



## Neue S-Bahnwerkstatt in Herne eröffnet

Herne. (bg) Das Unternehmen Stadler Pankow GmbH hatte die Ausschreibung zur Lieferung von Fahrzeugen für die S-Bahn Rhein-Ruhr gewonnen und damit auch die Wartung für die nächsten 32 Jahre als Auftragnehmer vom VRR erhalten. Am 13.11.2019 war es soweit: Mit einem feierlichen Roll-In wurde die neue Werkstatt in Herne-Holsterhausen offiziell dem Betrieb übergeben.



Roll-in für den Flirt 3XL. Foto: Bernd Goerke

Die Zeremonie begann für die eingeladenen Gäste mit einer Sonderfahrt mit einem der neuen Fahrzeuge ab Gelsenkirchen Hbf. Hier konnten sich die Fahrgäste dann bereits über den Komfort in den neuen Fahrzeugen überzeugen. Breitere Einstiegstüren mit vergrößertem Einstiegsraum sollen zukünftig das Ein- und Aussteigen beschleunigen. Eine gute Fahrgastinformation über Monitore und WLAN gehören nun wohl zum Standard für den SPNV im Rhein-Ruhr-Raum. Auch die Flächen für Fahrräder, Kinderwagen und Rollstühle sind nicht mehr mit Klappsitzen versehen, sondern

### **In dieser Ausgabe:**

- S. 1 - 4: S-Bahn, NWL, LÜN - MS**
- S. 5 - 7: LÜN - MS, ÖPNV-Modellregion**
- S. 7 - 9: Hagener Straßenbahn**
- S. 9 - 11: Mülheim an der Ruhr, Bottrop**
- S. 11 - 12: Impressum, Termine**

mit Anlehnpostern. So wird den Nutzern an dieser Stelle zukünftig manche Diskussion erspart.

In Herne angekommen wurde mit einem feierlichen Roll-In eines Fahrzeugs die Halle, die als Werkstatt für alle Arbeiten an, auf und unter den Fahrzeugen dient, auf der Fläche der ehemaligen Zeche General Blumenthal in Betrieb genommen. Hierzu war ein Bergmannschor angetreten und in der Eröffnungsrede wurde expliziert darauf hingewiesen, dass sogar einige ehemalige Kumpel der Zeche nun hier einen neuen Arbeitsplatz gefunden haben.

## **NWL will die obere Lahntalbahn stärken**

**Erndtebrück. (mt) Die obere Lahntalbahn verbindet den Eisenbahnknotenpunkt Erndtebrück im südlichen Westfalen mit Marburg an der Lahn. Nach dem Passieren der Rhein-Weser-Wasserscheide in einem Scheiteltunnel folgt die eingleisige Nebenbahn dem Tal der Lahn und mündet in Cölbe in die Main-Weser-Bahn ein.**

Die Glanzzeiten, zu denen Eilzüge von Köln über Siegen, Biedenkopf, Marburg bis nach Frankfurt verkehrten, liegen schon weit zurück. Den Tiefpunkt erreichte das Zugangebot Mitte der 80er Jahre, als zwischen Bad Laasphe und Erndtebrück werktäglich nur noch ein Schülerzugpaar verkehrte. Seit Mitte der 90er Jahre wird dieser Abschnitt im Zweistundentakt bedient. Zwischen Bad Laasphe und Marburg verkehrt die Bahn heute im Stundentakt und wird von den Fahrgästen gut angenommen. Der Verkehr wird von der Kurhessenbahn durchgeführt. Das Tochterunternehmen der Deutschen Bahn betreibt sowohl die Infrastruktur als auch den Zugbetrieb. Der Betrieb wird mit Triebwagen der Baureihe 642 (Siemens Desiro) abgewickelt, die teilweise in Doppeltraktion verkehren.

### **Marburg - Siegen direkt**

Zugreisende aus dem Lahntal in das Siegerland müssen bisher stets in Erndtebrück umsteigen. Hier besteht ein Taktknoten zur stündlich verkehrenden Rothaarbahn, die in Betzdorf startet und Siegen über Erndtebrück mit Bad Berleburg verbindet. Aktuell plant der NWL jetzt auch für den Abschnitt Erndtebrück – Bad Laasphe die Einführung des Stunden-

Sozusagen an alter Stelle in neuer Form sind moderne Arbeitsplätze entstanden. Auf dem Gelände wird die gesamte Flotte der 31 neuen S-Bahn-Fahrzeuge gewartet und es ist sogar noch Platz für Erweiterungen, um auch noch mehr an Dienstleistungen für Triebwagen der Firma Stadler anbieten zu können. Die Fahrzeuge kommen ab 15. Dezember 2019 auf den Linien S 2, S 3, S 9, RB 32, RB 40 und RE 49 nach und nach zum Einsatz. Ab Mitte 2020 sollen auf den genannten Linien nur noch die neuen Fahrzeuge rollen.

takts. Dazu muss der aufgelassene Kreuzungsbahnhof Saßmannshausen wieder hergestellt werden. Weiterhin soll ein Flügelzugkonzept eingeführt werden, bei dem in Erndtebrück die Züge aus Richtung Siegen in die Richtungen Bad Berleburg und Marburg geteilt werden. Das erfordert den Einbau weiterer Weichenverbindungen in Erndtebrück, da dort aus den Bahnhofsgleisen entweder nur nach Marburg oder nur nach Bad Berleburg ausgefahren werden kann. Weiterhin muss die Fahrzeit im Abschnitt Erndtebrück – Bad Berleburg verkürzt werden, um die zusätzliche Zeit für das Flügeln und Vereinigen der Züge zu gewinnen.

Zur Umsetzung hat der NWL mit der Kurhessenbahn eine Absichtserklärung („letter of intent“) erstellt, in dem die Maßnahmen beschrieben werden. Nach einer „Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung“ soll die Umsetzung bis 2027 erfolgen. In diesem Jahr ist auch die Sanierung des 321 Meter langen Scheiteltunnels geplant.

Als Markttest fahren bereits ab Fahrplanjahr 2020 an Samstagen zwei Zugpaare von Marburg nach Betzdorf und zurück, so dass nach 37 Jahren wieder regelmäßig eine durchgehende Verbindung zwischen Siegen und Marburg angeboten wird.

## Kommentar

*Die Initiative des NWL, den Schienenpersonenverkehr auch in den ländlichen Gebieten zu fördern, ist sehr zu begrüßen. Regionen abseits der Ballungsgebiete dürfen nicht verkehrstechnisch abgehängt werden. Erfreulich ist auch, dass die Sanierung des Scheiteltunnels durch DB RegioNetz geplant ist. Gleichwohl lässt die Absichtserklärung viele Fragen offen. Am vorgeschlagenen Konzept sind auch der Rhein-Main-Verkehrsverbund als Aufgabenträger und die Hessische Landesbahn als Betreiber der Rothaarbahn beteiligt. Eine Abstimmung mit diesen Parteien wird in der Absichtserklärung jedoch nicht erwähnt.*

*Das größte Fragezeichen steht hinter dem Fahrzeugkonzept. Es ist schwer vorstellbar, dass die zur Zeit eingesetzten Fahrzeuge der Hersteller Siemens und Alstom gemeinsam in Mehrfachtraktion betrieben werden können. Auch zu diesem Thema findet sich in der Absichtserklärung kein Hinweis.*

*Wünschenswert wäre auch der schnellstmögliche Einbau einer Weichenverbindung im Bahnhof Erndtebrück. Diese würde es ermöglichen, die Züge aus Siegen und nach Marburg am gleichen Bahnsteig halten zu lassen. Bis zur Einführung der durchgehenden Züge könnte dieser knappe Anschluss dadurch besser und bequemer erreicht werden.*

## NWL: Neuer Nahverkehrsplan in Arbeit

**Unna/Münster. (le)** Seit einiger Zeit arbeiten die Experten des Nahverkehrs Westfalen-Lippe (NWL) an der Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP). Zur Zeit werden die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung ausgewertet, die im August und September erfolgte und rund 600 Eingaben brachte. Der Konzeptentwurf für den NVP soll im ersten Halbjahr 2020 fertiggestellt und noch vor der Sommerpause von der Verbandsversammlung verabschiedet werden. Einige Zielrichtungen sind schon bekannt, u. a. wurde ein Angebotszielkonzept für eine S-Bahn Münsterland vorgestellt.

Im Jahre 2016 hatte die Verbandsversammlung des NWL veränderte Richtwerte für die Bedienung auf den einzelnen Streckenabschnitten verabschiedet. Vorzusehen sind bei einem durchschnittlichen Belastungsquerschnitt im Streckenabschnitt von

- 12.500 Reisenden und mehr mindestens vier stündliche Verbindungen mit Differenzierung in schnelle und langsame Züge
- 7.500 bis unter 12.500 Reisenden mindestens drei stündliche Verbindungen
- 5.000 bis unter 7.500 Reisenden mindestens zwei stündliche Verbindungen mit Verdichtung in der Hauptverkehrszeit oder zusätzlichem Zweistundentakt mit Differenzierung in schnelle und langsame Züge
- 3.000 bis unter 5.000 Reisenden zwei stündliche Verbindungen
- 2.000 bis unter 3.000 Reisenden Stundentakt mit HVZ-Verdichtung

- 500 bis unter 2.000 Reisenden Stundentakt
- unter 500 Reisenden Stundentakt, in begründeten Fällen Zweistundentakt.

### Mehr Züge notwendig

Schon 2016 zeigte sich, dass bei Anwendung der Richtwerte zahlreiche Hauptstrecken im Münsterland und im Ruhr-Lippe-Raum an den verschiedenen Betriebstagen (montags bis freitags, samstags, sonn- und feiertags) ein dichteres Angebot benötigen, was z. T. auch schon umgesetzt wurde, u. a. mit der dritten stündlichen Verbindung auf den Strecken Hamm – Paderborn und aktuell Essen – Münster sowie der zweiten ganztägigen Verbindung Münster – Osnabrück. In Südwestfalen, im Sauerland und in großen Teilen des Westmünsterlands entsprach das damalige Angebot hingegen ausnahmslos den Richtwerten. Jetzt werden die aktualisierten Fahrgastzahlen mit

den Richtwerten abgeglichen und auch im Blick auf die nötige Verkehrswende Konzepte für die Strecken und Knoten erarbeitet und mit den benachbarten Aufgabenträgern abgestimmt, wobei auch neue Anforderungen an die Infrastruktur ermittelt werden, die zügig umgesetzt werden müssen.

## S-Bahn Münsterland

In der Dezember-Sitzung der Verbandsversammlung wurde ein Angebotszielkonzept für eine S-Bahn Münsterland vorgestellt, das bei hohem zeitlichen Druck inklusive aufwärtskompatiblen Zwischenstufen in den letzten Monaten erarbeitet worden ist. Nach dem Beschluss der Verbandsversammlung werden die Ansätze dieses Zielkonzeptes im Rahmen der Aufstellung des neuen NVP berücksichtigt. Das Konzept sieht auf allen Schienenachsen von/nach Münster eine S-Bahn (S) im Halbstundentakt vor, die durch Expresszüge (RE/RRX) ergänzt wird. Für die Achse Münster – Dortmund werden zunächst die Planungen des Deutschlandtaktes angenommen, bis hier Entscheidungen zum Ausbau und zur Angebotsstruktur getroffen wurden. Es erfolgt eine Taktung im Raster 30' bzw. 15', um den übergeordneten Taktknoten Münster Hbf. für ideale Umsteigebeziehungen optimal einbinden zu können. Zur Reduzierung von wendenden Zügen im hoch ausgelasteten Hauptbahnhof Münster sollen mögliche Durchbindungen oder Linienerlängerungen geprüft werden. Im Raum Osnabrück ist auch das dort erarbeitete Konzept OS-Bahn berücksichtigt worden.

Vorgesehen sind folgende S-Bahn-Linien:

- S 1: Münster – Dortmund (RB 50, stündlich)
- S 2: Münster – Haltern – Essen (RE 42)
- S 3: Münster – Coesfeld (RB 63)
- S 4: Münster – Gronau – Enschede (RB 64, ab Gronau stündlich)
- S 5: Münster-Hiltrup – Münster Hbf – Rheine (RB 65)
- S 6: Münster – Osnabrück – Vehrte (RB 66, ab Osnabrück stündlich)
- S 7: Münster – Warendorf – Bielefeld (RB 67,

ab Warendorf stündlich)

- S 8: Münster – Wolbeck – Sendenhorst (20-Minuten-Takt, ab Wolbeck alle 20/40-Minuten)
- S 9: (HVZ Burgsteinfurt –) Münster Zentrum Nord – Münster Hbf – Hamm – Paderborn (RB 89, Burgsteinfurt – Münster Zentrum Nord stündlich)

Zwischen Münster-Hiltrup und Münster Zentrum Nord ist so ein 15-Minuten-Takt von S 5 und S 9 möglich.

Die überlagernden RE/RRX-Linien auf den einzelnen Korridoren sind:

- RRX 3: Köln/Bonn Flughafen – Dortmund – Münster (RE 3/RE 6)
- RRX 7: Düsseldorf – Essen – Münster – Osnabrück (RE 2)
- RE 14: Essen – Dorsten – Coesfeld – Münster
- RE 7: Krefeld – Köln – Wuppertal – Hamm – Münster – Rheine
- RE 13: Eindhoven – Venlo – Wuppertal – Hamm – Münster – Enschede – Zwolle
- RE 15: Münster – Rheine – Emden

neuer RE: Münster – Warendorf – Bielefeld  
Für die Strecke Dorsten – Borken ist ab 2022 ein Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit vorgesehen, für die Verbindung Dortmund – Coesfeld – Enschede gibt es die Zielvorstellung einer RE-Verbindung zusätzlich zur RB 51.

## Neue Haltepunkte

Es sind acht neue Haltepunkte vorgesehen, im Stadtgebiet Münster Preußenstadion, Geist, Danziger Freiheit, Handorf-Dorbaum (Sudmühle) und Kinderhaus, in der Region Lünen-Alstätte und Dülmen West (beide an der RB 51), Belm und Vehrte (beide Kreis Osnabrück). Hinzu kommen die neuen Halte an der Reaktivierungsstrecke Münster – Sendenhorst.

Auf mehreren Korridoren, insbesondere den eingleisigen Strecken, müssen für das Konzept Infrastrukturausbauten erfolgen, auf anderen ist eine Umsetzung bereits kurzfristig bzw. mit geringerem Ausbau möglich. Die Strecke Münster – Enschede soll vollständig elektrifiziert werden.

## Neues von der Strecke Lünen – Münster

**Lünen/Münster. (le)** Während das Bahnbündnis Westfalen (wir berichteten in *Ruhrschiene 2019#3*) zunächst inhaltliche Antworten aus Berlin erhielt, sperrt die DB die Strecke zwischen Lünen und Davensberg zwecks Sanierung ab dem 06.01.2020 bis zum Ende der Sommerferien am 12.08.2020 ganz.

Auf seine Briefe an Verkehrsminister Scheuer und Bahnchef Lutz bekam das Bahnbündnis Westfalen Absagen für den angedachten Bahngipfel im Dezember. Beide Adressaten verwiesen auf die laufende Untersuchung eines weiteren Teilausbaus der Strecke im Rahmen des Deutschland-Takts (D-Takt) für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030. Erst nach Vorliegen des 3. Gutachterentwurfs für den D-Takt, voraussichtlich im Frühjahr 2020, sei eine Grundlage für weitere Gespräche gegeben. Eventuell könne es jedoch schon im 1. Quartal 2020 zu Gesprächen kommen, wenn Herr Pofalla von der DB sich an der Strecke ein Bild von den Sanierungsarbeiten machen wird. Auch von einem Besuch von Staatssekretär Ferlemann vom BMVI war die Rede.

Das Fahrplankonzept des D-Takts sieht für die Strecke zusätzlich zum stündlichen Fernverkehr Köln – Dortmund – Münster – Hamburg je eine zweistündliche Bedienung der Strecke durch den angedachten IC 34 Frankfurt – Siegen – Dortmund – Münster und den RRR 3 Köln/Bonn Flughafen – Neuss – Essen-Altenessen – Dortmund – Münster vor, die jeweils nur in Lünen halten würden. In der Diskussion im Bahnbündnis verwies PRO BAHN darauf, dass dies noch nicht dem Verkehrsbedürfnis auf der Relation entspreche. Auch für Orte wie Werne und Ascheberg sei mehr als eine stündliche Verbindung in die Oberzentren Dortmund und Münster erforderlich. Auch hätten Verspätungen auf der Strecke immer wieder große Auswirkungen auf die Anschlussstrecken, vor allem auf der RRR-Achse Dortmund – Duisburg – Köln und der Wupper-Achse Dortmund – Hagen – Wuppertal – Köln. So folgt den Fernzügen aus Hamburg ab Dortmund der RE 1 (Hamm – Aachen) in kurzem Abstand, ab Hagen der RE 13 (Hamm – Venlo). Weitere

Folgeverspätungen und Anschlussverluste seien so vorprogrammiert. Bislang gebe es bei den Bewertungen für den BVWP keinerlei Berücksichtigung einer verbesserten Betriebsqualität, so dass der sinnvolle Vollausbau der Strecke immer wieder an einem zu niedrigen Nutzen-Kosten-Index scheitere.

### Sieben Monate Vollsperrung

Ab Januar folgt dann die Vollsperrung der Strecke auch für die RB 50 (Münster – Dortmund), die dann nur noch im Pendelverkehr Münster – Davensberg und Lünen – Dortmund unterwegs ist. Während der Sperrung werden auf einer Strecke von drei Kilometer von Werne Richtung Lünen und von zwei Kilometer von Ascheberg Richtung Davensberg beidseitig der Gleise Spundwände eingebracht und horizontal miteinander verspannt. Dadurch soll der Bahndamm gesichert werden, wobei die Möglichkeit des zweigleisigen Ausbaus bereits berücksichtigt wird. Nach der Sanierung soll wieder die übliche Streckengeschwindigkeit (überwiegend 160 km/h) gefahren werden können.

Für den notwendigen Schienenersatzverkehr gibt es ein interessantes Konzept von drei Linien. Neben einer Verbindung aller Bahnhöfe von Davensberg bis Lünen wird eine Schnelllinie von Davensberg direkt nach Werne und zusätzlich eine Linie von Davensberg über Nordkirchen nach Selm mit Anschluss an die RB 51 (Enschede – Dortmund) angeboten. Da auf der erst 1928 fertiggestellten Strecke die Bahnhöfe nicht sehr zentral liegen, werden neben den Haltestellen an den Bahnhöfen auch jeweils Halte an einer weiteren stadtnahen Haltestelle angeboten, so in Werne Stadthaus, Capelle Dorf und Ascheberg Altenwohnheim sowie in Nordkirchen Rathaus. Erwartet wird, dass Fahrgäste von Münster nach Dortmund ganz

überwiegend die schnelleren Fahrmöglichkeiten mit Umstieg in Hamm bzw. Dülmen nutzen. Für Abokunden in der Relation sollen auch die Fernverkehrszüge nutzbar sein. Diese werden wie schon zur Zeit alle zwei Stunden über Recklinghausen mit Zwischenhalt in Gelsenkirchen

nach Essen – Düsseldorf geführt (Haltausfall Dortmund und Bochum). In der anderen Stunde verkehren sie über Hamm nach Dortmund, wobei der Halt Hagen in Richtung Köln ausfallen und die Zeitlage des RE 1 zwischen Hamm und Dortmund verschoben werden muss.

## Wird der VRR ÖPNV-Modellregion?

**Gelsenkirchen. (le) In seiner Dezember-Sitzung hat der Verwaltungsrat der VRR AÖR den Vorstand beauftragt, ein verbundweites Konzept zur Steigerung der Angebotsqualität und Entwicklung innovativer Tarifmodelle zu erarbeiten und sich als Modellregion im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung zu bewerben. Zur Stärkung des Nahverkehrs sollen im Rahmen der Bewerbung insbesondere das Leistungsangebot im Öffentlichen Verkehr ausgeweitet und die zwingend erforderlichen Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur berücksichtigt sowie ein innovativer Tarif und entsprechende eTarifmodelle erarbeitet werden.**

Das Konzept des VRR setzt auf zwei Komponenten: Leistungsangebot/-qualität und Tarif. Die Leistungsangebote im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) müssten zwingend parallel entwickelt und ausgebaut werden. Durch eine Absenkung des Tarifniveaus wird mit deutlichen Zuwächsen bei den Fahrgastzahlen und den Reiseweiten im gesamten ÖPNV gerechnet. Daher sind nicht nur die Leistungsangebote in SPNV und ÖSPV auszuweiten, erforderlich ist ebenso ein Ausbau der Infrastruktur und die Beschaffung neuer und zusätzlicher Fahrzeuge. Über die dafür notwendigen Fördermittel (einmalig für Investitionen und regelmäßig für den erweiterten Betrieb) gibt es noch keine Aussagen.

Im Gegensatz zu anderen Städten und Ballungsräumen setzt der VRR beim Tarif mit Blick auf die Pendlerstatistik nicht auf ein 365-Euro-Ticket für die einzelnen Städte, da damit mehr als die Hälfte der Berufspendler nicht erreicht würden, weil sie auf dem Weg zur Arbeit Stadtgrenzen überschreiten. Der Tarif soll möglichst einfach sein und deshalb nur zwei Preisstufen (Stadt/Kreis und Verbund) und zwei Ticketarten (EinzelTicket und Abo) umfassen. Die Preise für die EinzelTickets sind mit 2 und 4 Euro angesetzt, die Abos sollen monatlich 50 und 80 Euro kosten. Ergänzt wird dieses

schlanke Sortiment mit daraus abgeleiteten Tickets für Kinder, Schüler, Studenten, Azubis und SGB-Leistungsempfänger. Auch das Next-Ticket (wir berichteten in **Ruhrschiene 2019#3**) mit seiner Preisberechnung aus Festpreis und entfernungsabhängigem Leistungspreis soll entsprechend angepasst und daher stark verbilligt werden. Generell soll das Tarifniveau stabil bleiben und nicht jährlich angepasst werden. Für die tariflichen Komponenten errechnet der VRR einen Förderbedarf von zunächst 221 Mio. Euro pro Jahr, der für fünf Jahre mit Dynamisierung angemeldet wird.

### Kommentar

*Der VRR plant einen großen Wurf – und alle ziehen mit. Noch fehlen die Warrufe der Bedenkenräger und Miesmacher, selbst aus den Reihen der kommunalen Verkehrsunternehmen kommen nicht die gut einstudierten Klagelieder, sondern Lob für die Initiative. Bei genauer Betrachtung zeigt sich, dass der größere Fahrgastzuwachs im SPNV zu erwarten ist, da dieses Angebot eher geeignet ist, Autofahrer zum Umsteigen zu animieren. Aber auch die kommunalen Verkehrsbetriebe müssen ihr Angebot stärker auf die SPNV-Verbindungen ausrichten und insbesondere in den Berufsverkehrsspitzen erhöhen, damit das günstige Ticket kein leeres Versprechen*

bleibt, weil nicht alle Fahrgäste mitgenommen werden können. Auch in den Nachtstunden fehlt fast überall das Anschlussangebot an die letzten SPNV-Verbindungen, die der VRR in den letzten Jahren Schritt für Schritt ausgebaut hat. Auf S 1 und RE 1 ist die Nachtlücke selbst in der Woche schon fast geschlossen.

Für die Ausweitung des SPNV-Angebots muss das Land die SPNV-Pauschale gezielt erhöhen. Dank der deutlichen Steigerung der Regionalisierungsmittel durch den Kieler Schlüssel und jetzt auch noch durch weitere Aufstockungen nach dem Klimapaket des Bundes ist es dazu auch in der Lage. Der Bund könnte seinen Teil dazu am besten dadurch beitragen, dass er die Trassenpreise für den SPNV absenkt, wie er es für den Güterverkehr bereits tut. Zur Zeit wird noch die Mehrbestellung von Zügen durch das lineare Trassenpreissystem bestraft, bei dem für zusätzliche Züge keine Ra-

batte gewährt werden, obwohl die Kosten von DB Netz durch mehr Züge nur marginal steigen.

Bei dem neuen Tarifmodell sollte es möglichst keine Verlierer geben. Über eine Abschaffung der Kurzstrecke kann man reden, der Sprung von 1,70 Euro heute auf 2,00 Euro ist noch verkraftbar. Aber der heutige Zwei-Waben-Tarif zwischen zwei benachbarten Stadtteilen in verschiedenen Städten kann nicht so einfach ganz entfallen. Nach unserer Schätzung fallen heute mindestens 6 bis 10 % aller Fahrten im VRR in diese Relationen, so z. B. von Herne Mitte nach Bochum Mitte oder von Essen Mitte nach Mülheim Mitte. Eine Preiserhöhung von 2,80 Euro auf 4,00 Euro für eine 2 km lange Fahrt von Oberhausen-Dümpten nach Mülheim-Dümpten wäre abschreckend teuer und würde wieder neue Hürden bei stadtgrenzüberschreitenden Fahrten aufbauen, die im Angebot bereits zur Genüge bestehen.

## Fahrplanwechsel bei der Hagener Straßenbahn

**Hagen. (red)** Nach der großen Liniennetzreform 2003, die zu deutlichen Fahrgastzuwächsen von 33 Mio. im Jahre 2001 auf 38 Mio. im Jahre 2005 geführt hat, kam es in den Jahren 2008 und 2009 aufgrund der Haushaltslage zu deutlichen Einsparungen beim ÖPNV. So wurde das Angebot von ca. 10 auf 8,2 Mio. Bus-Km/Jahr in zwei Stufen reduziert. Zunächst wurde 2008 ein Abendnetz (NE-Netz) bereits ab 21:30 Uhr eingeführt. 2009 kam es dann zu Einsparungen im gesamten Liniennetz in Form von Taktausdünnungen. Das Angebot hielt sich dann abgesehen von kleineren Änderungen und Optimierungen ca. 10 Jahre lang auf diesem Niveau.

Im Rahmen der Ende 2015 beschlossenen Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes und durch massive, fraktionsübergreifende Forderungen aus der Politik, die im Jahre 2018 in mehrere Ratsbeschlüsse mündeten, hat die Hagener Straßenbahn AG nun als ersten größeren Schritt ein verbessertes Angebotskonzept entwickelt. Dieses beinhaltet:

- starke Achsen mit dichten, merkbaren Takten
- nach Möglichkeit einen integralen Taktverkehr (ITF) auf den Hauptachsen
- Ausdehnung des normalen Liniensystems in den Spätverkehr und damit Ausweitung des Angebots
- verbessertes Angebot auch samstags, sonntags und an Feiertagen

- bessere Anschlüsse an den Schienenverkehr
- neue Linienführungen zur verbesserten Anbindung von Wohngebieten

Ein Überblick über die Maßnahmen:

- 510/512 von Boele über Loxbaum, Altenhagen, Hauptbahnhof, Stadtmittel bis Eilpe in der Regel im 10-Minuten-Takt, ab dort 510 im 20-Minuten-Takt bis Rummenohl und 512 im 20-Minuten-Takt bis Selbecke, stündlich weiter bis Breckerfeld (weitere Fahrten mit Linie 84)
- 511 fährt als Schnellbus zwischen Haspe und der Innenstadt mit nur wenigen Halten
- 514/543 vom Spielbrink über Haspe und Wehringhausen, Hbf, Stadtmittel, Fleyer Viertel, Hoheleye bis Loxbaum weitgehend im 15-Min-Takt. Aufgabelung im Bereich Haspe-

# Hagener Straßenbahn

Wehringhausen sowie Helfe

- 515 nun zwischen Hauptbahnhof, Stadtmitte, Fachhochschule Südwestfalen, Fernuniversität und Loxbaum im 15-Minuten-Takt, stündliche Verlängerung von Herbeck bis Hohenlimburg, damit direkte Verbindung Industriegebiet Lenetal – Hohenlimburg
- 516 nun zwischen Eilperfeld und Vorhalle im 15-Minuten-Takt, dort Aufgabelung nach Brockhausen (wieder angebunden) und Vorhalle Bf
- 517 nun in der HVZ auch zwischen Stadtmitte und Hohenlimburg im 15-Minuten-Takt, damit Stärkung dieser schnellen Verbindung zwischen Innenstadt und Hohenlimburg
- 518 nun zwischen Herdecke und Emsterfeld mit 519 zu 15-Minuten-Takt auf gleicher Strecke vertaktet
- 520, 541 und SB72 nun zwischen Innenstadt und Remberg 10-Minuten-Takt durch drei 30-Minuten-Takte
- 521 nun ganztägig nach Gevelsberg-Knapp
- 527 bekommt einen neuen Linienweg im Bereich Ernst (Am Waldesrand) zur besseren Erschließung des dortigen Wohngebietes (dies führte schon zu Bürgerprotesten, die Politik ist bislang allerdings auf Seite der HST)
- 530 nun Stundentakt (bisher 2-Stunden-Takt) und Durchbindung auf die 539 nach Wiblingwerde. ITF-Knoten am Bahnhof Hohenlimburg auf den Zugverkehr (RE 16)
- 534 nun durchgehend im 30-Minuten-Takt nach Im Sibb
- 535 nun deutlich ausgedehnte Betriebszeiten, Verlängerung bis zum Markt und damit Anbindung an die Innenstadt, Veränderte Linienführung im Bereich Bissingheim mit Anbindung der Elmenhorststraße
- 542 von Kabel bis Westerbauer im 10-Minuten-Takt statt bisher 15-Minuten-Takt. Nach Gevelsberg 10/20-Minuten-Takt, da der EN-Kreis keinen 10-Minuten-Takt finanzieren möchte. Auch sonntags 15-Minuten-Takt auf Hagener Stadtgebiet statt bisher 60-Minuten-Takt, in Gevelsberg sonntags von 12 bis 19 Uhr 30-Minuten-Takt.
- Auf dem Abschnitt Boele – Loxbaum – Sied-

lerstr. durch Überlagerung der Linien 510/512 und 542 außer von 9 – 12 Uhr 5-Minuten-Takt

- SB72 neu eingeführt als schnelle Verbindung von der Innenstadt nach Hohenlimburg auf direktem Weg über Remberg, Eppenhäusen und Herbeck im 30-Minuten-Takt
- Nachtexpress nun erst ab 22:30 täglich im Stundentakt. Letzte Fahrt in alle Richtungen ab Stadtmitte nun auch sonntags bis donnerstags 0:30 Uhr.

Die Maßnahmen bedeuten eine Mehrbelastung von 2,9 Mio. Euro im Jahr. Das ist insofern bemerkenswert, als dass sich die Stadt noch immer in der Haushaltssicherung befindet. Andererseits ist der Handlungsdruck im Bereich ÖPNV auch vor dem Hintergrund der Feinstaub- und Klimadiskussion, des Masterplans Mobilität und des Nahverkehrsplans enorm.

Für besondere Schwierigkeiten bei der Planung sorgte die sehr späte Bekanntgabe der Fahrplandaten der DB. Der Termin 15.12.2019 für den Fahrplanwechsel wurde unter anderem gewählt, um eine optimale Abstimmung der Anschlüsse auf den SPNV, gerade auch vor dem Hintergrund der S-Bahn-Taktumstellung zu gewährleisten. In Hagen betrifft dies vor allem den geplanten 30-Minuten-Takt durch die Linien S 8 und S 9 anstelle des bisherigen 20/40er Taktes der S 8. Durch die nun spätere Betriebsaufnahme der S 9 werden natürlich bereits geplante Anschlüsse wieder konterkariert bzw. kommen erst später voll zur Geltung.

Auch dieses neue Liniennetz wird sicherlich noch an der ein oder anderen Stelle angepasst werden müssen. Die Politik hat schon vor der Einführung des neuen Netzes weitere Punkte gesetzt, die in künftigen Sitzungen beraten werden.

Im politischen Raum werden zurzeit weitere Verbesserungen im ÖPNV diskutiert. Dazu gehört auch die Ausweitung der Busbeschleunigung durch zusätzliche Vorrangschaltungen und Busspuren. Eine neue Busspur in der Körnerstr. zwischen Altenhagener Brücke und Stadtmitte soll in Kürze beidseitig eingerichtet werden. Allerdings wird diese Busspur auf



Forderung des ADFC auch gleichzeitig eine Fahrradspur werden. Es wird sich zeigen, wie gut sich diese beiden Verkehrsträger auf einer gemeinsamen Spur vertragen. Weitere Punkte, die zurzeit in Hagen politisch diskutiert werden:

- Umstieg auf Elektromobilität in Form von E- oder BOB-Bussen
- Einstieg in ein höherwertiges ÖPNV-System

(Metrobus, BRT, Tram, RegioTram)

- Umbau und Reaktivierung von SPNV-Stationen.

*Mit dem Fahrplanwechsel am 15.12. ist ein wichtiger Schritt in die Zukunft des ÖPNV in Hagen getan. Auf die Auswirkungen und auch die weitere Entwicklung dürfen wir gespannt sein.*

## Mülheim auf dem Weg zu einem neuen NVP

**Mülheim an der Ruhr. (ah/le) Nachdem sich die Ratsfraktionen im Sommer nach und nach von der Verwaltungsvorlage „Netz 23“ (vgl. *Ruhrschiene 2019#2*) distanzieren hatten, haben die drei etattragenden Fraktionen SPD, CDU und Bündnis 90 / Die Grünen für die Haushaltssitzung des Rates am 7. November ein umfassendes Eckpunktepapier vorgelegt, dass den langjährigen Forderungen der Bezirksregierung nach einer Stärkung der Schiene und dem Abbau von parallelen Busverkehren gerecht wird, aber auch die finanziellen Engpässe der Stadt im Auge behält.**

Die drei Fraktionen erklären einerseits, dass der ÖPNV angesichts seiner Kostenstruktur einen deutlichen Beitrag zur Haushaltskonsolidierung erbringen müsse, stellen andererseits aber auch klar, dass dies nicht durch schlichte Angebotsreduzierung zu erbringen sei: Vielmehr seien zunächst jene Maßnahmen umzusetzen, die nicht mit einer Reduzierung der Angebotsqualität einhergehen. Dabei soll der Erhalt der Straßenbahn als Rückgrat des ÖPNV-Angebots und die Umgestaltung des Busnetzes auf eine entsprechende Zubringerfunktion maßgeblicher Bestandteil eines neuen Nahverkehrsplans sein.

Als allgemeine Vorgaben nennt der beschlossene Antrag:

- die vollständige Entflechtung der Parallelverkehre im Bereich des Busnetzes insbesondere im Innenstadtbereich nach Maßgabe der bekannten Hinweise der Bezirksregierung
- die nachfrageorientierte Überprüfung der Linienführungen und Endhaltepunkte sowie die Streichung von Umläufen durch Aufgabe nachfrageschwacher Haltestellen
- die Reduzierung von Verwaltungskosten in der Aufbauorganisation und der Personalwirtschaft der Ruhrbahn außerhalb des bereits im Wirtschaftsplan etatisierten Betrags für den Mülheimer Gesellschafter mit dem Ziel eines

zusätzlichen Konsolidierungsbeitrages von 0,5 Mio. Euro p.a. ab 2023 sowie

- Maßnahmen zur Angebotsattraktivierung mit dem Ziel der Generierung zusätzlicher kassentechnischer Einnahmen.

Alle Maßnahmen sollen auf ihre Machbarkeit inkl. einer entsprechenden Kostenschätzung und einer Darstellung der möglichen Förderfähigkeit geprüft werden.

Daneben wurden der Verwaltung und der Ruhrbahn auf Wunsch einzelner oder mehrerer der drei Fraktionen zahlreiche Prüfaufträge erteilt, die im Verlauf der ersten drei Quartale 2020 abgearbeitet werden sollen. Den Entwurf eines neuen Nahverkehrsplans soll es dann Ende 2020 geben.

Die Linie U18 soll durch den Ruhrtunnel bis zur Hochschule Ruhr West (HRW) unter Aufgabe der Haltestelle Königstraße (kein Platz für Hochbahnsteige) verlängert werden. Alternativ soll die Linie 901 entweder wie bisher am Hauptbahnhof enden oder an einer neuen barrierefreien Endhaltestelle an der HRW. Dabei sollen die die anfallenden Investitionskosten inkl. möglicher Förderalternativen, die vermiedenen Betriebskosten für den kürzeren Umlauf der Linie 901 sowie die notwendigen Investitionskosten für eine Ertüchtigung der Zugsicherungs- und Zugleittechnik im Tunnel

gegenübergestellt werden.

Bezüglich des Ruhrtunnels soll der vollständige, stadtbildverträgliche Rückbau der Haltestelle Schloß Broich unter Berücksichtigung sicherheitstechnischer Aspekte wie Entfluchtung bzw. Entlüftung geprüft werden.

Das Nachtnetz soll auf zwei städteübergreifende Buslinien beschränkt und ansonsten als On-Demand-Angebot gestaltet werden:

- Ost-West-Richtung: DU Hbf – HRW – MH Hbf – Heißen-Kirche – Rhein-Ruhr-Zentrum – Essen Hbf
- Nord-Süd-Richtung: OB-Sterkrade – OB Neue Mitte – OB Hbf – MH Hbf – MH-Saarn.

Es soll geprüft werden, welche Haltestellen sich als Mobilitätsstationen (Verknüpfung von ÖPNV, Fahrrad, Car-Sharing, Park-and-Ride usw.) eignen.

Gemeinsam mit der Universität DU-E und der HRW soll eine Hochschullinie mit Anbindung an die jeweiligen Hauptbahnhöfe geprüft werden.

Für die konkrete Angebotsplanung sollen u.a. folgende Punkte berücksichtigt werden:

- Einbeziehung aller relevanten Akteure wie Fahrgastverbände, Bürgerbus Styrum und Taxi- bzw. Busunternehmen (für On-Demand-Verkehre)
- Vorschläge zur Liniennetzstruktur sind mit Fahrgastzahlen zu unterlegen
- Erstellung von Öko- bzw. Klimabilanzen für alle Vorschläge zur Liniennetzstruktur
- Einbeziehung von On-Demand-Konzepten auch untertätig in nachfrageschwächeren Bereichen der Stadt
- Überprüfung und ggf. Anpassung der Betriebszeiten (HVZ, NVZ, SVZ, Nachtnetz) auf Grundlage von Fahrgastzahlen
- für die Schiene ein 10-/20-Minuten-Takt (HVZ/NVZ) als Alternative zu dem im NVP 2017 angesetzten 15-Minuten-Takt
- Erreichbarkeit des Stadtzentrums weiterhin möglichst binnen 20 Minuten
- wirtschaftliche Erbringung der ÖPNV-Dienstleistungen soll wirtschaftlich erfolgen
- Berücksichtigung des Prinzips „Sicher, sauber, pünktlich.“ für die Angebotsplanung.

## Kommentar

*PRO BAHN begrüßt das umfangreiche Papier, sieht darin aber auch einige Schwächen und Kritikpunkte. Das gilt zum Beispiel für das Nachtnetz mit nur noch zwei Linien, aber auch eine mögliche Verschiebung des Systembruchs zwischen Stadtbahn (U18) und Straßenbahn (901) vom Hauptbahnhof zur Fachhochschule. Positiv bewerten wir das klare Bekenntnis zur Schiene sowie die Überlegung, die Taktzeiten auf der Schiene wieder an Essen und Oberhausen anzupassen.*

*Bei der vorgesehenen Entflechtung der Parallelverkehre zur Schiene muss mit Augenmaß vorgegangen werden. Eine Umlenkung der Hafenlinie 135 über die Nordbrücke statt der Schlossbrücke (Hafenshuttle) wäre sehr sinnvoll. Auch in Dümpten kann ein Stadtteilbussystem mit Anschluss an die Straßenbahn installiert werden, wenn eine geeignete Umsteigehaltestelle geschaffen wird. Und auch eine Straßenbahnverlängerung nach Saarn könnte hier gute Anschlüsse an Stadtteilbusse bieten. Aber gegen ein Brechen der gut ausgelasteten Buslinien 122 und 124 an der Broicher Mitte spricht einiges. Zum einen ist hier kein Umstieg Bus – Straßenbahn ohne Queren der stark befahrenen Straße möglich. Des weiteren sind die Fahrgäste kaum bereit, so kurz vor der Innenstadt noch einen Umstieg in Kauf zu nehmen, ohne dass sie davon deutliche Vorteile haben. Es würde ja auch kaum jemand erwägen, in Essen die Linie SB 16 an der Universität enden zu lassen oder in Duisburg die Linien 920 und 921 an der Pauluskirche. Hinzu kommt, dass die 102 selbst im 10-Minuten-Takt zu vielen Zeiten nicht ausreichende Kapazitäten bieten könnte.*

*Im Hinblick auf die Ticketpreise bei On-Demand-Angeboten halten wir ein Nachtnetz mit nur noch zwei städteübergreifenden Buslinien nicht für bedarfsgerecht. Während in den Stadtteilen Holthausen, Menden, Selbeck, Mintard und Teilen von Broich und Speldorf ein solches Angebot durchaus auf Akzeptanz stoßen könnte, erfordert die Preisstruktur insbesondere*

für Dümpten und Styrum eine Lösung ohne zusätzliche Fahrtkosten. Sinnvoll erscheint uns, den bisherigen NE 10 als Verbindung zwischen Oberhausen, Dümpten und Innenstadt auf ggf. geänderten Linienweg beizubehalten.

Vor dem Hintergrund, dass eine stadverträgliche Umgestaltung der Duisburger Straße für hochflurige Stadtbahnen nicht möglich ist, halten wir eine Verlängerung der U18 bis zur HRW für eine sinnvolle Lösung. Dies gilt allerdings nur unter der Prämisse, dass die Linie 901 weiterhin bis Hauptbahnhof fährt und die Haltestelle Königstraße bedient. Ein Halt der U18 am Schloß Broich und der dafür erforderliche Umbau der Bahnsteige wäre dann aus Kostengründen verzichtbar, sofern sich dies nicht negativ auf die Förderung auswirkt.

Leider ist durch das ganze Verfahren erreicht worden, dass wieder einmal nichts passiert. Einige kleine Schritte wie Hafenshuttle oder Umstellung NE 12 auf Bus wären geeignet, schon nennenswerte Summen jährlich einzusparen.

## Bottrop prüft Straßenbahn

Bottrop. (le) In dem 2017 verabschiedeten NVP der Stadt Bottrop war neben der Optimierung des Busnetzes auch zusätzlich die Maßnahme enthalten, Potenziale für die mögliche Einrichtung einer Straßenbahn in der Stadt Bottrop gutachterlich zu untersuchen. Jetzt hat die Stadt ein entsprechendes Gutachten in Auftrag gegeben. Der Schwerpunkt der Untersuchung soll auf regionale Achsen mit verdichteter Siedlungsstruktur und bereits bestehendem dichten Takt gelegt werden. Hier bieten sich konkret Anknüpfungspunkte an vorhandene Straßenbahnlinien der Nachbarstädte Essen, Gelsenkirchen und Oberhausen an. Darüber hinaus wird die im interkommunalen Projekt „Freiheit Emscher“ geplante Umwelttrasse zwischen Essen und Bottrop (wir berichteten in **Ruhrschiene 2019#1**) hinsichtlich ihrer Eignung als Straßenbahntrasse betrachtet. Das Gutachten soll im 1. Halbjahr 2020 vorliegen.

## Impressum / Ansprechpartner bei PRO BAHN

**Herausgeber:** PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr, Mülheimer Straße 91, 47058 Duisburg, ☎ 0203 398 1698, ✉ info@probahn-ruhr.de, Internet: <http://www.probahn-ruhr.de>

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

**Vorsitzender:** Dirk Grenz, Baumberger Weg 1, 46145 Oberhausen, ☎ 0208 6356784, ✉ grenz@probahn-ruhr.de  
**Stv. Vors.:** Achim Walder, Krokusweg 1, 57223 Kreuztal ☎ 02732 12741, ✉ walder@probahn-ruhr.de  
**Beisitzer:** Oliver Mantel, Dortmund, ☎ 0231 13014534 und 0176 34971689, ✉ mantel@probahn-ruhr.de  
**Beisitzer:** Kurt Meisen, Weilenhäuschenstr. 9, 58332 Schwelm, ☎ 02336 82958, ✉ meisen@probahn-ruhr.de  
**Beisitzer:** Bernhard Quack, Düsseldorf Str. 22, 45145 Essen, ☎ 0201 7265726, ✉ quack@probahn-ruhr.de  
**Spendenkonto:** PRO BAHN NRW, Sparda-Bank West, IBAN: DE11 3706 0590 0003 8078 00, BIC: GENODED1SPK

**Bitte als Verwendungszweck angeben: „Ruhrschiene“!**

**PRO BAHN Regionalverband Münsterland,** Internet: <http://www.probahn-muensterland.de>, Vorsitzender: Franz Maxwill, Pfarrer-Jaegers-Str. 2, 48351 Everswinkel, ☎ 02582 99909, ✉ maxwill@probahn-muensterland.de

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

**Vorsitzender:** Frank Michalzik, Bahnhofstr. 85a, 46499 Hamminkeln-Mehrhoog, ☎ 02857 915992 ✉ vorsitzender@probahn-nrw.de

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

**Geschäftsstelle:** Friedrichstraße 95, 10117 Berlin, ☎ 0303982 0581, ☎ 0302017 9967

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

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

**Weitere Autoren:** Lothar Ebbers (le), Bernd Goerke (bg), Matthias Tuschhoff (mt). Namentlich gekennzeichnete Artikel und Kommentare geben die Meinung des Autors und nicht der Redaktion wieder.

Die Vervielfältigung der Gesamtausgabe der **Ruhrschiene** zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet, Nachdruck einzelner Artikel in anderen Publikationen nur mit Zustimmung der Redaktion und gegen Überlassung von Belegexemplaren. Die Zustimmung für den Abdruck durch andere PRO BAHN-Gliederungen ist immer gegeben.

Alle Angaben in der **Ruhrschiene**, insbesondere zu Fahrplänen und Tarifen, wurden mit großer Sorgfalt recherchiert. Eine Gewähr für die Richtigkeit kann allerdings nicht übernommen werden.

# Termine

## Was sonst noch fehlt!

(red) Schon wieder erscheint eine Ausgabe der **Ruhrschiene** kurz nach der vorherigen. Das liegt u. a. daran, dass es viele aktuelle Themen gibt, die in ein oder zwei Monaten nicht mehr frisch wären. Dieses Mal ist es sogar so, dass wir noch ein paar Themen weglassen mussten. So vermelden wir hier nur am Rande, dass sich VRR, NWL und Keolis (Eurobahn) auf einen Vergleich im Streit um die Kündigung des S-Bahn-Verkehrsvertrags geeinigt haben und dass der Bahnhof Hamm (Westf) mit dem Fahrplanwechsel zu Hamm (Westf) Hbf aufgestiegen ist.

Über das neue Netz im Bochum, das viel Licht, aber auch einigen Schatten mit sich bringt, werden wir erst in der folgenden Ruhrschiene gewohnt ausführlich und kritisch berichten.

Die Redaktion wünscht allen Leserinnen und Lesern alles Gute im neuen Jahr und vor allem Gesundheit.

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

## Januar

**Sonntag, 05.01.2020, ab 10:00 Uhr**  
Neujahrsbrunch in Oberhausen,  
Haus Union, Schenkendorfstraße 13  
Ⓜ Feuerwache

**Donnerstag, 09.01.2020, 20:00 Uhr**  
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

**Dienstag, 21.01.2020, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

**Dienstag, 28.01.2020, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

## Februar

**Donnerstag, 13.02.2020, 19:00 Uhr**  
Fahrgaststammtisch in Münster, Um-  
welthaus, Zumsandestr. 15, Münster,  
Ⓜ Münster Hbf

**Donnerstag, 13.02.2020, 20:00 Uhr**  
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

**Dienstag, 18.02.2020, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

**Dienstag, 25.02.2020, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

## März

**Donnerstag, 12.03.2020, 20:00 Uhr**  
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

**Dienstag, 17.03.2020, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

**Dienstag, 24.03.2020, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

## April

**Donnerstag, 09.04.2020, 19:00 Uhr**  
Fahrgaststammtisch in Münster, Um-  
welthaus, Zumsandestr. 15, Münster,  
Ⓜ Münster Hbf

**Donnerstag, 09.04.2020, 20:00 Uhr**  
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

**Samstag, 18.04.2020**  
PRO BAHN-Landesversammlung  
in Münster, Jugendgästehaus am  
Aasee. Schriftliche Einladung folgt!

**Dienstag, 21.04.2020, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

**Dienstag, 28.04.2020, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim:** Büro Mülheimer Str. 91, Duisburg, Ⓜ Duisburg Hbf, Ⓜ Lutherplatz  
**O.Tram Oberhausen:** „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, Ⓜ Oberhausen Hbf  
**PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund:** VCD-Büro, Eisenmarkt 1, Dortmund, Ⓜ Kampstraße  
**Regionalgruppe Hellweg:** Infos bei Günter Fiedler, ☎ 02942 1598, ✉ fiedler@probahn-ruhr.de  
**Regionalverband Münsterland:** Infos bei Franz Maxwill, ☎ 02582 99909, ✉ fmaxwill@web.de

Bitte hier abtrennen oder kopieren und einsenden. Oder einfach online Mitglied werden unter <http://www.pro-bahn.de/beitritt>

PRO BAHN e. V. 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)