



Bahnhoftangente Essen wird konkret

Essen. (mb) Seit fast 30 Jahren gibt es in Essen Pläne für eine neue oberirdische Straßenbahn, die die Innenstadt am Hauptbahnhof von West nach Ost quert. Nachdem 2015 ein kleines Teilstück außerhalb der Innenstadt in Betrieb gehen konnte, wird das Gesamtprojekt nun erstmals konkret.



Wo heute die 109 aus dem Berthold-Beitz-Boulevard:nach rechts abbiegt, wird künftig die Bahnhofstangente geradeaus zum Hauptbahnhof verlaufen. Foto: Dirk Grenz

Erste Pläne dazu kamen in den 90er Jahren auf: Die Citytram 109 sollte von Frohnhausen über die Frohnhauser Straße geradeaus in die Innenstadt fahren, dort die westliche City erschließen und am Hauptbahnhof vorbei direkt nach Huttrop und Steele fahren. Diese Idee wurde kurz nach der Kommunalwahl 1999 begraben. 2002 kamen die Pläne wieder auf, dann allerdings im Zusammenhang mit dem geplanten Berthold-Beitz-Boulevard, der in einem

In dieser Ausgabe:

- S. 1 - 5: Bahnhofstangente Essen**
- S. 5 - 6: U17-Verlängerung**
- S. 6 - 10: Bocholt - Borken - Coesfeld**
- S. 10 - 11: Baustellen, Kurzmeldungen**
- S. 11 - 12: Impressum, Termine**

Bahnhofstangente

Halbkreis die riesigen Gelände der alten Krupp-Fabriken westlich der Innenstadt erschließt. Die Straßenbahn soll diesen Boulevard befahren und weiter auf Hache- und Hollestraße am Hauptbahnhof vorbei an die Strecke Richtung Steele anschließen. Diese Führung außerhalb der Innenstadt ist weniger attraktiv für Fahrgäste, erregte aber auch weniger Anstoß bei den politischen Mehrheiten.

Mit dem Bau der ersten Abschnitte des Boulevards wurde 2015 auch ein erster Abschnitt der neuen Straßenbahnstrecke in Betrieb genommen, auf der die 109 seitdem ihre direktere Strecke in die Innenstadt von der Frohnhauser Straße kommend fährt. Nachdem dieses Teilprojekt jahrelang aufgrund der Förderpolitik der schwarz-gelben Landesregierung nicht umgesetzt werden konnte, wurde es dann mit der rot-grünen Landesregierung gefördert und der lange fertiggestellte Mittelstreifen des Boulevards konnte in diesem Abschnitt mit Gleisen ausgestattet und befahren werden.

Aktuelle Planung

Seit 2015 gab es weiterhin Absichtserklärungen, die mit der Wahl Essens zur europäischen Grünen Hauptstadt 2017 zunahmen: Das Projekt wurde zentraler Bestandteil des 4x25-Plans der Stadt, der das Ziel verfolgt, bis 2035 einen Modal Split von jeweils 25% für Nahverkehr, Rad, Fußgänger und MIV zu erreichen – bei einem Anteil des MIV von heute 56% ein ambitioniertes Ziel. Zudem stand Essen seit 2018 als Modellkommune unter Beobachtung in der Feinstaub-Diskussion und musste seit 2019 auch Kompromisse im Vergleich mit der Deutschen Umwelthilfe finden.

Konkret führt dies dazu, dass die Hollestraße umgeplant werden soll, um Autoverkehr zu reduzieren und mehr Flächen für den Radverkehr zu schaffen. Die Umsetzung soll mit dem Bau der Bahnhofstangente einhergehen. Daher wurde den politischen Gremien im Juni 2019 eine konkrete Teilplanung für die neue Haltestelle am Hauptbahnhof vorgestellt, die als 60 m langer Mittelbahnsteig zwischen Haupt-

bahnhof und Handelshof-Hotel entstehen soll. Die entsprechende Umverteilung der Verkehrsflächen hat zur Folge, dass durchgehender Autoverkehr über Hache- und Hollestraße nur noch eingeschränkt möglich ist. Hier gab es zwar insbesondere aus der Bezirksvertretung I absurde Forderungen der CDU, alle Stellplätze zu erhalten und dies z.B. durch eingleisige Führung der Straßenbahn zu ermöglichen. Diese Einwände hatten aber keine Folgen, so dass die Maßnahme in den Ausschüssen beschlossen wurde. Dies ist der erste konkrete Beschluss zur Bahnhofstangente im Innenstadtbereich.

Auch das Projekt Essen 51, das in der Ruhrschiene schon vorgestellt wurde, erfährt hohe Aufmerksamkeit durch die Politik. Die Verwaltung wurde 2019 aufgefordert, Varianten für die Erschließung dieses Geländes nördlich der Altendorfer Straße vorzustellen. Da zusätzliche Leistungen mit den Kapazitätsbeschränkungen der Tunnel nicht möglich sind, ist die Bahnhofstangente auch hierfür eine Voraussetzung.

Gesamtkonzept zur Umsetzung

Insgesamt ist die politische Unterstützung seitdem parteiübergreifend vorhanden. Die Planung wurde verfeinert und im Frühjahr 2020 unter dem neuen Namen „Citybahn“ im Detail vorgestellt: Die Strecke soll von Westen kommend über den neuen Abschnitt des Boulevards bis zur B224 geführt werden. Dort unterquert die Straßenbahn – allerdings nicht die Straße (!) – die B224 und erreicht so die Hachestraße. Hier ist bis zum Erreichen der Steeler Straße größtenteils eigener Bahnkörper geplant, allerdings gibt es Ausnahmen in engen Bereichen wie vor der Hauptpost. Westlich vom Hauptbahnhof sind zwei Haltestellen geplant: Hindenburgstraße und Schwanenkampbrücke. An der Hollestraße wird die Fläche für Haltestellen ausgeweitet: Die Straßenbahn hält rechts an einem Bahnsteig Richtung Osten, an dem links die Busse Richtung Rathaus halten. Die Busse Richtung Krays haben noch einen eigenen Bahnsteig daneben am Fahrbahnrand. Die Strecke wird ausgebaut über die heutige Betriebsstre-

cke mit einer neuen Haltestelle Betriebshof Stadtmitte in Mittellage der Goldschmidtstraße. In den Planungen ist diese Haltestelle nördlich der Haltestelle Goldschmidtstraße und hat auch keine Überwege an der Südseite, so dass keine Umsteigebeziehung zum Bus besteht. Das sollte aus Sicht von PRO BAHN nachgebessert werden.

Die neue Strecke hat folgende Anknüpfungspunkte an das bestehende Netz:

- An der Kreuzung Frohnhauser Straße entsteht ein Abzweig Richtung Frohnhausen.
- An der Hollestraße wird zusätzlich zum bestehenden Abzweig Rathaus – Betriebshof Stadtmitte die neue Verbindung Hauptbahnhof – Steeler Straße eingerichtet. Die anderen Verbindungen (Rathaus – Hbf und Steeler Straße – Betriebshof) sind nicht geplant.

An der Frohnhauser Straße wird der 2015 gebaute Abschnitt erreicht. Nördlich der Altendorfer Straße wird die vorhandene Bauvorleistung auf dem Boulevard für ein kurzes Stück genutzt, bis die Strecke durch die neue Hauptstraße das Essen-51-Gelände durchfährt und an der Hausberge- bzw. Zollstraße auf die bestehende Strecke Richtung Bergeborbeck stößt. Dieser Abschnitt ist allerdings nicht Bestandteil der aktuellen Planung. Detaillierte Informationen zur Planung finden sich im Ratsinformationssystem (ris.essen.de) im Vorgang 0417/2020/6.

Liniennetz mit Mehrleistungen ...

Neben den Streckenplanungen der Citybahn wurde auch das angedachte Liniennetz ab 2025 vorgestellt (Anlage 1 zur Vorlage, Seite 6). Mit der Neubaustrecke soll es folgende Änderungen geben:

- Die Linie 106 fährt wie bis 2015 von Altenessen über die Ringlinie bis Bergeborbeck Bf, endet dort allerdings. Die gegenläufigen Ringlinien 101/106 entfallen damit.
- Die Linie 105 fährt von Frintrop bis Kronenberg, dann über die Bahnhofstangente und nach Steele.
- Die Linie 101 fährt von Borbeck über Bergeborbeck durch Essen 51, dann aber ab

Altendorfer Straße durch den Tunnel nach Rellinghausen (heute 105).

- Eine neue Linie 108 verkehrt von Bergeborbeck Bf über die gesamte Länge der Citybahn bis zur Hollestraße und dann zur neuen Endhaltestelle Betriebshof Stadtmitte.
- Die Linie 103 verkehrt von Dellwig durch den Ost-West-Tunnel und weiter nach Bredeley.
- Die Verstärker der 107 enden aus Katernberg kommend am Hauptbahnhof unterirdisch. Bemerkenswert ist, dass die Stadt hier eine komplett neue Linie mit einer Mehrleistung von 5-6 Kursen finanzieren wird. Das ist eine deutliche Veränderung gegenüber allen bisherigen Planungen, die nur von veränderten Linienführungen im bestehenden Angebot ausgegangen waren.

... aber erheblichen Schwächen

Trotz dieser positiven Entwicklung ist das vorgeschlagene Netz sehr problematisch. Entscheidend dafür ist die Tatsache, dass nach 1999 keine Führung in die Innenstadt vorgesehen wurde, sondern sich der Linienverlauf an einer Umgehungsstraße für den Autoverkehr orientiert. Dies bedeutet, dass jede hier verkehrende Linie auch für die Fahrgäste nur den Mehrwert einer schnellen Fahrt zum Hauptbahnhof bieten kann, anders als auf den bestehenden Strecken aber die nördliche Innenstadt nicht mehr erreicht wird. Zudem wird ein starker Schwerpunkt auf Essen 51 gelegt, während dafür Angebotskürzungen auf bestehenden Strecken in Kauf genommen werden.

Konkret bestehen aus Sicht von PRO BAHN folgende Probleme:

- Zwischen Altendorf (Helenenstraße) und der nördlichen Innenstadt fährt nur noch eine Bahn pro 10 Minuten (103) – das ist lediglich ein Drittel des heutigen Angebots! Zwar wird eine weitere Fahrt alle 10 Minuten mit der 105 zum Hauptbahnhof angeboten, doch selbst wenn hier eine Verlagerung der Fahrgastströme eintritt, entfällt ein Drittel der Leistungen immer noch ersatzlos. Welche Auswirkungen das auf

Bahnstangente

dieser zentralen und immer gut ausgelasteten bis überlasteten Strecke haben wird, ist völlig rätselhaft.

- Insgesamt wird auf der Tunnelstrecke das Angebot von 4 auf 3 Fahrten pro 10 Minuten reduziert (101, 103, 109).

- Ebenso wird von der Steeler Strecke das Angebot in die nördliche Innenstadt halbiert, da eine der beiden Linien zum Hauptbahnhof fährt. Auch hier sind die Linien heute schon voll ausgelastet. Selbst falls die Hälfte der Fahrgäste künftig statt in die nördliche Innenstadt zum Hauptbahnhof fahren möchte, gibt es keine Kapazitäten für neue Fahrgäste.

- Für die wünschenswerte Verlängerung der 105 nach Oberhausen ist die Linienführung über die Citybahn ungünstig, da der Hauptbahnhof aus Oberhausen mit der S-Bahn bereits besser erreichbar ist. Für Direktverbindungen sind die Einkaufsmöglichkeiten der nördlichen Innenstadt und die Universität interessanter.

- Das Ziel, die Tunnel zu entlasten, wird trotz des Minderangebots im Ost-West-Tunnel kaum erreicht: Am Hauptbahnhof bleibt die Zahl der Straßenbahn-Fahrten unverändert – die beworbenen zusätzlichen Kapazitäten für eine Angebotsausweitung z.B. auf der U11 stehen nicht zur Verfügung.

- Im Bereich Bergeborbeck besteht höchstwahrscheinlich ein Überangebot: Hier fahren 2 Linien in die Innenstadt sowie die Ringlinie Richtung Frohnhausen und Klinikum. Angesichts der heutigen entspannten Auslastung der einen Linie pro 10 Minuten ist das aus Sicht von PRO BAHN die falsche Prioritätensetzung.

Alternativvorschlag PRO BAHN

PRO BAHN fordert die Stadt Essen daher auf, das Linienkonzept zu überarbeiten. Eine mögliche Änderung gegenüber dem vorgestellten Plan kann wie folgt aussehen:

- Die Linie 105 fährt von Frintrop durch den Ost-West-Tunnel und endet hinter der Hollestraße am Betriebs Hof Stadtmitte. Die Linie 103 fährt nach Steele. 105 und 103 bieten somit durchgängig einen 5-Minuten-Takt zwischen

Borbeck-Süd und Hollestraße. Die Verkürzung der Linie 105 ist vorbereitend für eine Verlängerung nach Oberhausen sinnvoll.

- Die Linie 108 wird im Westen nicht Richtung Bergeborbeck geführt, sondern über Helenenstraße bis Frintroper Höhe. Damit gibt es drei Leistungen pro 10 Minuten auf der Altendorfer Straße, davon zwei in die nördliche Innenstadt und eine via Citybahn zum Hauptbahnhof. Von der Helenenstraße aus entspricht die Kapazität dem Status Quo, westlich davon wird das Angebot verbessert. Dafür können die morgendlichen Verstärker der 105 entfallen, so dass die Anzahl der benötigten Fahrzeuge nicht steigt. Perspektivisch wäre auch eine Verknüpfung mit der 104 nach Mülheim möglich, sofern die unterschiedlichen Grundtakte dies zulassen.

- Im Osten fährt die 108 nach Steele und bietet hier mit den Linien 103 und 109 drei Leistungen pro 10 Minuten auf der Steeler Straße. Dafür muss eine der beiden Linien 103 oder 109 am Knappschafts-Krankenhaus enden. Die Kapazität auf der Steeler Strecke steigt so um 50%.

Dieses Konzept legt den Schwerpunkt auf die heute ausgelasteten und überlasteten Abschnitte und erhöht dort die Kapazitäten. Das Angebot für Essen 51 ist zwar weniger stark, aber mit der Linie 101 auf dem direkten Weg zu allen Haltestellen der Innenstadt immer noch hervorragend. Angesichts der heutigen Auslastung der Strecke nach Bergeborbeck sind Reserven für neue Fahrgäste vorhanden, insbesondere da die Ringlinie 106 auch Verkehre in Bergeborbeck übernimmt.

Auf der Citybahn zwischen Altendorf und Hauptbahnhof fährt nur eine Bahn pro 10 Minuten und nicht zwei wie im Citybahn-Konzept. Da das Gelände neu erschlossen wird und es noch wenige Zwischenziele gibt, wird das ausreichend sein. Die Linie 108 kann aufgrund ihrer Linienführung bis Frintrop wahrscheinlich mehr Fahrgäste auf die schnelle Umgehungsstrecke locken als die kurze Strecke nach Bergeborbeck.

Die Auslastung in den Tunneln wird gleich-

mäßiger verteilt: Auf der Ost-West-Spange gibt es vier Fahrten pro 10 Minuten, am Hauptbahnhof aber eine Fahrt weniger als heute. Da nur die Linie 101 zwischen Ost-West- und Nord-Süd-Tunnel wechselt, verringern sich die Ver-

zögerungen beim Wechsel der Stammstrecken.

Nicht zuletzt sind mit der Verbindung Innenstadt/Universität — Oberhausen und der Perspektive für eine Verbindung nach Mülheim die städteübergreifenden Verkehre optimiert.

Essen: Verlängerung der U17 in der Beratung

Essen. (mb) In Essen gibt es vorsichtige Bewegung bei der angedachten Verlängerung der Stadtbahnlinie U17 zum Büropark Bredeneu. Im Nahverkehrsplan 2017 waren hier zwei Varianten genannt worden: Die Verlängerung der U11 von Messe Süd entlang der Autobahn und die Verlängerung der U17 von der Margarethenhöhe durch die Neue Margarethenhöhe.

Beide Strecken erreichen den Büropark nach wenigen hundert Metern. Die Verlängerung der U11 ist mit deutlich höheren Baukosten verbunden, da sie in Tieflage beginnt und die A52 unterqueren muss, wohingegen die U17 oberirdisch auf der Sommerburgstraße weiterfährt. Allerdings ist die U11 sehr attraktiv durch die kurze Fahrzeit in die Innenstadt und die Direktverbindung nach Rüttenscheid.

Anlass für die Verlängerung ist die Erschließung des Büroparks, der durch die Ansiedlung der Kaufhof-Karstadt-Zentrale in den Fokus der Politik geraten ist. Hier fahren die Busse zum Anschluss an die U11 in der Hauptverkehrszeit alle 5 Minuten, sonst allerdings nur alle 20 Minuten. Für Fahrgäste ist auch die Verknüpfung mit den Buslinien interessant: In Richtung des wachsenden Vororts Haarzopf mit seinen verstopften Straßen muss von der Stadtbahn derzeit zweimal umgestiegen werden, was trotz nicht allzu großer Entfernung die Nahverkehrs-Verbindung völlig unattraktiv macht. Die Situation wird mit der Verlängerung der Stadtbahn also für verschiedene Nutzergruppen deutlich verbessert.

Die Verwaltung der Stadt hatte vor der Sommerpause die technische Machbarkeit bestätigt, aufgrund der notwendigen Erneuerung der Brücke Sommerburgstraße allerdings vorgeschlagen, bis zum geplanten Ausbau der A52 zu warten, für den die Brücke eh erneuert werden müsste. Eine Realisierung wäre aber erst in Jahrzehnten zu erwarten, so dass diese Abhängigkeit faktisch die Aufgabe des Projekts bedeutet hätte. CDU und SPD beantragen nun, die Planungen ohne Wartezeit voranzutreiben,

was PRO BAHN ausdrücklich begrüßt.

Der Antrag schlägt darüber hinaus vor, die U17 bis in das Stadtteilzentrum von Bredeneu zu verlängern und so den eher mäßig erschlossenen Westen des Stadtteils um die Meisenburgstraße anzubinden. Das ist für Fahrgäste interessant. Hier wäre aus Sicht von PRO BAHN daher eine Analyse sinnvoll, ob die Fahrzeiten zur Innenstadt attraktiv sind oder alternativ kann eine Verlängerung der Straßenbahn von Bredeneu aus in Betracht gezogen werden sollte, da dafür keine Hochbahnsteige notwendig sind.

U11-Weiterbau einbeziehen!

PRO BAHN ist auch wichtig, dass mit der Verlängerung der U17 die U11 mit ihren attraktiven Verbindungen nicht vergessen wird, und fordert, beide Projekte zur Entwicklung eines „Südwest-Knotenpunkts“ zu verknüpfen: Mit einer perspektivischen Verlängerung beider Stadtbahnlinien könnte ein Umsteigepunkt geschaffen werden, der zwischen allen Stadtteilen im Essener Südwesten Verbindungen mit maximal einem Umstieg ermöglicht. Das ist dann möglich, wenn beide Stadtbahnlinien und die in diesem Bereich verkehrenden Buslinien an einer gemeinsamen Haltestelle verknüpft werden. Von dort bestehen dann Verbindungen nach Rüttenscheid und Messe, Holsterhausen mit Klinikum, Bredeneu, Haarzopf, Stadtwald, Werden, Schuir und Kettwig. Das Konzept könnte in Abschnitten umgesetzt werden, die jeweils einen eigenen Verkehrswert haben. Eine Einbeziehung der U11 ermöglicht auch

die Reduzierung von parallelen Busverkehren, insb. auf der feinstaubbelasteten Alfredstraße.

Auf eine entsprechende Presseerklärung von PRO BAHN erreichte uns eine ausführliche Antwort der Essener CDU-Fraktion. Diese stellt klar, dass der aktuelle Antrag darauf abzielt, die

Planung für die U17 von der A52-Planung zu entkoppeln. Die Planung für die U11 soll weitergeführt werden, nach Vorstellung der CDU in Richtung Messeparkplatz Lilienthalstraße, um hier P+R-Möglichkeiten zu errichten. PRO BAHN wird die Planungen weiter begleiten.

Wieder SPNV Bocholt – Borken – Coesfeld?

Unna. (le) Im Auftrag des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen Lippe (NWL) ist für die Bahnstrecke Bocholt – Borken – Coesfeld eine umfangreiche Machbarkeitsstudie zur Wiederinbetriebnahme des SPNV erarbeitet worden. Für verschiedene Planfälle wurde die Wirtschaftlichkeit untersucht. Das Ergebnis kurzgefasst: Die Strecke hat verkehrlich eine große Bedeutung, doch wird nach den angewandten Berechnungsmethoden die erforderliche Wirtschaftlichkeit knapp verfehlt, u. a. wegen eines angesetzten Sicherheitszuschlags von 30 % bei den Investitionskosten.

Das Gutachten untersucht zunächst sehr detailliert die frühere Strecke und listet die Bereiche auf, die u. a. wegen Überbauung nicht mehr verfügbar sind. Zwischen Bocholt und Borken ist die Trasse noch weitgehend vorhanden, zwischen Rhedebrücke und Borken mit einem Radweg belegt. Nur an einer Stelle in Bocholt (An der Ziegelheide) müsste die Trasse wegen neu erfolgter Bebauung auf knapp 1 km Länge wohl um wenige Meter verlegt werden. Weiterhin ist sowohl in Rhede als auch in Rhedebrücke der ehemalige Bahnsteigbereich nicht mehr verfügbar, Platz für eine Neuanlage ist jedoch ausreichend vorhanden. In Borken ist der Kreuzungsbereich nördlich des Bahnhofs durch einen rechtskräftigen Bebauungsplan anderweitig überplant, aber noch nicht überbaut.

Im Streckenabschnitt Borken – Coesfeld ist auf vier Teilstrecken eine Neutrassierung erforderlich: an der Stadtgrenze Borken/Velen (Forellenhof, ca. 1,8 km), in der Ortslage Velen (mit neuer Lage des Haltepunkts an der Ramsdorfer Straße, ca. 1,9 km), in der Ortslage Gescher (ca. 1,9 km) sowie bei der Einfädung in die Strecke Dorsten – Coesfeld.

Auch die Bahnhofsanlagen in Bocholt, Borken und Coesfeld müssen bei einer Reaktivierung um- bzw. ausgebaut werden. So müssten in Coesfeld Überleitungen zwischen den Strecken, die beim letzten Umbau entfernt worden waren, wieder eingerichtet werden.

Problem Bahnübergänge

Ein besonderes Problem stellen die Bahnübergänge dar. Solange eine Bahnstrecke nicht entwidmet ist, sind ebenerdige Kreuzungen mit Straßen weiterhin zulässig. Da das Rechtsinstrument der Entwidmung von Bahnanlagen durch das Eisenbahnbundesamt erst 1994 mit der Bahnreform eingeführt wurde, auf dieser Strecke der letzte Abschnitt jedoch bereits 1993 stillgelegt wurde, besteht hier eine rechtliche Grauzone. Der NWL beauftragte eine Anwaltskanzlei mit einer rechtlichen Bewertung, die ergab, dass die Rechtsfragen größtenteils noch nicht gerichtlich geklärt sind. Das Gutachten geht daher von dem rechtssicheren Fall aus, dass die gesamte Reaktivierung als ein Neubau gewertet wird, so dass für alle Kreuzungen mit Straßen eine kreuzungsfreie Lösung (Über- oder Unterführung) unterstellt wurde. Ebenso wird ein Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG als erforderlich angesehen, so dass auch der Lärmschutz nach heutigen Normen eingehalten werden muss.

Im Gutachten werden alle bisherigen Kreuzungen auf Entbehrlichkeit untersucht und die beizubehaltenden je nach Komplexität in drei Kostenkategorien eingeteilt, für die jeweils 2,2, 3,6 oder 4,8 Mio Euro angesetzt werden. So sollen zwischen Bocholt und Rhede neun von 17, zwischen Rhede und Borken 13 von

23 und zwischen Borken und Coesfeld 21 von 51 ersatzlos entfallen, überwiegend landwirtschaftlich genutzte, für die Ersatzwege bis zur nächsten planfreien Kreuzungsstelle geschaffen werden können.

Auch für die Neubaustrecken der Planfälle 2a bis 2c wird entsprechend verfahren. Die neue Trasse zwischen Borken und Dülmen-Merfeld würde weitgehend in Dammlage gebaut, wobei 14 von 29 möglichen Kreuzungen mit Straßen entfallen, würden. Bei der Spange zwischen Deuten und Wulfen sind keinerlei Kreuzungen angedacht. Im Planfall 2a würde eine Überführung über die Strecke Dorsten – Coesfeld ohne eine Verknüpfung der beiden Strecken gebaut.

Mögliche Betriebskonzepte

Im Gutachten werden grundsätzlich vier unterschiedliche Planfälle mit Untervarianten betrachtet: die Reaktivierung der Gesamtstrecke auf bisherigem Laufweg (Planfall 1), eine Reaktivierung mit neuer Trassierung östlich von Borken (Planfälle 2a bis 2c) sowie Teilreaktivierungen Bocholt – Borken (Planfall 3) und Bocholt – Rhede (Planfall 4).

Der Planfall 1 sieht die Wiedereinrichtung der Halte in Rhede, Ramsdorf, Velen und Gescher sowie neue Halte in Bocholt Fachhochschule, Rhedebrügge, Borken Kreishaus und Bocholt Süd (die drei letztgenannten optional) vor. Weiterhin ist eine Kreuzungsstelle auf freier Strecke zwischen Coesfeld und Gescher erforderlich. Geplant ist eine stündliche Weiterführung der „Baumbergebahn“ (RB 63) Münster – Coesfeld nach Bocholt, wobei die Linie bis Coesfeld als Doppel- und weiter als Einfachtraktion verkehren soll. Die Fahrzeit Bocholt – Münster beträgt 87 Minuten. Für den Betrieb sind zwei zusätzliche Triebwagen erforderlich.

Beim Planfall 2a ist eine Neubaustrecke ab Borken möglichst nahe der B 67 nördlich der Ortslagen von Heiden und Reken und südlich der Ortslage Merfeld vorgesehen, die dann in die Strecke Coesfeld – Dülmen einfädelt. Hier würde eine neue RB Bocholt – Coesfeld verkehren, die in Dülmen Anschluss in Richtung

Münster und Recklinghausen bietet. Neue Halte gäbe es in Bocholt Fachhochschule, Rhede, Rhedebrügge (Option), Borken Kreishaus (Option), Heiden, Reken Nord (nördlich von Maria Veen) sowie Merfeld. Die Fahrzeit Bocholt – Coesfeld wird mit 42 Minuten angegeben. Die neue RB benötigt zwei Triebwagen.

Der Planfall 2b sieht ebenfalls eine Neubaustrecke parallel zur B 67 vor, die dann aber nördlich von Maria Veen in die Strecke Dorsten – Coesfeld einmündet. Hier ist eine Bedienung analog zu Planfall 1 durch die verlängerte RB 63 vorgesehen, neue Halte entsprechend Planfall 2a mit Ausnahme von Merfeld. Für die Strecke Bocholt – Münster sind 78 Minuten veranschlagt. Für die RB 63-Verlängerung müssen zwei zusätzliche Triebwagen eingerechnet werden.

Der Planfall 2c sieht eine Spange zwischen den Strecken Borken – Dorsten und Dorsten – Coesfeld südlich von Deuten und Wulfen vor. Hier würde ebenfalls die RB 63 verkehren und neben den neuen Halten Bocholt Fachhochschule, Rhede, Rhedebrügge (Option), Borken Kreishaus (Option) auch die bestehenden Halte Marbeck-Heiden, Rhade, Deuten, Wulfen, Lembeck, Klein Reken, Reken und Maria Veen bedienen. Mitten auf der Verbindungsspange wird eine Zugkreuzungsstelle eingeplant. Die im Gutachten für die Gesamtstrecke angegebene Fahrzeit von 134 Minuten ist allerdings nicht nachvollziehbar. In diesem Planfall müssen drei zusätzliche Triebwagen auf der RB 69 eingesetzt werden.

Bei allen oben genannten Planfällen würde die Sprinterbuslinie S 75 (Bocholt – Münster) entfallen, die für die Gesamtstrecke 90 bzw. 87 Minuten benötigt, aber in den Hauptverkehrszeiten regelmäßig verspätet ist.

Der Planfall 3 sieht eine Weiterführung des RE 14 (Essen-Steele – Borken) nach Bocholt vor. Auch hierbei sind als neue Halte Bocholt Fachhochschule, Rhede, Rhedebrügge (Option) und Borken Kreishaus vorgesehen. Letzterer müsste als Kreuzungsstation ausgebaut werden. Die Fahrzeit Borken – Bocholt soll 16

Minuten betragen. Der Sprinterbus S 75 bliebe erhalten. Auf dem RE 14 ist ein weiterer Triebwagen erforderlich.

Im Planfall 4 wird der RE 19 (Düsseldorf – Bocholt) bis Rhede verlängert. Neben den neuen Halten Bocholt Fachhochschule und Rhede ist hierfür die Elektrifizierung der Strecke erforderlich. Für die Strecke Bocholt – Rhede errechnen sich acht Minuten Fahrzeit, was keinen zusätzlichen Fahrzeugeinsatz erfordert. Auch hier würde der Sprinterbus S 75 weiter verkehren.

Die Investitionskosten inkl. 15 % Planungs- und 1,5 % EBA-Kosten, 19 % Mehrwertsteuer sowie erhöht um einen Sicherheitszuschlag von 30 % aufgrund des frühen Planungsstadiums sowie die jährlichen Betriebskosten werden wie folgt angesetzt (in Mio. Euro):

Planfall 1:	439,701	1,790
Planfall 2a:	435,056	2,118
Planfall 2b:	358,679	1,770
Planfall 2c:	201,640	2,809
Planfall 3:	190,865	0,787
Planfall 4:	88,334	0,090

Hohe Fahrgastzahlen erwartet

Für die Nachfrageabschätzung wurde ein Verkehrsmodell überwiegend auf Gemeindebasis erstellt, wobei die Daten der Pendler aus der Pendlerstatistik von IT.NRW übernommen wurden. Innergemeindliche Verkehre, u. a. auch im Schülerverkehr, blieben aufgrund der Aufgabenstellung SPNV weitgehend unberücksichtigt. Das Ergebnis für die einzelnen Planfälle ergibt größere Veränderungen der Fahrgastzahlen:

Planfall 1:	RB 63 + 6.860, S 75 – 4.420
Planfall 2a:	neue RB + 5.260, S 75 – 4.420
Planfall 2b:	RB 63 + 5.660, S 75 – 4.420
Planfall 2c:	RB 63 + 5.290, S 75 – 4.420
Planfall 3:	RE 14 + 4.140, S 75 – 3.390
Planfall 4:	RE 19 + 2.290, S 75 – 1.480

Für die neu zu errichtenden Halte werden im Planfall 1 folgende Fahrgastzahlen prognostiziert: Fachhochschule Bocholt (320), Rhede (3.040), Rhedebrücke (120), Kreishaus Borken (390), Borken Süd (390), Ramsdorf (650), Velen

(840), Gescher (1.100).

Im diesem Planfall steigen auch die Fahrgastzahlen in den wichtigen Bahnhöfen entlang der Strecke, und zwar: Bocholt (+3.580), Borken (+2.010), Coesfeld (+300), Billerbeck (+270), Münster Hbf (+460). Die Streckenbelastung entlang des Neubauabschnitts liegt zwischen 1.600 (Velen – Gescher) und 3.350 (Bocholt – Rhede).

Die neuen Halte in den Planfällen 2 a und 2b kommen auf folgende Werte: Heiden (600 bzw. 650), Reken Nord (520 bzw. 700), Merfeld (120).

Der Planfall 1 weist mit 3.093 Fahrten den höchsten Verlagerungseffekt vom Individualverkehr auf den SPNV auf, Planfall 2b folgt mit 2.024, danach Planfall 3 mit 1.880. Dieselbe Reihenfolge ergibt sich bei den Reisezeitersparnissen.

Nutzen-Kosten-Quotient unter 1

Die (vereinfachte) Standardisierte Bewertung für die einzelnen Planfälle ergab folgende Nutzen-Kosten-Quotienten:

Planfall 1:	0,86
Planfall 2a:	0,24
Planfall 2b:	0,53
Planfall 2c:	-0,29
Planfall 3:	0,76
Planfall 4:	0,94

Der negative Nutzen-Kosten-Quotient für den Planfall 2c beruht auf dem langen Fahrweg über Deuten – Wulfen, der zu verlängerten Reisezeiten und zum notwendigen Einsatz einer weiteren Zuggarnitur führt.

Damit ist keiner der Planfälle in der jetzt berechneten Form zuschussfähig, da hierfür ein Nutzen-Kosten-Quotient von über 1,0 erforderlich ist (mehr gesamtwirtschaftliche Nutzen als gesamtwirtschaftliche Kosten).

Die Gutachter haben anschließend noch zwei kombinierte Planfälle konstruiert und durchgerechnet:

Planfall 5: Verlängerung des RE 14 nach Bocholt und des RE 19 nach Rhede, also Kombination der Planfälle 3 und 4 mit zwei stündlichen Zügen zwischen Bocholt und Rhede und Weiterbetrieb des Sprinterbus S75.

Planfall 6: Verlängerung der RB 63 und

des RE 14 nach Bocholt und des RE 19 nach Rhede, also Kombination der Planfälle 1, 3 und 4 mit drei Zügen pro Stunde zwischen Bocholt und Rhede und zwei pro Stunde zwischen Rhede und Borken sowie Einstellung des Sprinterbus S75.

Da gegenüber den Planfällen 1 bis 4 nur geringe zusätzliche Investitionskosten für weitere Kreuzungsstellen anfallen, ergeben sich Nutzen-Kosten-Quotienten von 0,85 (Planfall 5) und 0,93 (Planfall 6).

Der NWL hofft, beim Bundesverkehrsministerium Ausnahmegenehmigungen für plangleiche Kreuzungen erhalten zu können, um so die Kosten für die Reaktivierung so weit zu reduzieren, dass eine Förderfähigkeit erreicht wird.

Kommentar

Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie zeigt auf, welche Schäden die Stilllegungspolitik der Bundesbahn vor allem in den siebziger und achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts verursacht hat. Ganze Regionen wie das Westmünsterland wurden großflächig vom Schienenverkehr abgehängt, und es ist nur dem Zufall und der frühzeitigen und vielfältigen politischen Initiative vor Ort zu verdanken, dass die 70.000-Einwohner-Stadt Bocholt überhaupt noch einen Schienenanschluss hat. Wenn jetzt endlich wieder das Thema Reaktivierung von SPNV-Strecken als notwendiges Instrument zur Verkehrswende auf der Agenda steht, darf es nicht an formalen Kriterien hängen, ob eine Nebenstrecke wieder in früherer Form, also mit plangleichen Kreuzungen mit Straßen, in Betrieb gehen kann. Der juristischen Sicht, dass vor der Bahnreform stillgelegte Strecken automatisch als entwidmet gelten, muss entschieden widersprochen werden, da damit der erfolgreiche Ansatz der Bahnreform, dass nicht mehr die betriebswirtschaftliche Brille der Bundesbahn, sondern gesamtwirtschaftliche Kriterien zur Entscheidung über die Widmung von Trassen für den Bahnbetrieb herangezogen werden, konterkariert wird. Es hat sich noch nicht überall herumgesprochen, wie wichtig

bestehende Schienentrassen gerade für den SPNV sind, da nur so die notwendige Kundennähe erreicht werden kann. Haltepunkte auf der grünen Wiese mit großen P&R-Plätzen mögen ein Wunschtraum von Autofahrern sein, die normalen Bahnkunden freuen sich, wenn sie den nächsten Bahnhof zu Fuß oder mit dem Rad schnell erreichen können.

Zunächst bleibt zu hoffen, dass der NWL weiter an der Reaktivierungsabsicht festhält, möglichst für die Gesamtstrecke, und dazu die möglichen politischen Schritte ergreift. Neben der Ausnahmeregelung durch das Bundesverkehrsministerium kommt auch eine moderate Anpassung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes in Frage, die ehemalige und noch vorhandene Bahntrassen nicht automatisch mit völligen Neubaustrecken gleichsetzt. Auch sollte die Möglichkeit in Betracht gezogen werden, innerörtliche Trassenabschnitte, auf denen aufgrund von Bahnhaltungen in der Nähe sowieso nur mäßige Geschwindigkeiten erreicht werden, statt nach Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) einzurichten. Die Mehrkosten für die Umrüstung der Fahrzeuge dürften deutlich niedriger sein als die Kosten für Unter- oder Überführungen.

Das Detailergebnis der Standardisierten Bewertung zeigt auf, dass neue Trassen meist nicht mit den historischen Linienverläufen mithalten können. Die Planfälle 5 und 6 beweisen, dass dichtere Angebote auf starken Korridoren wirtschaftlicher sein können als nur Studentaktte. Wenn man sieht, dass im Gutachten außer dem Sprinterbus S 75 keine Anpassungen im Busnetz angedacht sind (sowohl zwischen Bocholt und Borken als auch zwischen Borken und Coesfeld verkehren tagsüber zwei Busse pro Stunde und Richtung) und sich den großen Sicherheitszuschlag bei den Investitionskosten anschaut, stellt man fest, dass bei entsprechender Detailplanung auch ein Nutzen-Kosten-Quotienten deutlich über 1,0 möglich ist.

Überlegungen, die Trasse doch lieber für einen Radschnellweg zu nutzen, mögen auf den

Umleitungen

ersten Blick verlockend erscheinen. Da aber die Verkehrsnachfrage eindeutig die Schienenwürdigkeit der Verbindung aufzeigt und der Radschnellweg nur die zwischenörtlichen Verkehre, nicht aber die weitläufigen Regionalverkehre z. B. nach Münster, aber auch ins Ruhrgebiet

bedienen kann, sollten hier nicht SPNV und Radverkehr gegeneinander ausgespielt werden. Hinzu kommt die Fördermittelbindung eines vom Land geförderten Radschnellwegs, wodurch eine SPNV-Reaktivierung erst wieder nach Jahrzehnten diskutiert werden könnte.

SPNV-Baustellen erfordern Umleitungen

Dortmund. (gf/le) In den nächsten Jahren wird die Zahl der Baustellen im Bahnnetz weiter steigen. Ein Schwerpunkt ist der bereits angelaufene Umbau des Dortmunder Hauptbahnhofs. Aber auch auf der Hellwegstrecke sind Maßnahmen vorgesehen. Das bringt auch Veränderungen bei mehreren Zuglinien mit sich.

Wenn Anfang Oktober die Sperrung der Strecke zwischen Lünen und Davensberg endlich beendet ist, werden die RB 50 (Dortmund – Münster) und die IC/ICE-Linie 51 (Hamburg – Wuppertal – linke Rheinstraße) wieder über diese Strecke fahren. Bei der IC/ICE-Linie 50 (Hamburg – Duisburg – linke Rheinstraße) bleibt es bei der Umleitung über die Strecke Münster – Recklinghausen – Essen mit Zwischenhalt in Gelsenkirchen. Hintergrund sind die Bahnsteigarbeiten in Dortmund Hbf, die nach den nördlichen Bahnsteigen jetzt auch die Fernbahnsteige erreichen. Ab Juli 2021 muss hier eine stündliche Linie herausgenommen werden. Auch auf der Strecke Hamm – Paderborn werden umfangreiche Bauarbeiten vorgenommen (neue Unterführungen in Hamm-Westtünnen und Welver, barrierefreier Umbau der Stationen in Welver, Borgeln, Bad Sassendorf, Dedinghausen, Ehringhausen, Geseke und Scharmede). Daher hat sich DB Netz bereits mit den Zweckverbänden auf die Umleitung des RE 11 (Düsseldorf – Kassel-Wilhelmshöhe) verständigt. Dieser wurde bereits in der Zeit der Streckensperrung Dortmund – Kamen – Hamm im Sommer 2018 über Dortmund-Hörde und Unna umgeleitet.

Das Konzept sieht eine Stärkung und Schwächung der RRX-Garnituren nicht wie im Regelbetrieb in Hamm, sondern in Unna ohne Beifahreranlage vor. Dazu werden in der Hellwegstadt die Bahnsteigkanten 4 und 18 um ca. 70 m verlängert. Während der RRX von Unna nach Kassel einteilig weiterfährt, pendelt der zweite

Zugteil als Betriebsfahrt zwischen Unna und Hamm, da in Unna weder Reinigungs- noch Abstellmöglichkeiten bestehen.

Durch die Umleitung des RE 11 wird es zu Änderungen beim Halbstundentakt der RB 59 zwischen Dortmund und Soest kommen. Während der Regeltakt unverändert bleibt, wird der Verstärkertakt um rund zehn Minuten verschoben und ist aus Umlaufgründen nicht mehr symmetrisch. In Soest wird Anschluss zur RB 89 nach Paderborn hergestellt, in der Gegenrichtung besteht dieser Anschluss nur vom RE 11. Weiterhin entfällt für den Verstärkertakt der Halt in Dortmund-Aplerbeck.

Durch diese Verschiebung erreicht auch der RE 57 Dortmund Hbf zwei Minuten später, wodurch der Anschluss an den IC/ICE Richtung Hamburg nicht mehr gewährleistet werden kann.

Das Umleitungskonzept benötigt neben zusätzlichem Fahrpersonal ein zusätzliches Triebfahrzeug. Dieses wurde eigentlich für den Stundentakt des RE 11 zwischen Paderborn und Kassel-Wilhelmshöhe beschafft, so dass dieser nicht wie geplant ab Dezember 2020, sondern erst nach Beendigung der Bauarbeiten Ende 2022 möglich ist.

Neuerungen im Westfalentarif

Bielefeld. (le) Bei der diesjährigen Preisrunde im Westfalentarif zum 01.08. gab es eine durchschnittliche Preiserhöhung von 1,86 %, aber auch einige strukturelle Verbesserungen, die insbesondere auf längeren Strecken zu

günstigeren Tarifen führen. So wurden die beiden obersten Preisstufen zur neuen Stufe 10 zusammengefasst, bei der überwiegend die bisherigen Preise angewandt werden.

Das bisherige Monatsticket wurde durch ein flexibleres 30 TageTicket ersetzt. Das FahrradTagesTicket wird vereinfacht und überwiegend deutlich verbilligt. Es wird nur noch in zwei Preisstufen angeboten, für ein Stadt/Gemeinde für 1,50 Euro und für das Gesamtnetz Westfalen für 3 Euro. Auch die Preise für die 1. Klasse wurden einheitlich gestaltet: EinzelTicket 3,50 Euro, 7 TageTicket 14 Euro, 30 TageTicket 44 Euro und für das Abo sind es 39 Euro.

Die Herabsetzung der Mehrwertsteuer wird erst ab dem 01.10 an die Kunden weitergegeben, dann aber in doppelter Höhe, nämlich durch eine Preissenkung um vier Prozentpunkte.

Auch in den einzelnen Teilräumen gibt es Verbesserungen. So wurden im Teilraum Münsterland die 9 Uhr TagesTickets um durchschnittlich 20 % verbilligt. Besonders günstig sind die

Tickets für das Netz Münsterland. Das 9 Uhr TagesTicket 1 Person für das gesamte Münsterland einschließlich Osnabrück, Haltern, Hamm, Enschede und Winterswijk gibt es für 16 Euro (bisher 29,30 Euro). Die 5-Personen-Variante kostet statt früher 39 Euro nur noch 25 Euro.

Im Teilraum Ruhr-Lippe werden die Preisstufen 9 und 10 zur Stufe 9 zusammengelegt. Im Stadtverkehr Hamm gibt es statt der bisherigen 9 Uhr MonatsTickets und 9 Uhr Abos das neue 30 TageTicket8Uhr und das 8UhrAbo. In der Preisstufe 0 für die Stadt Hamm entfällt der bisherige NachtBus-Aufpreis.

Im Kreis Unna werden alle Tickets mit dem Geltungsbereich Netz Kreis Unna einheitlich in der Preisstufe B ausgegeben. Bisher gab es je nach Ticketart noch unterschiedliche Preisstufen. Mit der Umstellung werden auch zahlreiche Tickets günstiger. So kostet das 9 Uhr TagesTicket 1 Person für den Kreis Unna nur noch 6,80 Euro (bisher 9,30 Euro) und das 9 UhrTagesTicket 5 Personen nur noch 13,60 Euro (bisher 17,70 Euro).

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), Günter Fiedler (gf), Moritz Balz (mb). 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

PRO BAHN mit Corona

Liebe Mitglieder,
nachdem die Pandemie uns im Alltag weiter begleitet, stellen sich die Verkehrsbetriebe, aber auch der Regionalverband Ruhr auf ein längeres Leben mit Corona ein. Die Sitzungen in Dortmund und Oberhausen haben in den letzten Wochen im Freien in örtlichen Biergärten stattgefunden. Bei guter Herbstsonne wollen wir das Format im September und Oktober beibehalten, darüber hinaus planen wir für die kalte Jahreszeit, auch ein Online-Angebot für den gesamten Regionalverband Ruhr zu starten. Hierzu erbitten wir eine grundsätzliche Interessensbekundung unter grenz@probahn-ruhr.de bis zum 15.10.2020.

Bei den örtlichen Veranstaltungen ist weiterhin eine verbindliche Anmeldung zwei Werktage vorher nötig, um für entsprechende Platzkapazitäten sorgen zu können.

Blieben Sie gesund!

Ihr

Dirk Grenz

Pro Bahn Ruhr

September

Donnerstag, 10.09.2020, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Dienstag, 15.09.2020, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 22.09.2020, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Oktober

Donnerstag, 08.10.2020, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☒ Münster Hbf

Donnerstag, 08.10.2020, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Dienstag, 20.10.2020, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 27.10.2020, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

November

Donnerstag, 12.11.2020, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Dienstag, 17.11.2020, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 24.11.2020, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dezember

Donnerstag, 10.12.2020, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☒ Münster Hbf

Donnerstag, 10.12.2020, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Dienstag, 15.12.2020, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 22.12.2020, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Die Mobil-ohne-Auto-Fahrten werden in diesem Jahr nicht mehr angeboten. Wir hoffen auf einen Neustart in 2021.

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

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

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

PRO BAHN e. V. 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)