



## Abellio startet Vorlaufbetrieb am Niederrhein

Hagen/Niederrhein. (dg) Zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember übernimmt Abellio den Betrieb auf den Linien RB 35 (Mönchengladbach – Wesel, bisher RB 33 Nord) und RE 19 (Düsseldorf – Emmerich/Arnhem, bisher RB 35) mit neuen Fahrzeugen: den 5-teiligen FLIRTs mit 91 m Länge aus dem Hause Stadler.



Angeschafft wurden sieben Mehrsystemfahrzeuge für den grenzüberschreitenden Betrieb nach Arnhem, der spätestens im Juni 2017 startet, und 14 Einsystemfahrzeuge, die von Mönchengladbach bis Wesel bzw. Düsseldorf bis Emmerich verkehren werden. Sie verfügen über sieben Türen, 227 Sitzplätze in der 2. Klasse, davon 43 Klappsitze, bei den Einsystemfahrzeugen 32 Plätze und bei den Mehrsystemfahrzeugen 24 Plätze in der 1. Klasse. Als Stehplätze sind 236 zugelassen. Es gibt Spaltüberbrückung und Schiebetritte an allen Türen sowie je zwei geschlossene

Abellio-FLIRT am Bf. Oberhausen-Sterkrade  
Foto: Lothar Ebberts

### In dieser Ausgabe:

- S. 1: Abellio**
- S. 2 - 6: Finanzierung VRR**
- S. 7: S-Bahn**
- S. 8 - 10: Via, Essen, Mülheim**
- S. 11 - 12: Kurzmeldungen, Termine**

## VRR-Finanzierung

WC-Systeme pro Triebwageneinheit, hiervon eines behinderten- und kleinkindgerecht. Der Fahrgastbereich ist bis auf die 1. Klasse durchgängig barrierefrei, freundlich, klimatisiert und sehr hell gestaltet. Die Stromversorgung, die bei den Mehrsystemfahrzeugen auch mit den auf niederländischem Gebiet benutzten Spannungen 25 kV 50 Hz sowie 1,5 kV DC zurecht kommen wird, ist für den Nahverkehr bisher

einmalig. Die Farbgebung ist weiß und schwarz mit dem typischen Abellio-Rot.

In Kooperation mit DB Regio erfolgen seit August die Einweisungsfahrten im Planverkehr der heutigen Linien RB 33 und 35, um u. a. auch die notwendige Streckenkunde zu erwerben. Wer den flinken FLIRT testen möchte, erkennt diese Fahrten in den DB-Auskunftssystemen an der Abellio-Zugnummer.

## Preissteigerungen und VRR-Finanzierung

**(red) Der Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) hat am 17.06.2016 in einer Presseerklärung den Preisanstieg für Autofahrer (Kraftfahrpreisindex = Kraftfahrzeuganschaffung und -unterhaltung) und Nutzer des öffentlichen Personenverkehrs verglichen.**

Die Redaktion nimmt dies zum Anlass, sich mit der Preisentwicklung im Öffentlichen Personenverkehr auseinanderzusetzen und die unterschiedlichen Positionen innerhalb des Regionalverbandes darzustellen. Während

Johannes Gith die regelmäßigen Tarifierhöhungen kritisch hinterfragt, stellt Lothar Ebbers die Hintergründe der Finanzierung durch die Fahrgäste einerseits und öffentliche Mittel andererseits dar.

## Preisentwicklung: ÖPNV versus Kraftfahrzeuge

Düsseldorf. (jg) Während der Kraftfahrpreisindex im Mai 2016 um 3,1 % niedriger war als ein Jahr zuvor, mussten Nutzer des öffentlichen Personenverkehrs im gleichen Zeitraum Preiserhöhungen von durchschnittlich 1,8 % in Kauf nehmen. IT.NRW hat darüber hinaus festgestellt, die Betrachtung der Preisentwicklung im Langfristvergleich zeige, dass Autofahrer weniger stark von Preissteigerungen betroffen seien als Fahrgäste im öffentlichen Personenverkehr. Während Fahrkarten im Mai 2016 um 17,1 % teurer waren als im Mai 2010, fiel der Preisanstieg beim Kraftfahrpreisindex im gleichen Zeitraum mit + 1,6 % deutlich moderater aus.

### Kommentar

Die von IT NRW aufgezeigte Entwicklung ist besorgniserregend. Das Beispiel VRR, bei dem man sich auf nichts so gut verlassen kann wie auf die jährliche Tarifierhöhung zum 1. Januar, zeigt, wie dringend ein Umsteuern bei der Tarifpolitik ist, wenn man Kunden des SPNV und ÖPNV behalten und vor allem Neue gewinnen will.

Zum 1. Januar 2017 werden die Preise im VRR um durchschnittlich 2,3 % angehoben. Es handele sich angeblich um eine „moderate Preisanhebung“. Wenn auch in jedem Jahr für die Öffentlichkeit neue Gründe für die Tarifierhöhung herhalten müssen – 2017 der Tarifabschluss im öffentlichen Dienst-, so sind

das Grundübel und die wahren Hintergründe die schon vor Jahren getroffene Entscheidung, die Fahrgäste stärker an den Kosten zu beteiligen.

Mit dieser Politik befindet sich der VRR in einer Kostenfalle, die nicht zu mehr, sondern zu weniger Einnahmen führt. Die Ticketpreise haben mittlerweile eine Höhe erreicht, die z.B. den Verkauf der Monatskarten stagnieren bzw. abnehmen lässt. Die Verkehrsbetriebe haben das längst erkannt, verweisen aber immer auf die Tarifzuständigkeit des VRR. Und der VRR? Dem fällt nichts anderes ein, als auf nicht eingeplante Einnahmeausfälle mit neuen Tarifierhöhungen zu reagieren.

Wie dramatisch die Situation ist, zeigt ein Vergleich der Preisentwicklung des beliebten

Tickets 2000 im Abo in der Preisstufe B. Waren vor zehn Jahren (1.8.2006 bis 31.7.2007) dafür 68,64 € zu bezahlen, so sind es im nächsten Jahr 103 €. Das entspricht einer Erhöhung um 50%! Die Inflationsrate in Deutschland betrug im gleichen Zeitraum 14,6 %.

Leider sind die jährlichen Preiserhöhungen des VRR nicht immer mit verkehrlichen Verbesserungen verbunden. Ein Negativbeispiel ist für mich die wichtige Ost-West-S-Bahn Linie 8, bei der durch die Anschaffung neuer Fahrzeuge das Platz- und Türangebot verringert wurde und durch die dadurch bedingten längeren Fahrgastwechselzeiten an den Bahnhöfen längere Fahrzeiten vorgesehen werden mussten. So gewinnt man keine neuen Fahrgäste und verprellt die Stammkunden.

Nicht nur der VRR muss umdenken und versuchen, durch ein Tarifsysteem, das nicht nur einen attraktiven Preis, sondern auch strukturelle Veränderungen in den Fokus nimmt, neue Kunden zu gewinnen. Ein Schritt in die richtige

Richtung wäre die Abkehr von dem „Jährlichkeitsprinzip“ der Tarifierhöhungen. Sinnvoll wäre nicht nur der Blick auf die Einnahmeseite, sondern auch eine kritische Betrachtung der Ausgabenseite und die Identifizierung von Bereichen, wo Kosten gespart werden könnten. Vielleicht hilft da ein unabhängiges Gutachten.

Auch die politische Ebene des VRR, die Fraktionen in der Verbandsversammlung, sind gefragt. Positiv festzustellen ist, dass es von dort zu den jährlichen Tarifierhöhungen kritische Fragen gibt und diese –insbesondere was die Höhe betrifft - immer schwerer durchzusetzen sind. SPNV- und ÖPNV-Tarifpolitik ist dann erfolgreich, wenn als falsch erkannte Entscheidungen, z.B. die Fahrgäste prozentual immer mehr an den Kosten zu beteiligen, zurückgenommen werden und Preiserhöhungen nicht willkürlich erfolgen, sondern sich an nachvollziehbaren Parametern (z.B. Inflationsrate) orientieren.

## Hintergrund: Finanzierung des Nahverkehrs im VRR

Berlin/Düsseldorf/Gelsenkirchen. (le) Die Tarife im Nahverkehr sind eine komplexe Angelegenheit. Der VRR hat die Tarifoheit für den VRR-Tarif im Rahmen seiner Satzung. Bei der Entscheidung durch den Verwaltungsrat spielen sowohl die Vertreter der Kommunen als auch die im Unternehmensbeirat zusammengeschlossenen VRR-Unternehmen eine wichtige Rolle. Die Finanzierung der Verkehrsleistungen erfolgt beim SPNV über den VRR als Aufgabenträger, bei Bus, Straßen- und Stadtbahn durch die kommunalen Aufgabenträger (Kreise, kreisfreie Städte und kreisangehörige Städte mit eigenen Verkehrsunternehmen).

### SPNV: Regionalisierungsmittel

Die höhere Nutzerfinanzierungsquote ist keine Erfindung des VRR, sondern als „Subventionsabbau“ im Rahmen des Koch-Steinbrück-Papiers von Bund und Ländern eingeführt worden. Dabei wurden zahlreiche Finanzquellen des Nahverkehrs drastisch beschnitten, so die Regionalisierungsmittel (Hauptfinanzierungsquelle des SPNV) und die Ausgleichsmittel für den Ausbildungsverkehr oder die Beförderung Schwerbehinderter. Bei der Umsetzung der Kürzung der Regionalisierungsmittel wurden auf vielen SPNV-Linien Verbindungen gestrichen. Strecken wie der Emschertalbahn (RB 43) drohte das Aus, da der Bund die Dynamik-

sierung der Mittel ausgesetzt hatte, so dass sich die Finanzierung Jahr für Jahr verschlechterte. Die abgeschlossenen Verkehrsverträge mit langjähriger Laufzeit ließen recht unterschiedliche Abbestellungen zu, wobei hierfür teilweise auch Remanenzkosten für beschaffte und nicht mehr benötigte Fahrzeuge usw. in Rechnung gestellt wurden.

Auch die zu der Zeit anstehenden Neuausschreibungen standen unter einer großen Unsicherheit bei der Entwicklung der Finanzierung. Es wurde daher gerade bei den Zugkapazitäten möglichst knapp kalkuliert. Zwei Beispiele: Beim Niers-Rhein-Emscher-Netz (NordWestBahn) stand zur Auswahl, tagsüber auf den Strecken

## VRR-Finanzierung

Krefeld – Kleve und Duisburg – Moers nur noch Stundentakt anzubieten, der VRR entschied sich für die Beibehaltung der halbständlichen Bedienung bei einem knapp kalkulierten Fahrzeugpark, musste aber in den Folgejahren beim RE 10 insgesamt vier mal ein Fahrzeug nachbestellen. Auch beim Maas-Rhein-Lippe-Netz (eurobahn) wurde so knapp bestellt, dass nur ein Teil der Züge auf RE 3 und RE 13 mit Doppeltraktionen gefahren werden kann.

Das Land hat dann die Kostendeckung des SPNV in den einzelnen Verbänden untersucht, wobei die Quote im VRR am niedrigsten ausfiel. Es drängte die Verbände mit der Drohung der Senkung der SPNV-Pauschale zu höheren Tarifen insbesondere für längere Fahrstrecken, woraufhin der VRR die Preisstufe D einführte. Auch die Anhebung der Preise beim Semesterticket wurde vom Land gefordert und in einem langen Verfahren vertraglich umgesetzt.

In den letzten Jahren hat sich die Situation durch die Wiedereinführung der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel um jährlich 1,5 % etwas entspannt, zumal das Land zu Lasten der Infrastrukturfinanzierung die Mittel für den SPNV-Betrieb deutlich aufgestockt hat. Allerdings steigen die vom VRR zu tragenden Trassen- und Stationsgebühren seit Jahren überproportional, meist zwischen 2,5 und 3 % jährlich, so dass man für immer mehr Geld immer weniger Züge bestellen kann. Sie machen inzwischen mehr als die Hälfte der Bestellerentgelte aus. Erst mit dem noch umzusetzenden Beschluss zur Weiterentwicklung der Regionalisierungsmittel soll diese Steigerung auf die neue Dynamisierungsrate von 1,8 % pro Jahr gedeckelt werden. Dass in den letzten Jahren dennoch das SPNV-Angebot schrittweise verbessert wurde, ist einer erfolgreichen Ausschreibungsstrategie des VRR mit zahlreichen Instrumenten wie Fahrzeugfinanzierungsmodellen zu verdanken. Auch das Land hat immer wieder zusätzliche Mittel, z. B. für das RE-Konzept, bereitgestellt.

Kosteneinsparungen sind im SPNV vor allem in drei Bereichen möglich. Zum einen muss die Fahrzeugflotte schrittweise auf besonders

energiegünstige Fahrzeuge umgestellt werden, zumal die Energiepreise bei neuen Verkehrsverträgen stärker auf den VRR abgewälzt werden als beim früheren DB-Großvertrag. Gerade bei der RRX-Ausschreibung hat dieses Thema die Vergabeentscheidung maßgeblich beeinflusst. Dazu gehört dann auch eine Anpassung der Zugkapazitäten in den schwächeren Verkehrszeiten, was mit Triebwageneinheiten leichter umgesetzt werden kann als mit lokbespannten Zügen.

Zum anderen wurde nicht zwingend benötigtes Personal abgebaut, z. B. die Zugbegleiter, die nur noch in älteren Wagenzügen zur Abfertigung erforderlich sind. Allerdings stellte sich heraus, dass diese Maßnahme eine deutliche Serviceverschlechterung bedeutete. Zunächst wurden in NRW alle Doppelstockzüge nur noch mit Zugbegleitern bestellt, dann wurde die Zugbegleitquote, die vielfach auf 30 % abgesenkt war, strecken- und tageszeitbezogen wieder aufgestockt, auch bei laufenden Verkehrsverträgen. Inzwischen werden in den Abend- und Nachtstunden überwiegend 100 % Begleitquote, teilweise auch mit Sicherheitspersonal in Zweier- oder Dreiergruppen, vereinbart.

Dritter Punkt ist die Finanzierung des rollenden Materials. Da der VRR als kommunaler Zweckverband bessere Kreditkonditionen als viele Eisenbahnverkehrsunternehmen bekommt, kann er durch Übernahme der Kreditverträge Kosten einsparen, die er sonst im Rahmen der Verkehrsverträge hätte tragen müssen. Bei der RRX-Fahrzeugbeschaffung wurden diese Kredite EU-weit ausgeschrieben, die rege Teilnahme am Wettbewerb zeigt, dass auch die Banken dieses Instrument akzeptieren.

### ÖSPV: Querverbund schwächelt

In fast allen VRR-Kommunen wird die Finanzierung des Nahverkehrsdefizits zunächst durch Erträge aus kommunalen Beteiligungen insbesondere an Versorgungsbetrieben durchgeführt. Dazu gehören Gewinne der eigenen Stadtwerke, aber auch Dividenden aus Beteiligungen an großen Energieversorgern. Beide Quellen sind in den letzten Jahren zunehmend versiegt. Immer mehr müssen auch

allgemeine Haushaltsmittel zum Ausgleich herangezogen werden, was insbesondere in den Nothaushaltskommunen im Ruhrgebiet kaum möglich ist. Welche Auswirkungen alleine der Dividendenausfall bei RWE hat, zeigt die Entwicklung der letzten Jahre: Gab es noch für die Geschäftsjahre 2009 und 2010 3,50 Euro pro Stammaktie, sind es für 2015 0 Euro. Für Städte wie Essen mit rund 17 Mio. oder Mülheim mit rund 10 Mio. RWE-Stamm- und Vorzugsaktien bleiben neben der eher symbolischen Dividende der Vorzugsaktien Ausfälle im mittleren zweistelligen Millionenbereich.

Bei den kommunalen Verkehrsunternehmen sind noch Einsparpotenziale vorhanden. Dazu gehören Synergieeffekte durch eine bessere Kooperation oder Fusion von Betrieben genauso wie eine Überprüfung sämtlicher Unternehmensbereiche auf Einsparmöglichkeiten. Gerade das Beispiel VIA zeigt, dass man neben den Synergieeffekten durch Zusammenarbeit die Restrukturierung nicht vergessen darf. Dabei sind auch Optimierungen innerhalb des Stadtkonzerns eine denkbare Alternative. Ob z. B. Telefonzentrale, Buchhaltung, Personalwesen u. ä. zusammen mit dem stadteigenen Versorgungsunternehmen oder mit den Verkehrsbetrieben der Nachbarstädte durchgeführt werden, ist sowohl aus Fahrgast- als auch aus Kämmerersicht egal. Eine Patentlösung gibt es aufgrund der ganz unterschiedlich strukturierten und aufgestellten Verkehrsunternehmen im VRR gewiss nicht.

Gerade im kommunalen Bereich zeigt es sich, dass der wichtigste Faktor für eine hohe Fahrgastzahl ein gutes Angebot ist. Fahrgäste reagieren auf Angebotsverschlechterungen wesentlich stärker als auf Tarifsteigerungen. Als die Stadt Oberhausen die Aufnahme in den Stärkungspakt des Landes beantragte, wurde sie von der Kommunalaufsicht zu einer Reduzierung des Leistungsangebots der STOAG gedrängt, da dieses im Vergleich zu anderen Städten im VRR weit überdurchschnittlich sei. Die Stadt hatte angesichts der zur Aussicht stehenden Finanzhilfe des Landes keine Alternative und reduzierte das Angebot um fast 20

%. In den folgenden Jahren ging aber auch die Fahrgastzahl um über 10 % zurück, wobei ein Großteil auf zurückgehenden Schülerzahlen beruhte. Da gleichzeitig weitere Unternehmensbereiche der STOAG restrukturiert wurden, konnte der kommunale Zuschuss in den Folgejahren dennoch deutlich abgesenkt werden.

### VRR-Tarifentwicklung

Der VRR hat seit zehn Jahren den Tarif überdurchschnittlich angepasst, dabei aber immer auf die Fahrgastentwicklung geachtet. Auch unter Herausrechnung der Integration der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) in den VRR ist die Fahrgastzahl bei insgesamt gesunkener Bevölkerung im Gesamttraum noch leicht angestiegen, die Einnahmen aber konnten deutlich gesteigert werden. Dazu war es nötig, allgemein höhere Preise sozial abzufedern (Sozialticket) und spezielle Angebote für Zielgruppen (weiter) zu entwickeln.

Bei der Preisentwicklung wird zunächst geprüft, wie sich die Kosten und Einnahmen beim SPNV und bei den kommunalen Verkehrsunternehmen entwickelt haben und voraussichtlich weiter entwickeln. Diese Daten werden überprüft und mit bestehenden Verträgen und Vergleichsdaten abgeglichen. Dabei kommen VRR-weit jährliche Aufwandssteigerungen zwischen 30 und 60 Mio. Euro heraus, wobei die Unterschiede vor allem durch Sprünge bei den Kraftstoffkosten verursacht werden. Bei den Einnahmen wird versucht, in etwa mit den Kostensteigerungen Schritt zu halten. Politisch wurde in den VRR-Gremien eine mittelfristige Zielvorgabe zum Erreichen bestimmter Kostendeckungsgrade bei SPNV und kommunalem ÖV gemacht. Diese wurde bislang auch eingehalten. Konkret bedeutet eine jährliche VRR-Preismaßnahme für ein mittelgroßes Verkehrsunternehmen wie MVG oder STOAG einen Betrag von rund 500.000 Euro. Eine solche Summe entspricht den Kosten für einen ganztägigen Einsatz von drei Bussen, wobei die entsprechenden Einnahmen nicht berücksichtigt sind.

Seit Jahren arbeitet der VRR an einer Tarifstrukturreform, wovon einzelne Elemente

## VRR-Finanzierung

bereits umgesetzt wurden. Besonders schwierig ist das Thema Preisstufenreform. Der sehr vereinfachende VRR-Tarif mit wenigen Preisstufen führt zu gleichen Preisen für ganz unterschiedliche Leistungen, besonders stark ausgeprägt bei der Preisstufe B, die für eine Strecke von zwei oder drei Tarifgebieten gültig ist. So fällt darunter sowohl die 8 km lange Strecke von Oberhausen Hbf. nach Duisburg Hbf. als auch die Strecke Oberhausen-Holteln – Bochum-Langendreer (47 km). Ein neues, attraktives, gerechtes und ergiebiges Tarifmodell, das auch noch übersichtlich und leicht verständlich ist, wird noch gesucht. Daher hat man sich bislang nur auf die Abschaffung der bei der Integration der VGN eingeführten Preisstufe E einigen können, wodurch insbesondere Ticket2000-Kunden abends und am Wochenende auch an den unteren Niederrhein und in die benachbarten Niederlande, demnächst auch nach Arnheim, fahren können.

### Kommentar

*Das Thema Tarif ist weder zu einem VRR-Bashing geeignet, noch gibt es einfache Patentlösungen, die Kostenentwicklung in den Griff zu bekommen. Dass der VRR durch Preissteigerungen weniger Geld einnimmt als vorher, ist eine leicht widerlegbare Legende. Jahr für Jahr wurden meist rund 30 bis 40 Mio. Euro mehr eingenommen. Zwar gab es bei wenigen Verkehrsunternehmen schon vereinzelt Einnahmerückgänge, diese waren allerdings regelmäßig durch Leistungsreduzierungen bedingt.*

*Würde der VRR statt der regelmäßigen Preisrunden sein Leistungsangebot reduzieren, begäbe er sich in eine absehbare Abwärtsspirale. Stattdessen die Kommunen als Gewährsträger zur Kasse zu bitten, verbietet sich ebenfalls. Wichtig ist, bei Bund und Land ausreichende und langfristig planbare Finanzierungsinstrumente einzufordern und insbesondere die Entwicklung der Trassen- und Stationspreise neu zu regeln. Wenn diese nicht mehr nach dem Vollkostenprinzip, sondern nach den Grenzkosten erhoben und die Berechnung zwischen Fern-, Nah- und Güterverkehr ent-*

*sprechend den tatsächlichen Kosten erfolgen würde, gäbe es einen deutlichen Anreiz, mehr Züge zu bestellen. Dies gälte insbesondere dann, wenn hierbei noch ein Umlageprinzip eingeführt würde (mehr Züge = niedrigere Preise). Zu welchen Möglichkeiten das führt, lässt sich in den Niederlanden gut beobachten: 15-Minuten-Takte auf Nebenstrecken außerhalb der Randstad, wie z. B. zwischen Arnhem – Zevenaar - Doetinchem. Ansonsten muss die bislang ausgesprochen erfolgreiche Ausschreibungsstrategie fortgesetzt werden. Nicht umsonst fragen andere Aufgabenträger wie die Nahverkehr Baden-Württemberg (NVBW) beim VRR nach Rat und kopieren erfolgreiche Modelle.*

*Ein Verzicht auf jährliche Preisrunden wäre absolut unklug, der VRR und die kommunalen Verkehrsunternehmen würden doppelt verlieren. Zunächst würden im ersten Jahr beachtliche Beträge fehlen, die entweder durch Leistungseinschränkungen (mit entsprechenden Fahrgast- und Einnahmeverlusten) oder durch zusätzlichen Verlustausgleich durch die Kommunen finanziert werden müssten. Ein beträchtlicher Zuwachs an Fahrgästen ist durch eine solche Maßnahme erfahrungsgemäß nicht zu erzielen. Wenn aber dann später eine stärkere Preisanhebung erfolgt, reagieren die Fahrgäste darauf wesentlich deutlicher. Die Abwanderung bei Preisrunden von 5 oder gar 10 % ist auch nach vorhergehenden Nullrunden wesentlich massiver als bei kontinuierlicher jährlicher Anpassung mit geringeren Margen. Die PRO BAHN-Vertreter in den VRR-Gremien werden diesen Vorschlag nicht unterstützen.*

*Wer eine Absenkung der Nutzerfinanzierung fordert, muss sagen, wer stattdessen diesen Teil übernehmen soll. Er muss dann bei der entsprechenden Ebene (Bund, Land, Kommunen) Forderungen stellen und Finanzierungsvorschläge einbringen.*

*Insgesamt zeigt dieses Thema, wie wichtig es ist, dass sich PRO BAHN auch auf Landes- und Bundesebene mit der ÖPNV-Politik und -Finanzierung beschäftigt.*

## S-Bahn ab 2019: Betreiber und Fahrzeuge ausgewählt

Gelsenkirchen. (le) Das Gesamtergebnis der Ausschreibung für die S-Bahnen im VRR-Raum steht fest: Die geforderten 48 Gebrauchtfahrzeuge für die S 1 und die S 4 sind erwartungsgemäß die heute von DB Regio eingesetzten ET 422. Diese werden modernisiert und mit einem neutralen VRR-Design (grün mit Städtesymbol) versehen und gehen in das Eigentum des VRR über. DB Regio wird sie ab Dezember 2019 für mindestens 15 Jahre instand halten und eine permanente Verfügbarkeit sicherstellen.

Weiter haben die VRR-Gremien beschlossen, 41 neue S-Bahnen von Stadler für den Einsatz auf den Linien S 2, S 3, S 9, S 28, RB 3, RB 40 und RB 41 zu kaufen. Das Fahrzeug baut auf der Fahrzeugserie FLIRT auf. Es verfügt über Toiletten, hat mehr und breitere Türen (1,80 m) als bisherige Versionen, Steckdosen, kostenloses WLAN sowie Vorrichtungen zur Verbesserung des Mobilfunkempfangs. Es wird in zwei Versionen gebaut. Die dreiteiligen Fahrzeuge mit 180 Sitzplätzen sind für die S 2 und die S 28 vorgesehen, die fünfteiligen Triebwagen mit 296 Sitzplätzen für die übrigen Linien. Rollstuhlplätze werden getrennt von den Plätzen für Fahrräder angeboten. Bei Letzteren wird es keine Klappsitze mehr geben, sondern gepolsterte Stehhilfen, um einem immer wieder vorkommenden Konflikt zwischen verschiedenen Nutzergruppen abzuwehren. Auch diese Fahrzeuge werden im neutralen VRR-Design gestaltet.

Stadler gewann den Wettbewerb gegen drei weitere Bewerber mit dem wirtschaftlichsten Angebot und wird die Fahrzeuge an den VRR liefern und 30 Jahre warten und instand halten. Damit wurde auch bei der S-Bahn-Ausschreibung das RRX-Modell (getrennte Ausschreibung von Fahrzeugbereitstellung und Betriebsleistungen) angewandt.

Die Betriebsleistungen im neu konzipierten S-Bahn-Netz ab Dezember 2019 (vgl. **Ruhr-schiene 2015#3**) gehen an Keolis (eurobahn) und Abellio. Drei weitere Bewerber gingen leer aus. Während die eurobahn auf der S 1 und der S 4 zwölf Jahre lang jährlich 4,8 Zug-Kilometer fahren wird, sieht der Vertrag mit Abellio 7,1 Mio. Zug-Kilometer auf S 2, S 3, S 9, RB 3, RB 40 und RB 41 mit einer Laufzeit von 15 Jahren vor. Für die zusammen mit dem NVR

betriebenen Linien S 6 (inklusive S 68) und S 11 wurde der bestehende Verkehrsvertrag mit DB Regio um vier Jahre bis Dezember 2023 verlängert, um eine Harmonisierung mit der Vertragslaufzeit des NVR zu erreichen. Die Betriebsleistungen auf der S 28 werden erst später neu vergeben. Die Außenäste müssen noch elektrifiziert werden.

Inzwischen sind fast alle Linien im VRR mindestens einmal im offenen Wettbewerb vergeben worden. Es fehlen noch die Linien RE 8 und RB 27 (Mönchengladbach – Köln – Bonn-Beuel – Koblenz) sowie die RB 33 Süd (Aachen – Mönchengladbach – Krefeld – Duisburg), die zurzeit in zwei Losen ausgeschrieben werden. Hierbei wird die RB 33 Süd wie von PRO BAHN vorgeschlagen bis Essen verlängert. Dies dient zur Optimierung der Bedienung der Strecke Duisburg – Essen nach dem Beschluss über den neuen S-Bahn-Takt.

Damit hat DB Regio in den letzten Jahren nur drei Ausschreibungen im VRR gewonnen: Sie betreibt weiterhin die Linien S 5 / S 8, das Sauerlandnetz und die Haard-Achse. Bei Letzteren hat sich DB Regio bereits zum zweiten Mal im Wettbewerb durchgesetzt. Dennoch wird der Marktanteil der DB in den nächsten Jahren drastisch sinken. Sie ist dann nur einer von mehreren größeren Anbietern. Chancen, Netze zurückzugewinnen bestehen: Zurzeit wird das Emscher-Münsterland-Netz (RE 14, RB 45) Übergangsweise ausgeschrieben. In einer folgenden Runde wird für dieses Netz dann eine Ausschreibung für Brennstoffzellenfahrzeuge erfolgen. Dann nach dem RRX-Modell, da eigentlich nur Fahrzeughersteller eine Fahrzeugeinsatzgarantie geben und ggf. auch Ersatzfahrzeuge bereitstellen können. Weiterhin steht die Ausschreibung des Ruhr-Sieg-Netzes an, in dem neben dem RE 16 und der RB 91 jetzt die RB 46 enthalten ist.

# VIA: Der König ist tot, es lebe der König!

Mülheim an der Ruhr/Essen. (ah) Die VIA ist mit dem Ausscheiden der DVG zum 31.12. 2016 Geschichte. Zugleich wird es eine neue, gemeinsame Verkehrsgesellschaft der Städte Essen und Mülheim geben. Die heutige VIA und die EVAG werden dafür verschmolzen und übernehmen bis auf die Infrastruktur (Gleise, Fahrzeuge) und die Linienkonzessionen komplett die MVG. So das Ergebnis des zweiten im Frühjahr beauftragten Deloitte-Gutachtens.

Die neue Gesellschaft wird zu 74,9 % Tochter der Essener Verkehrs- und Versorgungsgesellschaft (EVV) sein und zu 25,1 % Tochter der Rest-MVG bzw. Enkelin der Mülheimer Beteiligungsholding (BHM). Sie wird zwei Geschäftsführer haben, einen gemeinsamen Betriebsrat und einen paritätisch besetzten Aufsichtsrat. Das Personal wird nach § 613a BGB übergeleitet. Der steuerliche Querverbund ist nach Angaben der Gutachter Deloitte gesichert und eine Direktvergabe der Aufgabenträger an die neue Verkehrsgesellschaft möglich.

Die Oberbürgermeister Thomas Kufen (Essen, CDU) und Ulrich Scholten (Mülheim, SPD) sind sich einig, dass „die gemeinsame Verkehrsgesellschaft für Essen und Mülheim an der Ruhr anschlussfähig bleiben muss, um im Ruhrgebiet perspektivisch zu einer einheitlichen Verkehrsgesellschaft zusammen zu wachsen.“

Die Politik soll noch im September in den Räten entsprechend beschließen. Bei allen Fraktionen außer der BAMH gab es direkt nach der Veröffentlichung des Gutachtens Ende August positive Reaktionen.

## Interessante Perspektiven für NVP Essen

Essen. (mb) In die jahrelange Hängepartie bei der Diskussion um die Zukunft des Nahverkehrs kommt Bewegung. In den letzten zwei Jahren gab es schon Fortschritte zu vermelden: Die erste Neubaustrecke einer Straßenbahn seit fast 70 Jahren, ein Fahrplanwechsel mit deutlichen Verbesserungen im Liniennetz und nicht zuletzt der barrierefreie Ausbau von Haltestellen. Das alles konnte aber nicht verbergen, dass die politische Sicht auf den Nahverkehr nicht rosig war: Seit Monaten geisterten Spar-Szenarien durch die Presse.

Von bis zu 10 Mio. Euro Sparvorgabe war die Rede. Die Folge wäre ein stark reduziertes Netz mit 15-Min.-Grundtakt auch auf den wichtigsten Tramlinien, faktisch fehlendem Nachtverkehr und der Einstellung ganzer Buslinien. Überfüllte Bahnen wären akzeptiert worden und eine Reduzierung des Modal Splits im Nahverkehr wäre explizit gewünscht gewesen.

Um diese Diskussion mit Fakten zu hinterlegen, beauftragte die Politik externe Gutachter, drei Szenarien für die Zukunft des Nahverkehrs auszuarbeiten: Eine Reduktions-, eine Kontinuitäts- und eine Ausbauvariante, die die Grundlage für den bis Ende 2017 zu erarbeitenden Nahverkehrsplans sein sollen. Die Ergebnisse liegen jetzt vor. Die Beschlussempfehlung der Stadtverwaltung ist dabei die Kontinuitätsvariante, die aber auch eine leichte Steigerung des ÖPNV-Budgets vorsieht. Bereits vorab hatte sich Oberbürgermeister Kufen gegen drastische

Einsparungen ausgesprochen. Daher kann fast davon ausgegangen werden, dass diese Variante auch eine politische Mehrheit findet.

Aus Sicht der Fahrgäste ist zu hoffen, dass die latente Untergangsstimmung nun ein Ende hat und nach vorne geschaut wird, um die angestrebte Erhöhung des Modal-Splits beim ÖPNV zu erreichen. Das Gutachten bietet hier interessante Perspektiven. Diese dienen zwar im aktuellen Stand nur der Bewertung der Alternativen hinsichtlich Finanzierung und Entwicklung des Modal Splits, es kann allerdings davon ausgegangen werden, dass sie den Vorstellungen der EVAG-Planer nicht gänzlich widersprechen und somit mehr oder weniger Eingang in den Nahverkehrsplan finden werden.

### Die wichtigsten Punkte:

- Bahnhofstangente: Der Neubau einer oberirdischen Ost-West-Straßenbahnstrecke durch die Innenstadt gilt als Schlüssel für Verbes-

serungen im Nahverkehr, die im überlasteten Tunnelsystem nicht mehr zu erreichen sind. Insbesondere die Anbindung des Südostviertels an den Hauptbahnhof lässt deutliche Fahrgaststeigerungen erwarten. Kritisch zu bewerten ist die Planung der Stadt, die Straßenbahn im Westen über den Berthold-Beitz-Boulevard zu führen – bislang eine Strecke fast ohne Bebauung und ohne Fahrgastpotential. Die Gutachter sprechen sich für eine Führung ins Zentrum von Altendorf aus, die der Straßenbahn als Bypass-Linie direkt zum Hauptbahnhof eine wichtige Rolle geben würde. Dies wird von PRO BAHN unterstützt. Obwohl die Maßnahme hohe Priorität genießt, bleibt die Umsetzung abzuwarten – auch im Nahverkehrsplan von 2008 war das Projekt als „sofort umzusetzen“ deklariert, bis heute aber ohne jede Konsequenz.

- Spurbus: Die Linie nach Kray genießt in allen betrachteten Varianten großes Wohlwollen und verkehrt in dichten Takten. Die parallel fahrende Linie 166 soll abgeschafft und Fahrgastströme über Kray auf die Spurbusse gelenkt werden. Eine Beurteilung der Infrastruktur steht noch aus. Aus Sicht von PRO BAHN ist diese kompromisslose Fokussierung auf die Spurbuslinien sicher nicht die optimale Lösung für die Fahrgäste. Dies gilt es weiter zu diskutieren.

- Linie 107: Diese Linie soll künftig wieder durchgehend zwischen Bredeneu und Gelsenkirchen Hbf. fahren. In Essen soll es einen durchgehenden 5-Min.-Takt geben. Voraussetzung dafür ist eine neue Endhaltestelle im Bereich des Triple Z als Ersatz für Abzweig Katzenberg.

- Südstrecke: Voraussetzung für eine durchgehende Linie 107 ist der geplante Umbau der Tunnelstrecke nach Rüttenscheid. Dies ermöglicht den Mischbetrieb aus Stadtbahn und Straßenbahn auch mit unterschiedlichen Bahnsteighöhen mit Einsatz von Niederflurstraßenbahnen. Aus Sicht von PRO BAHN muss hier noch geprüft werden, ob eine Umstellung der Messe-Strecke von Stadtbahn auf Straßenbahn Vorteile bringt. So gäbe es eine gleichmäßigere Auslastung der Tunnel und bessere Wendemöglichkeiten am Saalbau im

Fall von Störungen.

- 10-Min.-Takt-Buslinien: Im letzten Nahverkehrsplan konnte sich der Vorschlag von Metrobussen nach dem Vorbild Berlins und anderer Städte nicht durchsetzen. Die Folge: Bis heute gibt es auf wichtigen Buslinien wie 160/161, die Stadtteile mit 60.000 Einwohnern als Tangentiallinie verbinden, auch tagsüber 20-Min.-Takte. Nun liegt mit dem 10-Min.-Takt-Netz ein neuer Vorschlag vor, der besser auf Essener Bedürfnisse abgestimmt sein soll. Die Tangentiallinien im Norden (170) und Süden (160/161) sollen durchgehend besser getaktet werden. PRO BAHN schlägt vor, auch die wichtigen Strecke zwischen Bredeneu und Heidhausen (169) sowie nach Schonnebeck, Huttrop und Bergerhausen (154/155) einzubeziehen.

Als Kompensation sollen weniger bedeutende Buslinien reduziert oder eingestellt sowie die Takte des SB15 nach Burgaltendorf außerhalb der Hauptverkehrszeiten reduziert werden. Eine kritische Betrachtung vorhandener Linienwege ist wünschenswert, um Verbesserungen an wichtigen Stellen zu ermöglichen. Ob es gelingen wird, Parallelverkehre und Schleifenfahrten abzubauen, die schon im letzten Nahverkehrsplan folgenlos dargestellt wurden, bleibt abzuwarten.

In der Varianten-Betrachtung wurde das Thema Nachtverkehr, das PRO BAHN besonders am Herzen liegt, nicht angesprochen. Essen ist zusammen mit Duisburg eine von nur zwei Städten über 400.000 Einwohnern in Deutschland, deren wichtigsten Linien nach 21:00 Uhr nur noch alle 30 Min. verkehren und deren Schienenverkehr um 23:00 Uhr komplett eingestellt wird. Wenn die Attraktivität des Nahverkehrs gesteigert werden soll, muss dies geändert werden.

Nach dem Grundsatzbeschluss im September 2016 wird mit der Erarbeitung des eigentlichen Nahverkehrsplans begonnen. Der erste Entwurf soll den politischen Gremien im ersten Halbjahr 2017 vorgelegt werden, so dass ein Beschluss bis Ende 2017 erfolgt. PRO BAHN wird diesen Prozess im Sinne der Fahrgäste konstruktiv und kritisch begleiten.

# Straßenbahn in Mülheim hat eine Zukunft

**Mülheim an der Ruhr. (ah) Nachdem die Gutachter (vgl. *Ruhrschiene 2016#2*) Ende Juni ihre Ergebnisse im Mobilitätsausschuss vorgestellt haben, haben sich nicht nur die Verwaltung, sondern auch die Fraktionen zur Zukunft der Straßenbahn positioniert. Ergebnis: Die Schiene hat in der Stadt an der Ruhr eine Zukunft!**

Die Verwaltung möchte trotz heftiger Kritik des Geschäftsführers der Beteiligungsholding das Gutachten in Sachen Schiene quasi 1:1 umsetzen. Das heißt „mittelfristige“ Stilllegung der Kahlenbergstrecke (früher Linie 110, jetzt Linie 104) unter Inkaufnahme der Rückzahlung von Fördermitteln für ÖV (7,28 Mio. Euro, Zweckbindungsfrist 25 Jahre), IV (7,83 Mio. Euro; 20 Jahre) und Städtebauförderung (1,07 Mio. Euro) sowie „perspektivisch“ den Bau einer Straßenbahn (Linie 102) vom Heuweg über Saarer Straße bis Alte Straße in Saarn bei gleichzeitiger Stilllegung des Abschnittes Heuweg – Uhlenhorst.

Die Meinungen der Fraktionen dazu unterscheiden sich deutlich: FDP (3 Mandate) und BAMH (5) lehnen die Schiene ab und fordern den Ausstieg. Die CDU (14) möchte einen Tod auf Raten, zunächst die Kahlenbergstrecke und den Abschnitt Uhlenhorst – Broich Friedhof der Linie 102, später dann die Linie 112. Eine Straßenbahn nach Saarn, aber auch die Aufgabe der Tunnel lehnt sie ab.

Die SPD (20) fordert zwar ebenfalls die Stilllegung der Kahlenbergstrecke, zugleich möchte sie aber die Straßenbahnlinie 102 ab Alte Straße über Frombergfeld – Langenfeldstraße – Brüsseler Allee bis auf die Saarer Kuppe führen. Letzteres fordern ohne Festlegung einer Trasse auch MBI (3) und Grüne (6). Die Linken (2) setzen sich ohne ins Detail zu gehen „für den Erhalt und Ausbau des ÖPNV ein“.

Im Ergebnis zeichnet sich eine große Mehrheit für die Stilllegung der Kahlenbergstrecke (Fahrgastzahlen 2012 unter 2.000/Tag) und eine klare Mehrheit für den Bau der Straßenbahn auf die Saarer Kuppe (damalige Buslinien 132/133 über 5.000 Fahrgäste/Tag) ab bei gleichzeitigem Status Quo auf den anderen Schienenstrecken.

In der Öffentlichkeit gibt es sowohl Proteste

als auch Zustimmung. Anwohner der von der SPD präferierten Trasse auf die Saarer Kuppe haben in einer Bürgerversammlung deutlich ihren Unmut darüber geäußert und mit Klagen gedroht. Bürger, die eine andere Trasse bevorzugen, haben eine Initiative pro Straßenbahn initiiert: <http://www.tramvia-muelheim.de/rs/>

## Kommentar

*(jg) Nach mehreren Gutachten und jahrelanger Diskussion Pro und Contra scheint die Straßenbahn nun endlich eine Zukunft zu haben. Besonders positiv ist die geplante Weiterentwicklung des Netzes durch die Verbindung zur Alten Straße und sogar noch darüber hinaus zur Saarer Kuppe. Vollkommen unverständlich dagegen wäre die Stilllegung der Kahlenbergstrecke, die durch den Nahverkehrsplan von Ende 2013 gesichert schien. Was hat sich seitdem eigentlich geändert? Die 110 mit alten, hochflurigen M6-Fahrzeugen wurde durch die 104 mit neuen attraktiven Niederflurstraßenbahnen (NF2) ersetzt. Die Oberleitung ist seit dem Sturm ELA zum Teil erneuert. Die gewollte Stilllegung scheint eher ein Entgegenkommen gegenüber den immer noch zahlreichen Tramgegnern zu sein. Nach der Flughafenstrecke und der Styruumer Süd-strecke muss jetzt noch eine dritte Strecke verdieselt werden. Ich empfehle, einfach mal Zahlen sprechen zu lassen und die durch eine Stilllegung entstehenden Kosten – eben nicht nur die zurückzuzahlenden Fördermittel – dem mittelfristig für die Schiene notwendigen Investitionsbedarf und den tatsächlichen Fahrgastzahlen von heute gegenüber zu stellen. Über ökologische Gesichtspunkte wurde noch gar nicht gesprochen. Es ist doch paradox, wenn eine Stadt, die über E-Busse nachdenkt, gleichzeitig das Streckennetz für das Verkehrsmittel der E-Mobilität an sich, nämlich die Straßenbahn, weiter verkleinern will.*

## Regionalversammlung

Hagen. (dg) Der RV Ruhr hat am 2. Juli seine Mitgliederversammlung ausgerichtet. Dirk Grenz wurde als Vorsitzender wiedergewählt, Stellvertreter ist nun Achim Walder.

Nach einer Führung durch den Hagener Hauptbahnhof gab es einen kurzen Überblick zu Neuigkeiten auf Bundes- und Landesebene. Anschließend wurden Themen und Aktivitäten des Regionalverbandes Ruhr diskutiert: Öffentlichkeitsbeteiligungen im Rahmen der Aufstellung von Nahverkehrsplänen, Sachstand RRX, Betuwe und RE 19 Düsseldorf – Arnheim.

Bei den Wahlen lag der Fokus bei den Delegierten zum Bundesverbandstag 2017 in Wiesbaden. Hierbei ergab sich folgende Rangfolge: Dirk Grenz, Achim Walder, Kurt Meisen, Christian Strähler und Oliver Mantel.

Gerne freuen wir uns, Sie auch bei unserer neuen mitgliederöffentlichen Vorstandssitzung, erstmals am 22.10., begrüßen zu dürfen.

## Sommerferien ohne Straßenbahn

Oberhausen. (jg) Aufgrund von Gleisbaumaßnahmen auf Mülheimer Stadtgebiet verkehrten die Tramlinien 112 und NE 12 vom 11.07. bis 23.08. nur in Mülheim an der Ruhr zwischen Sportzentrum-Süd und Sültenfuß. Ab Sültenfuß wurde von der STOAG ein Schienenersatzverkehr mit Bussen durchgeführt. Fahrten aus Mülheim an der Ruhr, die regulär an der Stadtgrenze Landwehr enden, wurden bis Oberhausen Hbf. verlängert. Die Fahrten, die regulär am Sterkrader Neumarkt oder Olga-Park enden, wurden bis Sterkrade Bf. geführt.

## Test: H-Bahn verkehrt samstags

Dortmund. (ah) Die H-Bahn GmbH testet bis Ende November drei Monate lang den Betrieb an Samstagen. Gefahren wird zwischen Eichlinghofen und S-Bf. Universität von 8:00 bis 16:15 Uhr jeweils alle 15 Min. Infos unter: [www.h-bahn.info](http://www.h-bahn.info)

## 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](mailto: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](mailto:grenz@probahn-ruhr.de)

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

Beisitzer: Johannes Gith, Röntgenstr. 15, 45470 Mülheim, ☎ 0172 2036585 ✉ [gith@probahn-ruhr.de](mailto:gith@probahn-ruhr.de)

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

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

Beisitzer: Bernhard Quack, Düsseldorfer Str. 22, 45145 Essen, ☎ 0201 7265726, ✉ [quack@probahn-ruhr.de](mailto: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](mailto:fmaxwill@web.de)

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

Vorsitzender: Frank Michalzik, Bahnhofstr. 85a, 46499 Hamminkeln-Mehrhoog,

☎ 02857 915992 ✉ [vorsitzender@probahn-nrw.de](mailto:vorsitzender@probahn-nrw.de)

**PRO BAHN e. V. (Bundesverband)**, ✉ [info@pro-bahn.de](mailto: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 600 Exemplare. Der Bezug ist für Mitglieder von PRO BAHN Münsterland und Ruhr kostenlos, Abonnement 5,- Euro pro Jahr.

Redaktion: Dirk Grenz (V.i.S.d.P.), Axel Hercher (ah), Achim Walder (aw) ✉ [info@ruhrschiene.de](mailto:info@ruhrschiene.de)  
Weitere Autoren: Moritz Balz (mb), Lothar Ebbens (le), Johannes Gith (jg). 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 PROBAHN-Gliederungen ist immer gegeben.

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

# Termine

## Symposium

(le). Nach dem erfolgreichen ersten Symposium im letzten Jahr in Wesel veranstalten die Fahrgastverbände aus Deutschland, den Niederlanden und Belgien am Samstag, den 05.11. ein weiteres Symposium „ÖV in der Euregio“ in Maastricht. Namhafte Referenten aus den drei Staaten werden verschiedene Aspekte des grenzüberschreitenden Verkehrs beleuchten. Das genaue Programm kann ab Anfang Oktober auf der Webseite [www.probahn-nrw.de](http://www.probahn-nrw.de) eingesehen werden. Eine Anmeldung über Internet ist erforderlich.

## Neue Redaktion

(red). Bei der letzten Regionalversammlung wurde auch die Redaktion der **Ruhrschiene** neu besetzt. Ausgeschieden ist Holger Kohring, offiziell eingetreten Axel Hercher und neu bestimmt wurde Achim Walder.

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

## September

**Sonntag, 11.09.2016**

Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Tag des offenen Denkmals**  
10:00 Uhr E Hbf (Service Point)

**Dienstag, 20.09.2016, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

**Dienstag, 27.09.2016, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

## Oktober

**Donnerstag, 06.10.2016, 20:00 Uhr**  
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

**Donnerstag, 13.10.2016, 19:00 Uhr**  
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandstr. 15, Münster, (M) Münster Hbf

**Samstag, 15.10.2016**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Besuch beim Nachbarn: Dinxperlo**  
08:50 Uhr E Hbf (Service Point)

**Dienstag, 18.10.2016, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

**Samstag, 22.10.2016, 10:00 Uhr**  
Vorstandssitzung im Umweltzentrum Bochum, Alsenstr. 27. (M) BO Hbf  
Anmeldung: [grenz@probahn-ruhr.de](mailto:grenz@probahn-ruhr.de)

**Dienstag, 25.10.2016, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

## November

**Donnerstag, 03.11.2016, 20:00 Uhr**  
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

**Samstag, 05.11.2016**  
Symposium ÖV in der Euregio, Einladung siehe linke Spalte

**Dienstag, 15.11.2016, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

**Dienstag, 22.11.2016, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

## Dezember

**Donnerstag, 01.12.2016, 20:00 Uhr**  
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

**Donnerstag, 08.12.2016, 19:00 Uhr**  
Fahrgaststammtisch in Münster

**ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim:** Büro Mülheimer Str. 91, Duisburg, (M) (S) Duisburg Hbf, (L) Lutherplatz  
**O.Tram Oberhausen:** „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, (M) (S) Oberhausen Hbf  
**PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund:** VCD-Büro, Eisenmarkt 1, Dortmund, (K) 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)