 20/21 Uhr entspricht weitgehend dem Tagesnetz, jedoch mit konsequenter Takthalbierung. Nachfrageabhängig verkehren bestimmte Buslinien im Bedarfsverkehr.

- Das Nachtnetz (NachtExpress) löst das Abendnetz um 23.30 Uhr ab und bleibt zunächst unverändert.

Grund- und Ergänzungsnetz

Die Gutachter schlagen im Hinblick auf das Einsparziel von 2 Mio. Euro ein Grundnetz sowie ein Ergänzungsnetz vor. Das Grundnetz umfasst zwei Metrobus-, zwei Verbindungs- und sieben Ergänzungslinien sowie einige städteübergreifende Verbindungen.

Die beiden Metrobuslinien entsprechen im Wesentlichen den heutigen Buslinien 124 (Heidkamp – Speldorf Friedhof bzw. Peterstr.) sowie 133 (Hbf – Saarner Kuppe). Der Abschnitt der Linie 124 zwischen Heidkamp und Oberhausen-Dümpten Wehrstraße soll durch

eine Ergänzungslinie bedient werden.

Die heutige Linie 131 wird als Verbindungslinie auf den Abschnitt Ratingen-Breitscheid – Broich verkürzt und soll im Bereich der Broicher Mitte enden. Ab Breitscheid könnte sie nach Ratingen Mitte (heute Linie 753) weitergeführt werden. Die zweite Verbindungslinie ist ein Halbkreis von Heißen Kirche über Dümpten, Styrum, Speldorf zum Broicher Friedhof. Sie entspricht Teilen der heutigen Linien 129, 122 und 134.

Als Erschließungslinien werden folgende Verbindungen vorgeschlagen:

- vom Hafen über die Konrad-Adenauer-Brücke (statt Schlossbrücke) zum Hauptbahnhof und weiter über das Dichterviertel nach Winkhausen (heute 135 und Nordast 131),

- von der Innenstadt über den Kahlenberg zum Flughafen (Tram 104 und Bus 130),

- Heißen Kirche – Essen- Haarzopf Breilsort – Rhein-Ruhr-Zentrum (129 und 138),

- Heißen Kirche – Heimerde – Rhein-Ruhr-Zentrum (138),

- Heißen Kirche – Holthausen – Menden – Saarn – Mintard – Kettwig (teilweise 753, 134),

- Hafen – Speldorf – „Parkstadt“ (ehemaliges Tengelmann-Gelände) – Uhlenhorst – Schneisberg – Saarn (teilweise 134).

Ferner gibt es die verknüpften Linien 122 und SB 90 jeweils zwischen Oberhausen und Styrum (heute teilweise 128), die auch den Bereich zwischen Moritzstraße und Hauskampstraße erschließen sollen, sowie die Linie 136 zwischen Oberhausen und Oberdümpten und die Linie 976 wie heute zum Heifeskamp.

Im Ergänzungsnetz kommt als zusätzliche Linie ein Schnellbus von Düsseldorf / Ratingen über den heutigen Linienweg 752 dazu. Ferner wird der Halbring Heißen – Broich mit Anbindung der Saarner Kuppe als Vollring geschlossen sowie die heutige Verbindung der Linie 130 vom Flughafen über Essen-Haarzopf zum RRZ erhalten. Die Linie 136 würde ab Oberdümpten über Wenderfeld, Heidkamp und Gustav-Heinemann-Schule nach Winkhausen weitergeführt.

Wünsche der Politik

Seitens der Politik gibt es von den Mehrheitsfraktionen CDU und Bündnis 90 / Die Grünen mehrere Änderungswünsche in Form von Prüfaufträgen (Auszug):

- Der Hafen soll mit dem Metrobus aus Saarn bedient werden. Vorteil wäre u. a. die Anbindung an die Stadtmitte.

- Der andere Metrobus soll wie heute vom Heidkamp nach Oberhausen-Dümpten Wehrstraße durchfahren.

- Der Schnellbus aus Ratingen / Düsseldorf soll in das Netz aufgenommen werden und eine schnelle Anbindung über Saarn an die Innenstadt ermöglichen.

- Der Ringbus soll durch Weiterführung der in Broich endenden Linie nach Saarn geschlossen werden.

- Die beiden Buslinien von Heißen Kirche zum RRZ sollen entweder an die Ringlinien angeschlossen oder untereinander verbunden werden.

- In Broich soll der Bus aus Selbeck sowohl an die Tram 102 als auch die Tram 901 angebunden werden.

- Die Verlängerung der Linie 136 nach Winkhausen sowie der Erhalt der Verbindung zwischen Flughafen, Essen-Haarzopf und RRZ wird unterstützt.

- Für den Fall, dass der Kahlenbergast stillgelegt werden sollte, soll Parallelverkehr mit

der Straßenbahn 112 auf der Zeppelinstraße vermieden und sollen die Max-Planck-Institute durch eine andere Linienführung des Busses direkter angebunden werden.

- Bezüglich der Taktzeiten soll es eine Abstimmung mit den Nachbarstädten geben und mittelfristig eine Umstellung auf das Taktschema 10' / 20' finanziell geprüft werden.

Die SPD hat beantragt, Verstärkerfahrten und das gemeinsam von SPD, Grünen und MBI in 2017 eingebrachte ÖPNV-Konzept zu prüfen (vgl. **Ruhrschiene 2017#3**). Letzteres hatte die Verwaltung schon im Rahmen des Beschlusses zur Neuaufstellung des NVP zugesagt. Alle Anträge wurden der Verwaltung im Mobilitätsausschuss am 30.09. zur weiteren Prüfung mitgegeben.

Die ersten Abstimmungsgespräche mit den Nachbarstädten Oberhausen, Duisburg und Kreis Mettmann waren positiv. Mit Essen gibt es noch Klärungsbedarf bezüglich der Verbindungen Mintard – Kettwig, Ickten – Kettwig und der Linie 136. Die Stadt Duisburg hat eine Busverbindung zwischen Speldorf und Bissingheim vorgeschlagen.

In den nächsten Monaten wird es eine Öffentlichkeitsbeteiligung geben, das Netz mit dem Verkehrsmodell berechnet und auf die wirtschaftlichen Auswirkungen überprüft. Die endgültigen Ergebnisse dürften im 1. Quartal 2022 zu einer Beschlussfassung über den NVP führen.

Direkter Zug Haltern – Bochum kommt bald

Gelsenkirchen. (le) Nach gut zweijähriger Diskussion und Untersuchung einer Direktverbindung zwischen Haltern am See, Recklinghausen und Bochum ist diese jetzt greifbar nahe. Der VRR will einen neuen Finanztopf des Landes für zusätzliche SPNV-Leistungen u. a. für diese Verbindung nutzen. Aber es gibt noch weitere Hürden zu überwinden.

Bereits vor Jahrzehnten gab es Direktverbindungen zwischen Recklinghausen und Bochum, allerdings auf dem Weg über den Bahnhof Herne mit Kopfmachen und daher wenig attraktiven Fahrzeiten. Dann wurde zunächst im Jahre 1986 die Verbindung Recklinghausen – Herne für den Personenverkehr stillgelegt (erst 1998 wurde mit der Verlängerung der S 2

nach Recklinghausen diese Strecke wieder werktags außer samstags im Personenverkehr befahren), nach der Fertigstellung der U 35 zwischen Herne und Bochum Hbf 1989 wurde ein Jahr später die stündliche SPNV-Verbindung Bochum – Herne aufgegeben und stattdessen nach Wanne-Eickel Hbf umgelenkt und später als Nokia-Bahn mit Halbstundentakt aufgewer-

tet. Inzwischen heißt sie RB 46 (Glückaufbahn).

Die neue stündliche Verbindung soll allerdings direkt ohne den Umweg über den Bahnhof Herne verkehren und nur in Recklinghausen Süd halten. Sie erreicht so eine hochattraktive Fahrzeit von rund 20 Minuten zwischen den beiden Hauptbahnhöfen, während bislang die Fahrt mit oft unsicherem Umstieg in Wanne-Eickel Hbf 27 bis 35 Minuten dauert. Damit hofft man, auch angesichts der noch mehrere Jahre andauernden Bauarbeiten auf der parallel verlaufenden A 43 Autofahrer zum Umsteigen verleiten zu können. Eine angedachte Verlängerung der Verbindung Richtung Witten – Hagen ist ohne Infrastrukturausbau nicht möglich und daher nicht kurzfristig umsetzbar, wird aber in den Zukunftsplänen des VRR vorgesehen. In der Diskussion im VRR-Ausschuss für Verkehr und Planung wurde angeregt, auch einen Halt im Stadtgebiet Herne vorzusehen. In Frage käme dafür Herne-Rottbruch in direkter Nähe zum früheren gleichnamigen Halt an der Strecke Bochum – Herne.

Eine passende Fahrplantrasse war nicht leicht zu finden, da der neue Zug von Bochum Hbf bis hinter Bochum-Hamme auf einem Gleis zusammen mit der halbstündlichen RB 46 verkehren und sich von Herne-Rottbruch Hgn bis Recklinghausen Süd ein Gleis mit den S 2-Zügen nach Recklinghausen und auch Güterzügen teilen muss. In Recklinghausen

Hbf steht zu den entsprechenden Zeiten kein Bahnsteiggleis zum Wenden zur Verfügung. Daher muss dieser Zug bis Haltern am See verlängert werden, wo er das auch von der S 9 angefahrne Gleis 1 zur Wende nutzen kann.

Eigentlich ist eine Betriebsaufnahme für den Fahrplanwechsel im Dezember 2022 vorgesehen. Allerdings sieht es so aus, dass die vorgesehene Fahrplantrasse mit den Zügen der IC-Linie 30 (Hamburg – Köln – Rheinschiene) in Konflikt gerät, die wegen der Bauarbeiten am Dortmund Hauptbahnhof noch bis in das Jahr 2023 hinein über die Strecke Münster – Wanne-Eickel – Essen umgeleitet werden. Daher kann sich der Starttermin noch um einige Monate verschieben.

Das Verkehrsministerium NRW hat den SPNV-Aufgabenträgern jährlich 20 Mio. Euro in Aussicht gestellt, um geplante SPNV-Leistungsausweitungen zeitnah umsetzen zu können. Der VRR will seinen Anteil für neue stündliche Direktverbindungen Haltern am See – Bochum, Remscheid-Lennep – Düsseldorf und Krefeld – Neuss (mit Anschluss an RE 6 Richtung Köln/Bonn Flughafen) einsetzen. Für die Verbindung Haltern am See – Bochum könnten die ursprünglich für die Regiobahn vorgesehenen und jetzt dem VRR gehörenden dreiteiligen Triebwagen FLIRT 3XL eingesetzt werden. Ein EVU als Betreiber muss auf jeden Fall noch gefunden werden.

Wieder Busse Bocholt – Aalten

Bocholt. (Ie) Nachdem im Dezember 2017 ein fünfmonatiger Probetrieb der Buslinie C 11 Bocholt – Aalten (wir berichteten in *Ruhrschiene 2018#1*) nicht ganz die Erwartungen erfüllte, wurde am 18.08. ein erneuter Anlauf für eine dauerhafte grenzüberschreitende Verbindung unternommen. Dieses Mal ist auch eine finanzielle Beteiligung von niederländischer Seite vereinbart worden.

Die Stadtbuslinie T 11 (Bustreff – Hemden) verkehrt jetzt während der üblichen Betriebszeiten des Stadtbusse (montags bis freitags 06:30 Uhr bis 20:30 Uhr, samstags 07:30 Uhr bis 16:30 Uhr) stündlich als Linienbus C 11 (Bocholt Bustreff – Hemden – Aalten). Die Verdichterkurse nach Inselbad Bahia werden weiterhin als Taxibus gefahren. Alle Fahrten der

Linie C 11 bis auf einen Frühkurs an Schultagen werden auf die C 13 (Bustreff – Industriepark) durchgebunden und bedienen daher auch den Bahnhof. Sie sind nicht in die Stadtbussternfahrten am Bustreff zu den Minuten :15 und :45 eingebunden, Abfahrt Richtung Aalten ist jeweils zur Minute :35, Ankunft um :25. Im Gegensatz zu der Verbindung nach Dinxperlo

bedient das außerhalb der Betriebszeiten des Stadtbusses verkehrende AnrufSammelTaxi (AST) zwar Hemden, aber nicht Aalten.

In Aalten endet die Linie C 11 am Bahnhof, wo Anschluss mit den Arriva-Zügen von und nach Arnhem und Winterswijk besteht. Am Bocholter Bahnhof hätte der Bus Anschluss mit den bisherigen Zügen des RE 19a (Wesel – Bocholt), der allerdings seit dem Frühjahr wegen der Baumaßnahmen zur Elektrifizierung der Strecke im Schienenersatzverkehr mit abweichenden Fahrzeiten bedient wird. Ab Dezember wird dann der geflügelte RE 19 Bocholt direkt

mit Düsseldorf verbinden. Die Fahrzeiten des C 11 passen dann leider gar nicht mehr auf die Zuganschlüsse und müssten um eine halbe Stunde gedreht werden, um halbwegs akzeptable Übergänge zu ermöglichen.

Tariflich ist die Linie voll in den Westfalentarif eingebunden, die Haltestellen in Aalten zählen ebenso wie die in Dinxperlo zum Tarifgebiet Bocholt. Daher ist eine Nutzung auch mit VRR-Tickets, die bis Bocholt gültig sind, im Rahmen des Tarifkragens in den Westfalentarif möglich, ebenso mit Tickets des NRW-Tarifs.

BOH – BOR – COE: Die unendliche Geschichte

Bocholt. (am) Nun haben zwei Kommunen, die Städte Bocholt und Rhede, mit unterschiedlichem Ergebnis für den Bau eines Radschnellweges auf der Trasse der ehemaligen Bahnstrecke von Bocholt nach Rhede gestimmt. In Bocholt haben alle Parteien außer der CDU und FDP gegen den Bau des Radschnellweges RS 2 gestimmt, also SPD, Grüne, Linke, Stadtpartei sowie die beiden Einzelkämpfer*innen von Sozialer Liste und AfD. Das Ergebnis war dann 25:23 Stimmen für den Radschnellweg. In Rhede hingegen war die Gruppe der Befürworter größer, die Gegenstimmen kamen jedoch interessanterweise aus CDU und FDP.

Das Ganze ist eine wirklich unendliche Geschichte. Die Stilllegung im PV fand 1974 statt von Isselburg bis Coesfeld, im Güterverkehr sukzessive mit dem fortschreitendem Bau der A 31 (die Waschbergezüge mit BR 221 kennen viele wohl noch) bis in die 80er Jahre. Der verbliebene Rest von Bocholt bis Rheidebrügge dann 1991, hier wurden bis zuletzt landwirtschaftliche Maschinen sowie Dünger an die anliegenden Genossenschaften geliefert.

In den Jahren von 1987 bis 1991 befuhr der Verein zur Erhaltung und Förderung des Schienenverkehrs mit seinen historischen Fahrzeugen zu verschiedenen Anlässen die Strecke, teils wurden an einem Wochenende über 4000 Fahrgäste befördert.

Die Strecke wurde 1988 noch einmal mit dem Gleismesszug befahren und für den Zeitraum bis Sommer 1991 für tauglich erklärt. Im selben Jahr wurde die Strecke endgültig stillgelegt, die Gleise wurden jedoch erst im Laufe des Jahres 1996 entfernt. Erstaunlicherweise wurden jedoch die Flurstücke innerhalb der Trasse bis heute nicht entwidmet, bis auf Nebenflächen,

die teils auch veräußert wurden. Dies ist ein Faktum, auf welches sich die Reaktivierungsbemühungen bis heute stützen können.

Nach einer Initiative in den 90er Jahren, als es in Rhede einen Grünen als Bürgermeister (Lothar Mittag) gab, bei welcher die Landesmittel den von der damaligen rot-grünen Regierung in NRW bereits zugesagt waren, ruhte die Trasse wieder längere Zeit. Interessanterweise war im damals von der CDU dominierten Stadtrat auch der aus Rhede stammende heutige Verkehrsminister Wüst Mitglied und stimmte gegen eine Reaktivierung der Strecke.

Als dann im Jahr 2014 die Idee eines Radschnellweges propagiert wurde, anfangs übrigens nicht (nur) auf der Bahntrasse, sondern alternativ auch längs der alten B 67 (heute L 581), kam den Akteuren pro Radschnellweg die Regionale 2016 sehr zugute, aus der heraus dann entsprechende Mittel für dieses „Leuchtturmprojekt“ bereitgestellt werden sollten.

Nun muss man nicht gegen Radschnellwege sein, der Autor dieser Zeilen ist das auch nicht, doch ist es fatal, zugunsten eines Projektes,

Schnellbusse

das hauptsächlich Spaßradlern auf Ihren E-Bikes zugute kommen soll (so hier propagiert), statt einer breiten Bevölkerungsgruppe, die sich unter anderem aus Studenten der FH in Bocholt, Schülern, Auszubildenden, wie auch Senioren, mobilitätseingeschränkten Menschen oder eben einfach Berufspendlern zusammensetzt, einen besseren ÖPNV anzubieten. Dies kann weder ein Radschnellweg leisten, noch der immer wieder als Ersatz ins Feld geführte Sprinterbus von Bocholt nach Münster (sehr oft überfüllt und ebenso oft unpünktlich, weil auf der Straße unterwegs).

Eine Bahn kann einfach erheblich mehr als ein Bus, sei es für die Mitnahme von Fahrrädern, Kinderwagen, Rollatoren oder Rollstühlen. Auf alle diese Verkehrs- und Hilfsmittel kann jeder jederzeit angewiesen sein oder in die entsprechende Lage kommen.

Nun hat sich in Bocholt eine Bürgerinitiative zusammengefunden, um den Bau des Radschnellweges auf dieser Trasse zu verhindern. Es geht ausdrücklich nicht darum, einen Radschnellweg zu vereiteln, sondern nur die

Nutzung des Trassenbandes der Bahn hierfür. Z. Zt. werden Wege gesucht, wie man den Planungsfortschritt für den Bau des RS 2 auf der Trasse verhindern kann. Falls es nicht gelingen sollte, den Bau zu stoppen, wird die Nutzung der Trasse als Radweg eine Reaktivierung für mindestens 20 bis 25 Jahre unmöglich machen, möglicherweise auch für immer, weil eine derartig lange andersartige Nutzung dem schon jetzt oft angeführten Argument einer faktischen Entwidmung Nahrung verleihen würde.

Derzeit zieht dieses Argument nicht, weil nirgendwo etwas überbaut ist, es gibt weder Häuser noch andere langfristige Nutzungsarten, von einem Fischteich in Rhedebrügge einmal abgesehen, dort ist eine andere Trassierung gleichwohl möglich.

In Borken selbst wurde zwar ein Busbahnhof mit den entsprechenden Zuwegungen im Bereich der Trasse gebaut, aber auch dort gibt es keine unüberwindbaren Hindernisse, die einer Reaktivierung entgegenstünden.

Es bleibt spannend.....

Update: VRR-Schnellbusse

Gelsenkirchen. (le) Hatte der VRR Anfang des Jahres zwölf mögliche Linien für eine mögliche Förderung ausgewählt, hat sich diese Zahl in der Folgezeit auf sieben reduziert.

Von den in unserem Artikel in der **Ruhr-schiene 2021#1** aufgeführten Linien werden X10 (Recklinghausen – Lünen), X17 (Hattingen – Düsseldorf Flughafen Bf), X38 (Moers – OB-Sterkrade) und X89 (Hagen – Hattingen) aus unterschiedlichen Gründen zunächst nicht weiterverfolgt. Die Linie X32 (Kleve – Bocholt) soll zunächst nur bis Empel-Rees geführt werden, eine Verlängerung nach Bocholt wird angestrebt. Bei Verwirklichung der Linie X05 (Wesel – Dorsten) soll der parallele SB 18 (Scherbeck – Dorsten) erhalten bleiben, bei der Linie X13 (Datteln – Dortmund Technologiezentrum) der SB 24. Der X42 (Oberhausen – Dorsten) soll jetzt ab Kirchhellen alternierend nach Dorsten und nach Feldhausen Movie World verkehren, die Linie 297 (Kirchhellen – Dorsten) dafür entfallen. Abstimmungsprobleme gibt es allerdings

noch mit der Führung in Oberhausen (ab Hbf oder nur ab Sterkrade Bf).

Nach aktueller Berechnung wird der VRR für alle Linien den Aufgabenträgern einen Zuschuss von 0,50 Euro pro (zusätzlichem) Bus-Kilometer gewähren, der zunächst für fünf Jahre zugesagt wird. Zur Zeit werden die erforderlichen Gremienbeschlüsse der Aufgabenträger eingeholt. Für den Fall, dass jetzt noch eine Linie zurückgezogen wird, soll eine andere Linie mit etwa gleicher Betriebsleistung nachrücken.

Die Fahrplananforderungen beim VRR gehen über die Mindeststandards des Landes hinaus. Abzudeckende Betriebszeiten sind montags bis freitags 05:00 – 23:00 Uhr, samstags 06:00 – 23:00 Uhr, sonn- und feiertags 07:00 – 23:00 Uhr, der Mindesttakt ist 60 Minuten.

Regionalversammlung RV Ruhr

Liebe Mitglieder im RV Ruhr,
gerne laden wir Euch zur Mitgliederversammlung des Regionalverbandes Ruhr am Samstag, den 06.11.2021 um 13:15 Uhr in den Jugendraum des SSV 1927 e.V. im Hallenbad Sterkrade, Holtener Straße 2 (Eingang Wittestraße auf der Rückseite), 46145 Oberhausen ein.

Es gelten die 3G-Regeln. Eine vorherige Anmeldung unter grenz@probahn-ruhr.de oder per Brief an die Landesgeschäftsstelle ist erforderlich. Erreichbar ist der Tagungsort vom Sterkrader Bahnhof fußläufig in rund zwölf Minuten oder über die Haltestelle Hirschcenter.

- Top 1: Begrüßung
- Top 2: Berichte (Vorstand, Kasse)
- Top 3: Berichte aus den Regionalgruppen
- Top 4: Aussprache und Entlastung
- Top 5: Wahlen Vorstand

- Top 6: Wahlen BVT-Delegierte
 - Top 7: Ruhrschiene
 - Top 8: Mobil ohne Auto-Touren
 - Top 9: Öffentlichkeitsarbeit
 - Top 10: Anträge
 - Top 11: Verschiedenes
- Anträge sind schriftlich bis zum 01.11.2021 an unsere Landesgeschäftsstelle oder per Mail an info@probahn-ruhr.de zu senden.

Im Anschluss an die Versammlung wollen wir im Rahmen eines Spaziergangs am Sterkrader Bahnhof die erwartbaren Auswirkungen der Bauarbeiten und die geplanten jahrelangen Einschränkungen für Fahrgäste und Anwohner im Zuge des zukünftigen Betuweausbaus erlebbar machen.

Mit freundlichen Grüßen
Dirk Grenz
- Vorsitzender RV Ruhr -

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-nrw.de> (siehe Seite 12)

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

Vorsitzender: Dirk Grenz, Baumberger Weg 1, 46145 Oberhausen, ☎ 0208 6356784 oder 0176 75273395, ✉ grenz@probahn-ruhr.de

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

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

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

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

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

Bitte als Verwendungszweck angeben: „Ruhrschiene“!

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

Maxwill, Pfarrer-Jaegers-Str. 2, 48351 Everswinkel, ☎ 02582 99909, ✉ maxwill@probahn-muensterland.de

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

Vorsitzender: Andreas Schröder, Düsseldorf, ☎ 0177 1984566, ✉ vorsitzender@probahn-nrw.de

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

Geschäftsstelle: Friedrichstraße 95, 10117 Berlin, ☎ 030 3982 0581, ☎ 030 2017 9967

Die **Ruhrschiene** erscheint vierteljährlich. Die Auflage dieses Hefts beträgt 500 Exemplare. Der Bezug ist für Mitglieder von PRO BAHN Münsterland und Ruhr kostenlos, Abonnement 5,- Euro pro Jahr.

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

Weitere Autoren: Lothar Ebbers (le), Antonius Mayland (am), 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

Ruhrschiene digital?

(red) Immer wieder erreicht uns der Vorschlag, die **Ruhrschiene** nicht mehr gedruckt, sondern nur noch digital zu erstellen und per Mail zu versenden. Bislang nehmen wir davon Abstand, weil nicht nur zahlreiche, vor allem ältere Mitglieder weiterhin die gedruckte Ausgabe wünschen. Auch wissen wir aus Rückmeldungen, dass das zugesandte Druckexemplar bei den Empfängern unseres Freiverteilers (Verkehrsunternehmen, Politiker, Verbände usw.) deutlich mehr Aufmerksamkeit findet als eine Mail mit Anhang. Zwar wird die **Ruhrschiene** auch immer als pdf-Datei erstellt und ist auf unserer Website abrufbar, wir versenden sie allerdings nur in wenigen Ausnahmefällen per Mail. Jetzt möchten wir die Meinung unserer Leser erfahren. Möchten Sie die **Ruhrschiene** weiterhin gedruckt erhalten oder lieber als Mail? Bitte senden Sie uns ihre Meinung als Mail an ebbers@probahn-ruhr.de oder per Post an unser Büro (Adresse auf Seite 11).

Oktober

Donnerstag, 14.10.2021, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandestr. 15, Münster, ☒ Münster Hbf, Anmeldung an maxwill@probahn-muensterland.de

Donnerstag, 14.10.2021, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund, Anmeldung: mantel@probahn-ruhr.de

Dienstag, 19.10.2021, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, Anmeldung: ebbers@probahn-ruhr.de

Dienstag, 26.11.2021, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, Anmeldung: grenz@probahn-ruhr.de

November

Samstag, 06.11.2021, 13:00 Uhr
Regionalversammlung RV Ruhr, siehe Seite 11

Donnerstag, 11.11.2021, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund, Anmeldung: mantel@probahn-ruhr.de

Dienstag, 16.11.2021, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, Anmeldung: ebbers@probahn-ruhr.de

Dienstag, 23.11.2021, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, Anmeldung: grenz@probahn-ruhr.de

Dezember

Donnerstag, 09.12.2021, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandestr. 15, Münster, ☒ Münster Hbf, Anmeldung an maxwill@probahn-muensterland.de

Donnerstag, 09.12.2021, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund, Anmeldung: mantel@probahn-ruhr.de

Dienstag, 21.12.2021, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, Anmeldung: ebbers@probahn-ruhr.de

Dienstag, 28.12.2021, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, Anmeldung: grenz@probahn-ruhr.de

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 F. Maxwill, ☎ 02582 99909, ✉ maxwill@probahn-muensterland.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)