



## Hagen Hbf: Modernisierung kritisch betrachtet

Hagen. (cs) Hagen hat als Oberzentrum der Märkischen Region eine große Bedeutung für den Schienenverkehr. Der Hauptbahnhof wird täglich von 25.000 bis 30.000 Fahrgästen frequentiert. Er ist nicht nur ein wichtiger Haltepunkt für den Fernverkehr, sondern hat auch große Bedeutung für den Nahverkehr, vor allem wegen der vielen Umsteigebeziehungen. Deshalb ist es zu begrüßen, wenn in den nächsten Jahren 32 Mio. Euro in die Modernisierung fließen sollen, womit der Bedeutung des Hagener Hauptbahnhofes Rechnung getragen wird.



Bahnsteig 1 mit Restbeständen der alten Dachkonstruktion. Foto: Patrick Lausen

Im Wesentlichen soll das Erscheinungsbild des Hauptbahnhofes, der zwischen 1907 und 1910 erbaut wurde, verbessert werden. Sämtliche Bahnsteige, deren Zugänge und die Bahnsteigüberdachungen werden insgesamt modernisiert. Zu einer optischen Verbesserung soll der Einbau zusätzlicher Lichtbänder in den großen Hallendächern beitragen. Damit die Verschmutzung der Bahnsteige und Gleisan-

### In dieser Ausgabe:

- S. 1 - 3: Hagen Hbf, Zweckverbände
- S. 4 - 6: SPNV, Baustellen
- S. 7: Bessere Luft durch ÖPNV
- S. 8 - 10: Essen, Mülheim an der Ruhr
- S. 11 - 12: Impressum, Termine

lagen bald der Vergangenheit angehört, sollen die Tauben so weit wie möglich aus dem Halbereich verbannt werden.

Am 27.11.2017 trafen sich Vertreter der Arbeitsgruppe Bahnverkehr Hagen mit Herrn Marcus Paul, dem Leiter des Bahnstationsmanagements. Anfang Februar 2018 hat Ralf Fienbach als Leiter des Bahnstationsmanagements Marcus Paul abgelöst, der nur ein gutes halbes Jahr in Hagen war.

Für die geplanten Baumaßnahmen gibt es keine Variantenprüfung. Da baulich nichts verändert wird, gibt es auch keine Architektenleistungen, keine Visualisierung und keine Beteiligung der Öffentlichkeit. Diese wäre allerdings wünschenswert und wurde im Frühjahr 2016 von der damaligen Leiterin des Bahnstationsmanagements in Aussicht gestellt. Abstimmungen mit der Denkmalpflege sind möglicherweise noch erforderlich.

### Denkmalschutz

In den vergangenen Jahren wurde bereits viel Arbeit in die Erneuerung der unter Denkmalschutz stehenden Empfangshalle investiert. Das Nach Auskunft von Herrn Paul soll das Thorn-Prikker-Fenster von 1911 oberhalb des Haupteinganges auf Kosten der Stadt erneuert werden. Eine digitale Anzeige mit den Busabfahrtszeiten ist vorgesehen. Es wäre von Vorteil, wenn diese Tafel bereits vom Tunnel aus zu sehen wäre. Dann könnten die Bahnkunden beim Verlassen des Gleistunnels und Betreten der Halle abschätzen, ob noch Zeit für Besorgungen bleibt. Zurzeit wird der Fußboden in der Bahnhofshalle erneuert. Eine Sitzgruppe soll an gleicher Stelle wie die frühere wieder entstehen.

Der Durchstich des Personentunnels nach Westen ist in gerader Verlängerung der Tunnelachse eingeplant. Die Kosten hierfür werden aber nicht von der Bahn übernommen. Seitenwände und Decken des Tunnels sollen neu verkleidet werden. Auch wenn optische Verbesserungen grundsätzlich zu begrüßen sind, handelt es sich bei den geplanten doch nur um kosmetische Maßnahmen. Bis jetzt sind

keine Verbesserungen der Aufzugsanlagen (z.B. Verkleidung der improvisierten Stahlkonstruktion) und des Aufgangs zur Empfangshalle geplant (z.B. Verbreiterung der Rampe bzw. Vergrößerung des Lichtraumes oberhalb der Rampe).

Am Gleiskörper wird nichts verändert, ebenso nichts an der Belegung der Gleise. Würden die Bahngleise begradigt, käme es zu einer Reduzierung der Kapazität und Flexibilität im Bahnbetrieb. Die Fernzüge werden dort halten, wo sie auch heute halten, und der Nahverkehr ebenso wie gehabt. Der S-Bahn-Bahnsteig (Gleis 12) wird von 96 auf 76 cm tiefer gelegt. Die übrigen Bahnsteige liegen heute schon auf 76 cm. Die GMP-Bahnsteigdächer bleiben erhalten. Sie wurden zur Verlängerung der alten Bahnsteighallen vor ca. 25 Jahren errichtet. Das Dach von Bahnsteig 1 wird komplett abgerissen und durch ein kürzeres ersetzt. Die Lastenaufzüge werden abgetragen, ebenso andere Aufbauten. Das Gebäude der Bahnstationsmission bleibt bestehen. Weitere Tunnel, die zurzeit nicht benötigt werden, sollen verfüllt werden. Die beiden großen Hallendächer über den Gleisen 3 bis 10 werden komplett saniert und erhalten zusätzliche Lichtbänder. Durch entsprechende Vorkehrungen sollen die Tauben vergraut werden. Mit dem Umweltamt wurde die Errichtung eines Taubenhauses auf dem Flachdach eines Nebengebäudes nördlich des Empfangsgebäudes abgestimmt. Damit soll zukünftig die Taubenpopulation gesteuert werden.

Auf dem Vorplatz soll zwischen Polizeiwache und dem ehemaligen Postgebäude ein Parkhaus für Fahrräder entstehen. Die Relikte einer Schranke im Zugangsbereich zur Empfangshalle sollen entfernt werden. Die Überdachung zwischen Vorplatz und Taxi-Stand wird gesäubert und ebenfalls von Tauben befreit.

Da am Bahnstationsgebäude in Wuppertal-Elberfeld größere Umbaumaßnahmen vorgesehen sind, soll die dortige Fundstelle ausgelagert werden. Es wird überlegt, die Fundstelle nach Hagen zu verlegen. Dafür kommt der Bereich links vom REWE-Markt in Frage (unterhalb des

ehemaligen Kinos). Im Bereich der früheren Kantine ist die Auktionshalle geplant. Diese Maßnahme ist zu begrüßen, da auf diese Weise leerstehende Bausubstanz einer adäquaten Nutzung zugeführt werden kann.

Unsere Kritik setzt an dem geplanten Abriss des Daches von Bahnsteig 1 an. Hier halten die Züge der RB 52 und des RE 16. Der Bahnsteig 1 hat eine Gesamtlänge von etwa 240m, das alte Dach von ca. 190m. Auf einer Länge von ca. 60m existiert nur noch die Stützenkonstruktion. Die heutige Überdachung mit einer Länge von ca. 130m sollte ursprünglich instandgesetzt werden. Jetzt ist nur noch die Rede vom Abriss des alten und Wiederaufbau eines wesentlich verkürzten Daches. Gemessen an dem Fahrgastaufkommen des Hauptbahnhofes ist ein Bahnsteigdach mit einer Länge von mindestens 120m erforderlich. Dann könnte beispielsweise eine Doppeltraktion dreiteiliger Triebzüge (2 x 60m) im überdachten Abschnitt halten.

Damit die Bahnsteige unabhängig von der Funktionsfähigkeit der Aufzüge mit Fahrrädern erreicht werden können, sollten die Treppenaufgänge auf einer Seite mit Schienen (U-Profile) versehen werden.

Die Verfüllung alter Tunnelanlagen wird ebenfalls kritisch gesehen. Der für eine Fahrradabstellanlage vorgesehene Bereich am Bahnhofsvorplatz ist relativ klein und könnte bald nicht mehr ausreichen. Möglicherweise lassen sich langfristig die Hohlräume neben dem Werdestraßentunnel als Fahrradabstellanlage nutzen. Das gleiche gilt für den zweiten noch vorhandenen Personentunnel, der unmittelbar vom Bahnhofsvorplatz aus erreichbar ist.

Der weitere Bauablauf ist wie folgt geplant: Die Ausschreibung ist für Anfang 2020 vorgesehen. Der Baubeginn soll im November desselben Jahres erfolgen. Knapp drei Jahre später, im September 2023, soll der umgebaute Verkehrsknotenpunkt seinen Betrieb aufnehmen.

## Neue Vorstände bei SPNV-Zweckverbänden

**Gelsenkirchen/Unna/Köln. (Ie) 2018 ist das Jahr des Wechsels bei den Vorständen bei VRR, NWL und NVR (Nahverkehr Rheinland). In den drei Verbänden gibt es je ein neues Vorstandsmitglied, und alle drei „Neulinge“ kommen von Eisenbahnverkehrsunternehmen.**

Seit dem 01.01. ist Michael Vogel als Nachfolger von Wilhelm Schmidt-Freitag beim NVR und beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) für die Bereiche Tarif, Marketing und Finanzen zuständig. Er war nach der Eisenbahner-Ausbildung bei der DB u. a. in Essen, Frankfurt und Köln im Tarifbereich tätig und wechselte später als Abteilungsleiter zum VRS. Ältere Mitstreiter können sich auch noch an seine ÖPNV-Aktivitäten in Oberhausen um die Jahrtausendwende in der Initiative O.Tram erinnern, bei der er als Sprecher fungierte.

Beim NWL trat ebenfalls am 01.01. Joachim Künzel seinen Dienst als Geschäftsführer an, während sein Vorgänger, Burkhard Bastisch, am 28.02. in den Ruhestand wechselte. Beide haben eine Ausbildung als Diplom-Ing. Fachrichtung Raumplanung an der TU Dortmund absolviert. Künzel war nach seinem Studium durchgängig bei DB Regio tätig, zuletzt als Mit-

glied der Regionalleitung bei DB Regio NRW.

Burkhard Bastisch war seit der Gründung des NWL im Jahre 2008 Geschäftsführer, vorher war er Geschäftsführer des SPNV-Zweckverbands Ruhr-Lippe (ZRL). Schon sehr früh baute er gute und vertrauensvolle Kontakte zu PRO BAHN auf. Auch in seinem Ruhestand wird er sich gewiss weiter mit der Entwicklung des SPNV in Westfalen-Lippe und in NRW auseinandersetzen.

Am 26.01. beschlossen dann die VRR-Gremien die vorzeitige Beendigung des Vertrags mit dem Vorstandssprecher Martin Husmann zum Jahresende und bestellten Roland Lünser zu seinem Nachfolger als VRR-Vorstandssprecher mit Zuständigkeit für die kaufmännischen und rechtlichen Bereiche und das Nahverkehrs- und SPNV-Management für die Zeit vom 01.01.2019 bis zum 31.12.2023. Gleichzeitig wurde der zweite Geschäftsführer,

Luis Castrillo, erneut bis zum 31.12.2022 als Vorstand für die Bereiche Tarif, Marketing und Information bestellt.

Roland Lünser startete seine Berufstätigkeit bei der Deutschen Reichsbahn als Lokführer und studierte dann berufsbegleitend Schienenfahrzeugtechnik und Transporttechnologie. Später war er dann bei der Dortmunder Eisenbahn sowie bei Connex bzw. Veolia im Güterverkehr tätig, bevor er 2007 als Geschäftsführer zu Abellio Rail NRW kam.

*Dass jetzt die neuen Vorstände von Eisenbahnunternehmen kommen, ist kaum Zufall. Für anstehende Aufgaben brauchen die Zweckverbände unbedingt Sachverstand und Erfahrung im Eisenbahnwesen, zum Beispiel um bei den anstehenden Baustellen im Netz die Interessen des SPNV zur Geltung kommen zu lassen. Da die drei „Neulinge“ keine Unbekannten sind, sollte es PRO BAHN gelingen, die guten und vertrauensvollen Kontakte zu den Zweckverbänden erfolgreich fortzusetzen.*

## **Eurobahn: Probleme im Teuto-Netz**

**Unna/Hamm. (le) Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 hat die eurobahn das bisher von der Westfalenbahn und von DB Regio gefahrene Teutoburger -Wald-Netz übernommen (wir berichteten zuletzt in *Ruhrschiene 2018#1*), zu dem auch eine neue Verbindung in das niederländische Hengelo gehört. Erhebliche Startprobleme führten zu einer starken Verärgerung vieler Fahrgäste und entsprechenden Reaktionen in den Medien. Wir möchten im Folgenden die Hintergründe aufzeigen.**

Der federführende Aufgabenträger, der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), behandelte in einer Sondersitzung der Verbandsversammlung am 07.02. in Unna die Qualitätsprobleme und sprach eine Abmahnung aus. Eurobahn muss bis zum 31.03. für einen stabilen Betrieb sorgen. Ansonsten werden weitere rechtliche Schritte angedroht, in dem Fall soll zur folgenden Zweckverbandversammlung am 12.04. auch ein Vertreter des Keolis-Mutterkonzerns einbestellt werden.

Für den Betrieb des Netzes hatte eurobahn die 19 bisher von der Westfalenbahn benutzten drei- und fünfteiligen Elektrotriebwagen des Typs Stadler FLIRT übernommen und acht zusätzliche Mehrsystemfahrzeuge für den Betrieb in die Niederlande bei Stadler bestellt. Da sich die Zulassung der Neufahrzeuge bis in den Dezember hinzog, war die Betriebsaufnahme nach Hengelo schon auf Mitte Januar verschoben worden. Ähnlich wie bei Abellio auf der Strecke Emmerich – Arnhem gab es bei den Testfahrten Softwareprobleme bei der Umschaltung auf die unterschiedlichen Zugsicherungssysteme. Auf der Strecke über die Grenze kommt neben dem deutschen Standard PZB und dem niederländischen ATB

auch das europäische ETCS zum Einsatz. Für die notwendigen Umrüstungen mussten die Neufahrzeuge aus dem Betrieb genommen und auf der RB 61, die von Bielefeld nach Bad Bentheim verkehrte, durch die übernommenen FLIRTs ersetzt werden, wodurch der Fahrzeugbestand nicht für das Gesamtnetz ausreichte. Es gab daher kürzere Züge als bestellt sowie Zugausfälle insbesondere bei den Verstärkerkursen auf den Linien RB 65 (Münster – Rheine) und RB 66 (Münster – Osnabrück). PRO BAHN erreichten auch besonders Klagen über eine unzureichende Information der Fahrgästen an den Stationen.

Verschärft wurde die Situation noch dadurch, dass drei von sechs Kursen zur Ausbildung neuer Triebfahrzeugführer nicht rechtzeitig beendet werden konnten. Hingegen waren fast alle bis zum Betreiberwechsel für die Westfalenbahn tätigen Triebfahrzeugführer und Kundenbetreuer zur eurobahn gewechselt.

Als die eurobahn dann am 14.01. den Betrieb nach Hengelo aufnahm, zeigte sich ein erneutes technisches Problem: Mehrere Fahrzeuge konnten beim Umschalten der Stromzuführung im Bahnhof Bad Bentheim nicht auf das niederländische Stromsystem zugreifen. Kurzfristig

## Kommentar

wurde auf bereitstehende Busse als Ersatz zurückgegriffen, der Schienenersatzverkehr blieb auch in den Folgewochen bestehen.

Auf der NWL-Verbandsversammlung erläuterte die eurobahn die Schritte, die zur Verbesserung der Situation ergriffen wurden. Durch ein Softwareupdate, das Mitte Februar geliefert wurde, sollten die Neufahrzeuge stabil in beiden Ländern verkehren, so dass der Betrieb nach Hengelo am 26.02. aufgenommen werden konnte. Auch wurden die Lehrgänge der Triebfahrzeugführer bis Ende Februar abgeschlossen, so dass dann nur noch einzelne Ausfälle aufgrund der Grippewelle zu beklagen waren.

Weiterhin wurde die Leitzentrale der eurobahn noch einmal personell aufgestockt. Dabei wurden die Zugdisposition und die Fahrgastinformation voneinander getrennt. An den Krisentagen hatten die Mitarbeiter mit der Zugdisposition so viel zu tun, dass die Fahrgastinformation vernachlässigt wurde. Weiterhin wurde das Beschwerdemanagement verstärkt.

Nach unseren Beobachtungen hat sich die Betriebslage inzwischen deutlich entspannt. Allerdings gibt es bei den grenzüberschreitenden Fahrten noch häufiger Fahrzeugprobleme, wie sie auch bei der Abellio-Verbindung nach Arnhem fast ein Jahr nach Betriebsaufnahme immer wieder auftauchen.

*Da es bei der eurobahn schon häufiger Probleme mit fehlendem Fahrpersonal gegeben hat, ist die scharfe Reaktion des NWL schon nachvollziehbar. Dabei hatte die eurobahn gut geplant und ausreichende Vorkehrungen getroffen. Aber die Probleme mit den Fahrzeugen für den grenzüberschreitenden Verkehr haben sich unweigerlich auf das gesamte Teutoburger-Wald-Netz ausgewirkt. Auch die Entscheidung, Fahrtenausfälle auf den stark benutzten Relationen vorzunehmen, ist im Prinzip richtig, da hier meist die nächste Verbindung innerhalb einer halben Stunde besteht. Ein Fahrtausfall auf einer Linie mit Stunden- oder gar Zweistundentakt ist für die betroffenen Fahrgäste viel einschneidender.*

*Die Personalknappheit beim Fahrpersonal ist inzwischen ein Problem für die gesamte Branche, wobei auch das Abwerben von Triebfahrzeugführern durch den Schienengüterverkehr erwähnt werden muss, da dieser durch verschiedene Zulagen eine höhere Gesamtvergütung bieten kann. Insgesamt hilft hier nur eine koordinierte Ausbildungsinitiative aller Beteiligten. PRO BAHN wünscht der eurobahn einen möglichst reibungslosen Betrieb und viel Erfolg für die neuen Verträge im Hellweg-Netz 2 sowie für die S-Bahn-Linien 1 und 4.*

## Schon bald dritter Zug Essen – Münster?

**Gelsenkirchen/Düsseldorf. (le) Seitdem im Beschluss zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) für das RRX-Zielkonzept auch eine siebte Linie Münster – Recklinghausen – Essen – Düsseldorf vorgesehen ist, gibt es Bemühungen, schon möglichst bald auf dieser heute vom RE 2 bedienten Relation eine beschleunigte Verbindung einzurichten. In den Nahverkehrsplänen von NWL und VRR ist eine dritte Leistung zwischen Münster und Essen vorgesehen, die möglicherweise schon ab Dezember 2019 verkehren kann.**

Zwar läuft der Verkehrsvertrag für RE 2 und RE 42 (Haard-Achse) mit DB Regio noch bis Dezember 2029, aber es gibt die Möglichkeit, diesen Vertrag zu erweitern, wenn ab nächstem Jahr bei DB Regio auf den zukünftig mit RRX-Fahrzeugen bedienten Linien (RE 1, RE 4, RE 5, RE 6) Doppelstock-Garnituren freiwerden.

Entsprechend dem RRX-Zielkonzept soll

dann der RE 2 seine Standzeit in Essen verkürzen und auf dem weiteren Weg sechs Zwischenhalte auslassen (Marl-Sinsen, Sythen, Buldern, Nottuln-Appelhülsen, Bösensell, Münster-Albachten). Durch die rund 20 Minuten frühere Ankunft in Münster ergibt sich auch die Möglichkeit, anstelle des HVZ-Verstärkers der Linie RB 66 nach Osnabrück weiterzufahren

und damit eine Direktverbindung Düsseldorf – Essen – Osnabrück zu schaffen. Der RE 42 soll durch eine um rund 30 Minuten versetzte neue RB 42 zwischen Essen und Münster verstärkt werden, so dass die beim RE 2 entfallenen Halte weiterhin zweimal stündlich bedient werden. Zwar verlieren diese Halte die Direktverbindung nach Düsseldorf, für die betroffenen Fahrgäste bleibt die Gesamtfahrzeit mit Umstieg in den RE 2 aber gleich. Auch Recklinghausen Süd käme so zu einer halbstündlichen Verbindung.

Der Verkehrsausschuss des Landtags hat

inzwischen diese veränderten Angebote in das SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse übernommen, daher erhoffen sich VRR und NWL eine Finanzierung der Mehrleistungen durch eine erhöhte SPNV-Pauschale, wie sie in der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung für solche Fälle in Aussicht gestellt wird. Da über eine Verlängerung des RE 2 nach Osnabrück erst noch Einigung mit dem Bund erzielt werden muss, werden zunächst einmal Verhandlungen mit DB Regio über einen beschleunigten RE 2 bis Münster und die neue RB 42 geführt.

## Das Jahr(zehnt) der Bahn-Baustellen

**Duisburg. (1e) Wie schon in den Vorjahren steigt die Zahl der Baustellen im Bahnnetz auch 2018 noch einmal deutlich an, was sich wohl in den Folgejahren fortsetzen wird. Wir geben einen kurzen Überblick über die zu erwartenden größeren Einschränkungen und Sperrungen in unserem Raum.**

Für die Wiedereinrichtung des Haltes Münster-Mecklenbeck ist der Abschnitt Münster Hbf – Münster-Roxel der RB 63 seit dem 19.02. bis zum 01.08. voll gesperrt. Zu einzelnen Zeiten, so 27.06. – 02.07. und 01.12. – 03.12. ist auch die Hauptstrecke zwischen Münster Hbf und Nottuln-Appelhülsen nicht nutzbar. Als Ersatz fahren Busse im Schienenersatzverkehr (SEV), der Fernverkehr wird umgeleitet.

Über die Osterferien (23.03. – 08.04.) wird der Bahnverkehr zwischen Essen und Duisburg sowie Essen und Bottrop vollständig eingestellt. Anlass ist der Neubau der Thyssenbrücke in Mülheim-Styrum. Gleichzeitig werden aber auch noch weitere Baumaßnahmen durchgeführt, u. a. Vorarbeiten für den Anschluss von Mülheim an das ESTW Duisburg und Fertigstellung der Bahnsteige in Mülheim Hbf.

Der Fernverkehr nimmt unterschiedliche Routen über Oberhausen bzw. Wuppertal, RE 1 und RE 6 werden über Herne und Gelsenkirchen umgeleitet, während RE 2, RE 11 und RE 42 von Osten kommen nur bis Essen Hbf verkehren. Für die ausfallenden Züge gibt es einen schnellen SEV von Essen nach Duisburg tagsüber alle 10, abends alle 15 und nachts durchgängig alle 30 Minuten sowie je einen SEV für S 1, S 3, S 9 und RE 14 im jeweiligen Takt

(20', 30', 60'). Fahrgäste aus Richtung Duisburg nach Essen, Wattenscheid und Bochum sollten mit RE 1, 3 oder 6 bis Essen-Altenessen, Gelsenkirchen bzw. Herne fahren und ab dort die Stadt- bzw. Straßenbahnverbindungen zu ihren Zielen zu nutzen, dies ist schneller und fahrplansicherer als die Fahrt mit dem SEV. Für die Nachtverbindungen gibt es zwischen Bochum und Herne nach Ende des planmäßigen Betriebs zusätzliche Fahrten der U 35, zwischen Essen und Essen-Altenessen werden ab 23:00 Uhr SEV-Busse eingesetzt. Weitere Linien sind am Rande betroffen: Um die Strecke über Oberhausen Hbf zu entlasten, verkehrt die RB 35 ab Oberhausen-Sterkrade über Gütergleise direkt nach Duisburg Hbf, die HVZ-Verstärker des RE 19 direkt nach Düsseldorf Hbf., die S 2 entfällt tagsüber zwischen Gelsenkirchen und Duisburg. Weitere Sperrungen Essen – Duisburg gibt es in den Herbstferien sowie in den Sommerferien 2019, dann ist aber die Strecke Essen – Bottrop jeweils offen.

Direkt nach den Osterferien (09.04. – 19.05.) werden die Ferngleise Düsseldorf – Köln abschnittsweise gesperrt, die Umleitung der Fernzüge und des RE 1 sowie die Unterbrechung des RE 5 haben auch Auswirkungen auf unseren Raum. Vom 29.04. bis 22.05. wird

die S 9 zwischen Bottrop und Haltern im SEV gefahren.

In den Sommerferien und darüber hinaus (14.07. – 10.09.) wird die Strecke Dortmund – Hamm voll gesperrt. Dabei werden neben Gleis- und Weichenerneuerung auch die Bahnsteige der Zwischenstationen für den Einsatz der RRX-Fahrzeuge angepasst. RE 1 und RE 3 werden über die Hamm-Osterfelder Bahn umgeleitet, RE 11 ab Bochum über Gütergleise nach Dortmund-Hörde und weiter über Unna und Werl nach Soest gefahren, der RE 6 entfällt im Sperrabschnitt ganz. Auch der Fernverkehr wird auf verschiedenen Wegen umgeleitet, daher entfallen teilweise Halte im Ruhrgebiet. Für die Bedienung zwischen Hamm und Dortmund fahren schnelle und langsame SEV-Busse.

Die Sommerferien bringen dann auch noch

weitere Streckensperrungen: Essen Hbf – Ratingen Ost (13.07. – 13.08.), Witten Hbf – Bochum Hbf (13.07. – 06.08.), Coesfeld – Ahaus (15.07. – 10.08.), Siegen – Niederschelden (30.07. – 08.08.), Steinfurt-Burgsteinfurt – Ochtrup (13.08. – 27.08.). Die genauen Ersatzmaßnahmen sind noch nicht bekannt.

Im Herbst sind dann noch Sperrungen zwischen Plettenberg und Werdohl sowie auf der RB 43 und der RB 45 geplant. Weiterhin gibt es das ganze Jahr über immer wieder Wochenendsperrungen sowie Wochen mit eingleisigem Betrieb auf verschiedenen Teilabschnitten der Strecke Oberhausen – Emmerich – Arnhem. Die schon länger geplanten Umbaumaßnahmen an der Bahnhofshalle Duisburg Hbf beginnen später als geplant, erst ab 2019 ist mit der Sperrung einzelner Bahnsteige zu rechnen.

## Bessere Luft durch mehr ÖPNV

**Berlin/Essen. (le) Mitten in der Karnevalszeit kommt eine überraschende Nachricht aus Berlin: Im Rahmen der Maßnahmen zur Vermeidung von Dieselfahrverboten in stark belasteten Städten sollen nach Vorschlag mehrerer Bundesministerien in fünf Modellstädten, darunter Essen und Bonn, Versuche mit kostenlosem Nahverkehr durchgeführt werden. Karnevalsscherz mit schrägem Humor? Blinder Aktionismus? Völliger Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik? Erst in den Folgetagen zeigen sich die Hintergründe dieser Meldung.**

In einem Brief an die EU-Kommission hatten die beteiligten Ressortchefs (Verkehr, Umwelt, Kanzleramt) der geschäftsführenden Bundesregierung mögliche Maßnahmen der Bundesregierung aufgelistet, um die Schadstoffwerte unter die EU-Grenzwerte zu senken. Dazu gehörten auch zeitlich befristete Versuche mit kostenlosem Nahverkehr. In den politischen Parteien fiel die Reaktion ganz unterschiedlich aus. Neben vorsichtiger bis grenzenloser Zustimmung über Skepsis bezüglich der Finanzierung bis zur generellen Ablehnung reichten die Antworten der befragten Essener Politiker. Der Hinweis auf die Schwierigkeit, den kostenlosen Verkehr auf das Stadtgebiet zu begrenzen, wo insbesondere Pendler in großem Umfang stadtgrenzüberschreitend unterwegs sind, war zu hören. Was meist fehlte, war die Frage, ob der Nahverkehr in der Ruhrgebietsstadt denn überhaupt für einen massiven Fahrgastzu-

wachs gerüstet ist.

Schon bei der Aufstellung des letzten Essener NVP wurde herausgearbeitet, dass in Essen das Platzangebot im kommunalen ÖPNV im Vergleich mit ähnlich großen Städten besonders niedrig ist, während die Platzauslastung überdurchschnittlich hoch ist. Das bedeutet, dass kaum Reserven für zusätzliche Fahrgäste in den Spitzenzeiten zur Verfügung stehen. Die Straßenbahntunnels in der Innenstadt sind voll ausgelastet, zusätzliche Fahrten sind bei der jetzigen Zugsicherung nicht möglich. Abhilfe ist erst zu erwarten, wenn die Bahnhofstangente gebaut ist, also in den späten 20er Jahren. Für eine Verlängerung der Bahnen z. B. durch Einsatz von Doppeltraktionen ist die Infrastruktur an der Oberfläche nicht ausgerichtet: Auf keinem Straßenbahnast können heute Doppeltraktionen bis zur Endstelle verkehren, da viele Haltestellen zu kurz sind. Ein entsprechendes

Ausbauprogramm auf Teilstrecken hatte die Stadt vor Jahren abgebrochen, da die Maßnahmen nicht mehr ausreichend förderfähig waren. Hinzu kommt, dass die Ruhrbahn zur Zeit weder die Fahrzeuge noch die Fahrer für eine Leistungsausweitung hat.

Als sich dann die Vertreter der Modellstädte mit den Ministerien zusammensetzten, kamen für die einzelnen Städte unterschiedliche Maßnahmenkataloge heraus. In keiner Stadt wurde für kostenfreien ÖPNV plädiert, stattdessen waren Shuttlebusse angedacht, die von Großparkplätzen am Stadtrand Autofahrer in die Innenstadt befördern sollten, und auch die ÖPNV-Fahrzeugflotte sollte sauberer werden. Politiker aller Couleur versicherten, Dieselfahrverbote mit allen Mitteln verhindern zu wollen. Dennoch hatte das BVG-Urteil, das die Aussperrung von Dieselfahrzeugen als zulässig erklärte, Wirkung hinterlassen.

### Kommentar

*Zunächst mal das Positive: Es ist schön, dass der ÖPNV bei der Schadstoffproblematik endlich als Teil der Lösung und nicht als Teil des Problems angesehen wird. Politiker fast aller Parteien betonten die große Bedeutung des ÖPNV für den Verkehr in den Städten. Aber folgen daraus auch die richtigen Taten? Die Förderung des ÖPNV und des SPNV ist in*

*den vergangenen Jahrzehnten auf vielen Ebenen zusammengestrichen worden, z. B. durch die Kürzungen zahlreicher Förderprogramme als Auswirkung des Koch-Steinbrück-Papiers oder die Folgen der Föderalismusreform für das Gemeindeverkehrsgesetz (GVFG). In unserem Raum tat die finanzielle Situation der Kommunen ihr übriges: Bei den Sparprogrammen der Nothaushaltsgemeinden verwiesen Aufsichtsbehörde und Gutachter immer wieder darauf, dass die Defizitabdeckung für Bus und Bahn eine freiwillige Aufgabe und daher als erste zu reduzieren sei. Erst zuletzt gab es positive Veränderungen, z. B. Erhöhung der Regionalisierungsmittel mit für NRW günstigerem Verteilungsschlüssel und Weiterführung des GVFG für Großprojekte.*

*Jetzt hapert es aber an den planerischen Voraussetzungen. Der neue ÖPNV-Bedarfsplan des Landes, ursprünglich für 2017 vorgesehen, wird nach Auswechslung der Gutachter frühestens 2020 als Entwurf vorliegen, Verabschiedung noch in dieser Legislaturperiode unsicher. Der BVWP, ursprünglich für 2015 vorgesehen, wurde Ende 2016 vorgelegt, aber ohne die Bewertung der meisten Schienenstrecken, die im „potentiellen Bedarf“ verblieben. Jetzt sollen diese Ende 2018 bewertet sein. Und für das neue GVFG ab 2020 fehlen noch wichtige Details wie Fördersätze und Programme.*

## Nahverkehr für Essen 51: Alles oder nichts?

**Essen. (mb) Ein neues Stadtquartier mitten in Essen, modern, vielfältig, ökologisch auf dem neuesten Stand und auch noch vorne dabei in umweltfreundlicher Mobilität? Nicht weniger als das plant der Investor Thelen-Gruppe mit dem Projekt „Essen 51“ im nördlichen Krupp-Gürtel. Das Ziel für die Mobilität ist „4x25“, also die anvisierte Marke der Grünen Hauptstadt: 25% Anteil im Verkehr für ÖPNV, Rad, Fußverkehr und Auto. Bislang ist Essen mit 56% Autoverkehr davon noch weit entfernt.**

Und auch für das neue Viertel sind die Aussichten nicht gut: Zwar ist eine „neue Straßenbahn“ in allen Präsentationen erwähnt. Die Stadt bietet für den Nahverkehr aber nur die Bahnhofstangente an. Die Würde für das neue Viertel konkret bedeuten, dass die Fahrgäste von dort schnell durch den (noch fast un bebauten) Krupp-Gürtel zum Hauptbahnhof

kommen. Alle Nah- und Zwischenziele bleiben außen vor: Das Stadtteilzentrum Altendorf und die vielfältigen Supermärkte am Kronenberg, ThyssenKrupp, Limbecker Platz, Universität, Rathaus und nördliche Innenstadt. Querverbindungen in andere Stadtteile sind nicht einmal erwähnt. Es ist deutlich zu merken, dass hier einfach Pläne recycelt wurden, die seit Jahren



im Rathaus herumliegen. Eine Lösung für das neue Viertel sind sie nicht. Dazu kommt, dass die Bahnhofstangente erst ab 2025 fertiggestellt wird. Bis dahin ist das Viertel schon lange bezogen und die neuen Bewohner werden die Wahl ihrer Verkehrsmittel getroffen haben.

PRO BAHN schlägt daher eine andere Lösung vor: Die Bahnhofstangente soll zwar im aufzustellenden Bebauungsplan weiter vorgesehen werden. Zusätzlich soll aber eine neue Trasse geplant werden, die die vorhandenen Linien auf der Haus-Berge-Straße durch das neue Viertel verschwenkt. Damit können zwei Angebote geschaffen werden:

Erstens erschließt die jetzt dort verkehrende Straßenbahn das neue Viertel auf ihrem Weg zur Innenstadt. Sie erreicht auf diesem Weg alle interessanten Zwischenziele. Es muss darauf geachtet werden, dass die Verschwenkung nicht zu relevant längeren Fahrzeiten führt. Durch maßgeschneiderte Trassen auf dem neuen Gelände und eine entsprechende Signalisierung wäre das machbar. Außerdem würde die Haltestelle Jahnplatz entfallen, so dass Ersatz in fußläufiger Entfernung angeboten werden muss.

Zweitens kann die Ringlinie, die jetzt an der Helenenstraße endet, bis Essen 51 verlängert

## Bessere Verbindungen in zwei Nachbarstädte

**Essen. (mb/le) Oft bemängeln wir im Ruhrgebiet Differenzen im städteübergreifenden Angebot. In Essen werden zwei Ärgernisse jetzt erfreulicherweise kurzfristig beseitigt: An der Stadtgrenze zu Oberhausen ist der Weg von der Tram 105 zum Oberhausener SB94 schon kürzer geworden, kann aber noch weiter schrumpfen. Der SB16 zwischen Essen und Bottrop soll zum regulären Angebot zu allen üblichen Verkehrszeiten erweitert werden.**

An der Stadtgrenze Oberhausen/Essen fehlten nach dem Bürgerentscheid, der eine Verlängerung der Linie 105 ablehnte, bislang neue Ideen. Nun wurde der SB94 auf Essener Stadtgebiet verlängert und hält in Höhe des Kehrgleises der 105 in der Straße Schemmensefeld. Konnten die Fahrgäste in den ersten Tagen direkt zwischen den beiden Linien umsteigen, müssen sie jetzt wieder die reguläre Haltestelle Unterstraße der 105 nutzen. Angeblich muss die zweite Haltestelle erst noch in die EDV der

werden. Ideal wäre hier eine Linienführung in den Nordosten bis zum neuen IKEA. Die Ringlinie würde das Quartier umsteigefrei mit Frohnhausen, Holsterhausen, dem Klinikum, Justizviertel und Rüttescheid verbinden.

Die Verbindung beider Maßnahmen vernetzt das neue Viertel attraktiv. Viele Pendler- und Freizeitziele der Stadt sind direkt erreichbar. Als Nebeneffekt würde der Norden von Altendorf um die Hamborner Straße nicht die Direktverbindung zur Innenstadt verlieren, wie es noch mit der Bahnhofstangente geplant war. Nach den alten Plänen würde dort nur noch die Ringlinie verkehren.

PRO BAHN schlägt außerdem vor, nach Bezug des Quartiers das Fahrgastverhalten zu evaluieren. Auf Basis der Ergebnisse kann die Bahnhofstangente nach 2025 immer noch mit dem neuen Quartier verbunden werden, wenn der Bedarf vorhanden ist. Die Entscheidung kann dann aufgrund von Fahrgastzahlen und -bewegungen getroffen werden.

PRO BAHN hatte die Gelegenheit, dem Investor den Vorschlag in einer Gesprächsrunde mit dem Runden Umweltaisch Essen (RUTE) vorzustellen. Eine Prüfung wurde erfreulicherweise in Aussicht gestellt.

Ruhrbahn eingegeben werden. *Aber so etwas muss nicht unbedingt Monate dauern!*

Immerhin ist der Weg vom SB 94 zur 105 und umgekehrt schon einmal von rund 500 auf 250 Meter halbiert, eine wirklich schlanke Umsteigesituation könnte schon bald an der Stadtgrenze verwirklicht werden, bevor der nächste Anlauf für eine 105-Verlängerung nach Oberhausen gestartet wird.

Die Linie SB16 soll kurzfristig schon ab Juli 2018 Bedienzeiten bekommen, wie sie in

Essen und Bottrop auf regulären Linien üblich sind. Bislang enden die Fahrten in der Woche gegen 21 Uhr, am Samstag gegen 20 Uhr. Sonntags findet kein Betrieb zwischen Essen und Bottrop statt. Das neue Angebot gilt an allen Tagen bis gegen 23 Uhr. Danach gibt es jeweils noch Fahrten mit dem Nachtexpress, so dass keine relevanten Lücken außer der nächtlichen Betriebspause an Werktagen mehr vorhanden sind. Positiv hervorzuheben ist hier die Initiative der Stadt Bottrop, die im Nahverkehrsplan städteübergreifende Linien in den Mittelpunkt

stellte und reguläre Angebote im dichten Takt forderte. Erfreulich ist, dass die Stadt Essen hier mit einem Eilbeschluss in den Gremien die Bereitstellung der ca. 60.000 Euro Betriebskosten pro Jahr schon ab 2018 ermöglichte.

Für die Stadt Essen fordert PRO BAHN nun noch, die Fahrzeiten der Linien SB16 und 166 anzugleichen. So können auf dem Abschnitt Hafestraße - Stadtmitte ein 10- bzw. 15- Minuten-Takt der beiden Linien zu allen Betriebszeiten angeboten werden, auch wenn die Linienwege in der Innenstadt abweichen.

## Ruhrbahn will Kahlenbergast stilllegen

**Mülheim an der Ruhr. (ah) Die Ruhrbahn plant die Stilllegung der Straßenbahnlinie 104 auf dem sogenannten Kahlenbergast. Grundlage ist ein Ratsbeschluss, der unter der Bedingung der Wirtschaftlichkeit steht. Diese wurde allerdings noch gar nicht geprüft.**

Nachdem SPD und Grüne im Oktober letzten Jahres keine eigene Ratsmehrheit für ihren Haushalt 2018 bekommen hatten, gab es Gespräche mit anderen Fraktionen, die am 7. Dezember zu einem geänderten Haushaltsbegleitbeschluss mit der CDU führten, der die Voraussetzung dafür bietet, dass die Stadt Mülheim an der Ruhr in den nächsten Jahren insgesamt rund 160 Mio. Euro aus dem NRW-Stärkungspakt erhält.

Für den Bereich ÖPNV wurde folgender Beschluss gefasst: "Der Rat der Stadt stellt fest, dass das Gutachten von VCDB zur mittel- bis langfristigen Investitionsstrategie im schienengebundenen ÖPNV Grundlage für die weitere Entwicklung des ÖPNV ist. Mit der ersten Stufe der in VCDB-Gutachten beschriebenen Optimierung, dort als E 1 bezeichnet, wird umgehend begonnen. Hierzu gehört, dass bis 2019 unter der Prämisse der Wirtschaftlichkeit die Aufgabe des Kahlenbergastes erfolgt. Unter Berücksichtigung aller Einflussfaktoren beziffert der Gutachter die Reduzierung des ÖPNV-Defizites bei Aufgabe des Kahlenbergastes mit dauerhaft 0,8 Mio. Euro jährlich."

Wie bereits in **Ruhrschiene 2016#2** berichtet, umfasst das VCDB-Gutachten umfangreiche Änderungen bei Bus und Schiene, sowohl

in Form von Taktausdünnungen als auch Streckenstilllegungen. Das genannte Szenario E 1 umfasst nur Änderungen im Bereich Bus. Die Stilllegung des Kahlenbergastes der Linie 104 sowie des Abschnittes Uhlenhorst – Broich Friedhof der Linie 102 ist im Szenario E 2 beschrieben.

### „Verkehrsträgerwechsel“

Ohne dass die Wirtschaftlichkeit einer Stilllegung auch nur ansatzweise geprüft worden wäre, beschäftigte sich die Ruhrbahn umgehend mit dem geplanten „Verkehrsträgerwechsel“ - so ihre Bezeichnung – und stellte mögliche Endhaltestellen und alternative Buslinienführungen vor: Als Endhaltestellen kämen die Wertgasse (eine Weiche erforderlich), der Kaiserplatz (vorhandene Wendeanlage mit teilweise defekten Weichen) und der Hauptbahnhof (Neubaustrecke), für die Busbedienung die Verlängerung der Buslinie 130 vom Hauptfriedhof bis Rathausmarkt und dann weiter zum Hauptbahnhof in Frage. Auf der Schiene würde man damit im heutigen 15-Minuten-Takt ein Fahrzeug einsparen und mindestens einen zusätzlichen Bus (20-Minuten-Takt) benötigen.

Die Bezirksregierung Düsseldorf hat sich bereits im April 2017 in ihrer Stellungnahme

zum NVP zu einer möglichen Stilllegung des Kahlenbergastes geäußert: Diese könnte zulässig sein, wenn sie „aus regional-, fachplanerischer und finanzhaushaltswirtschaftlicher Sicht begründet und abgewogen ist“ und gleichzeitig eine neue Straßenbahnverbindung Stadtmitte – Dickswall – Hauptbahnhof eingerichtet würde. Eine kurz- bis mittelfristige Aufgabe des Abschnittes Wertgasse – Oppspring kommt für die Bezirksregierung jedoch nicht in Betracht, da eine Konzession und damit die Betriebspflicht bis August 2027 besteht. Verwiesen wird ferner auf die Förderung des Umbaus der Kreuzung Stadtmitte und der Friedrichstraße bis Haltestelle Wertgasse im Umfang von rund 16 Mio. Euro, deren 20-jährige Zweckbindung zumindest vor einem Jahr noch gar nicht begonnen hatte.

## Neubaustrecke zum Hbf

Der Bau einer Neubaustrecke vom Kaiserplatz über den Dickswall und Tourainer Ring zum Hauptbahnhof (Bereich des Parkplatzes

zwischen Forum und Hauptpost) in Verbindung mit einem oberirdischen Busbahnhof ist bereits 2002 schon einmal für die Linie 112, die damals noch am Kaiserplatz endete, grob geprüft worden. Dabei wurden Gesamtkosten von 19 Mio. Euro ermittelt, nach heutigem Preisstand fast 23 Mio. Euro. Details einer solchen Planung soll nun die Ruhrbahn in einer Machbarkeitsstudie prüfen lassen.

Bleibt die Frage der Wirtschaftlichkeit. Lassen sich tatsächlich jährlich 800.000 Euro einsparen, wenn man einen Straßenbahnkurs durch ein bis zwei Buskurse ersetzt? Würden die Fördermittelrückzahlungen mit einer Förderung für die Neubaustrecke verrechnet und wie hoch wären diese? Welche Investitionen sind in Gleise und Oberleitung auf der Kahlenbergstrecke notwendig? Was würde statt dessen ein Rückbau kosten?

Alle diese Fragen werden in einem zweiten Schritt sicher noch beantwortet. Und in der Zwischenzeit wird einfach weiter geplant.

## 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

## Landesversammlung

(le) Die Landesversammlung 2018 von PRO BAHN findet am 28.04. in der Tagungsstätte „Der kleine Prinz“, Schwanenstr. 5-7 in Duisburg statt, erreichbar mit der Linie 901 Richtung Obermarxloh (ⓂRathaus) oder 15 Min. Fußweg durch die Fußgängerzone .

Um 13 Uhr gibt es einen Vortrag, um 14 Uhr beginnt die Landesversammlung. Alle Mitglieder erhalten noch rechtzeitig eine schriftliche Einladung mit den Unterlagen.

## EPF-Kongress Aachen

(le) Die European Passengers Foundation (EPF), Dachverband der europäischen Fahrgastverbände, führt ihren diesjährigen Kongress vom 08.06. bis zum 10.06. in Aachen durch. Schwerpunktthema ist der touristische Verkehr. Näheres über Programm, Tagungsort und Registrierung findet sich unter <https://www.epfconference.eu>.

Die aktuellen Termine und weitere Informationen sind im Internet zu finden bei [www.probahn-ruhr.de](http://www.probahn-ruhr.de) unter Termine

## April

**Donnerstag, 12.04.2018, 19:00 Uhr**  
Fahrgaststammtisch in Münster, UmweltHaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☒ Münster Hbf

**Donnerstag, 12.04.2018, 20:00 Uhr**  
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

**Dienstag, 17.04.2018, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

**Sonntag, 22.04.2018**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel: **Von der Burg zum Grafen**  
10:10 Uhr E Hbf ☒ (Service Point)

**Dienstag, 24.04.2018, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Samstag, 28.04.2018, 20:00 Uhr**  
PRO BAHN-Landesversammlung, Duisburg (siehe linke Spalte)

## Mai

**Donnerstag, 10.05.2018, 20:00 Uhr**  
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

**Dienstag, 15.05.2018, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

**Dienstag, 22.05.2018, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Sonntag, 27.05.2018**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel: **Zwischen Ruhrgebiet, Münsterland und Börde: Hamm**  
09:05 Uhr E Hbf ☒ (Service Point)

## Juni

**Donnerstag, 14.06.2018, 19:00 Uhr**  
Fahrgaststammtisch in Münster, UmweltHaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☒ Münster Hbf

**Donnerstag, 14.06.2018, 20:00 Uhr**  
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

**Sonntag, 17.06.2018**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel: **Römischer Sonntag in Xanten**  
09:20 Uhr E Hbf ☒ (Service Point)

**Dienstag, 19.06.2018, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

**Dienstag, 26.06.2018, 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](mailto:fiedler@probahn-ruhr.de)  
**Regionalverband Münsterland:** Infos bei Franz Maxwill, ☎ 02582 99909, ✉ [fmaxwill@web.de](mailto: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)