



## EVAG/MVG: Sparfahrplan und SEV

Mülheim an der Ruhr/Essen. (ah/le) Nach einigem Gerangel mit der Bezirksregierung wurde am 8.1. bei der MVG der ursprünglich für den Sommer geplante neue Fahrplan mit Taktausdünnungen entsprechend dem Nahverkehrsplan (NVP) von 2013 vorzeitig eingeführt. Bei der EVAG hingegen zwingt akuter Personalmangel zu Angebotsumstellungen.



Die drei Straßenbahnlinien in Mülheim an der Ruhr verkehren jetzt auch montags bis freitags nur noch im 15-Minuten-Takt, wobei bei den Linien 104 und 112 die Takte auf Essener und Oberhausener Gebiet von 20 auf 15 Minuten verdichtet wurden. Auch auf der Kahlenbergstrecke wird entgegen dem NVP alle 15 Minuten gefahren. Obwohl jetzt nur noch sieben statt zehn Bahnen auf der 112 benötigt werden und die sechs Oberhausener Niederflurbahnen nach der externen Aufarbeitung wieder zur Verfügung stehen, schafft es die MVG nicht, auf dieser Linie durchgängig ein barrierefreies Angebot bereitzustellen. Immer wieder sind hochflurige Achtachser oder gar Sechssachser

Neuer Fahrplan, altes Problem: Sechssachser nach Mülheim an der Ruhr in OB-Sterkrade.  
Foto: Lothar Ebberts.

### In dieser Ausgabe:

- S. 1 - 3: MVG/EVAG, NVP EN**
- S. 3 - 5: eurobahn, ET 422, IC, RRR**
- S. 6 - 9: BOR, COE, NRW**
- S. 10 - 11: SPNV, Kurzmeldungen**
- S. 11 - 12: Impressum, Termine**

im Einsatz, deren Kapazitäten aufgrund der Taktausdünnung völlig unzureichend sind.

Ende Oktober vermeldeten MVG und EVAG akuten Personalmangel und als kurzfristige Lösung Taktausdünnungen bei der Stadtbahnlinie U 18 (15 statt 10 Minuten) sowie bei den Straßenbahnlinien 103, 105 und 107 (jeweils Verstärkerfahrten) für Mitte November bis März 2017. Die Bezirksregierung Düsseldorf lehnte dies jedoch ab und forderte Alternativen ein. Die EVAG setzt lediglich auf der Linie 103 zwischen Borbeck und Dellwig sowie nachmittags auf den Verstärkerkursen der 107 sowie auf der 103 zwischen Hollestraße und Steele Busse statt

Bahnen ein. Ferner wurden 18 neue Busfahrer und mehrere Straßenbahnfahrer eingestellt. Weitere zehn sollen bis Ostern folgen.

Bei der MVG hingegen ist die Neueinstellung von Fahrpersonal kein Thema. Zunächst einmal wurden mehr Fremdunternehmer für den Busverkehr eingesetzt, um eigene Busfahrer auf den Straßenbahnen einsetzen zu können. Jetzt bringt der ausgedünnte neue Fahrplan Entspannung bei den Straßenbahnfahrern, und der in der Aufstellung befindliche neue NVP könnte für die dichteren Buslinien 122, 124, 128 und 133 Taktausdünnungen analog zur Straßenbahn vorsehen.

## Ennepe-Ruhr-Kreis: Neuer Nahverkehrsplan

**Schwelm. (km) Der Kreistag des Ennepe-Ruhr-Kreises hat am 12. Dezember die 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) beschlossen. Grundlage der politischen Beschlüsse war ein Planentwurf des Büros StadtVerkehr aus Dortmund. Hierzu hatte auch PRO BAHN im Herbst Stellung genommen.**

Der NVP sieht zahlreiche Verbesserungen unter anderem in Form von Taktverdichtungen und Ausweitungen von Betriebszeiten auf den Hauptachsen, Aufbau eines NE-Verkehrs auch im südlichen Kreisgebiet sowie eine Leistungsausweitung bei der Straßenbahn in Witten vor. So soll der SB-Verkehr auf der Süd-Nord-Achse Schwelm – Hattingen werktags auf einen 30-Min-Takt verdichtet werden, der voraussichtlich 2019 in der HVZ bis Bochum fortgesetzt wird. Zwischen Schwelm und Sprockhövel-Haßlinghausen wird dabei der Weg der Linie 557 über den Ortsteil Linderhausen bedient. Das Planungsbüro hatte eine werktags tagsüber durchgängige Verdichtung bis Bochum vorgeschlagen, was jedoch am Widerstand der Stadt Bochum scheitert. Ebenfalls vom Gutachter abgerückt ist man hinsichtlich einer Betriebsausweitung auch an Sonntagen beim SB67 zwischen Wuppertal und Niedersprockhövel. Die Stadt Wuppertal sieht hier keine Priorität. Es gibt lediglich eine zusätzliche Fahrt abends und die Schließung der Bedienungslücke an Samstagen.

In Witten wird nach dem Neubau der Straßenbahnstrecke ein werktäglicher 15-Min-Takt

von Witten Heven über das Wittener Zentrum nach Bochum Langendreer eingerichtet, wobei die Fahrten alternierend zum Langendreer S-Bahnhof oder nach Bochum-Mitte geführt werden. Der Endpunkt Witten-Heven soll zum Verknüpfungspunkt Bus/Straßenbahn ausgebaut und zahlreiche Buslinien konsequent auf diesen zugeführt werden. Dieses an sich positive Konzept hätte jedoch auch eine nur stündliche umsteigefreie Direktverbindung vom Wittener Zentrum zur Ruhr-Uni mit sich gebracht. Im überarbeiteten Beschluss sind nun Taktverdichtungen in der HVZ vorgesehen.

In Hattingen wird im Zuge der für Bochum geplanten Taktumstellung die Straßenbahnlinie 308 von 10- auf 15-Min-Takt reduziert und im Gegenzug der heutige CE31 – zukünftig als „normale“ Buslinie wegen Aufgabe des Produkts CE – von 20- auf 15-Min-Takt mit einer Feinerschließung des Stadtteils Welper verdichtet.

Neu für den südlichen EN-Kreis ist der Aufbau eines NE-Netzes, beispielsweise durch Verlängerung des Bochumer NE4 bis Schwelm und eine Linie von Gevelsberg über Ennepetal-Busbahnhof nach Ennepetal-Voerde. Mehr Auf-

merksamkeit wird auch dem Thema Anschlüsse und Anschlusssicherheit sowie infrastruktureller Maßnahmen zur Beschleunigung bzw. Fahrplanstabilität beigemessen.

Im Gegensatz zu den Verbesserungen wurden zur Gegenfinanzierung vom Planungsbüro diverse Streichungen schwach ausgelasteter Linien in der SVZ, teilweise durch flankierende Ersatzlösungen in Form von bedarfsorientierten Verkehren vorgeschlagen. Diese Sparmaßnahmen wurden von PRO BAHN fallweise als zu drastisch bemängelt und im Zuge der politischen Meinungsbildung zum Teil abgemildert. So sollte ursprünglich die Linie 550 abends nicht mehr zwischen Ennepetal-Busbahnhof und Breckerfeld verkehren und ab Ennepetal-Voerde durch ein AST ersetzt werden, was gegenüber der derzeitigen Direktverbindung mit zweimaligem Umstieg und deutlicher Fahrzeitverlängerung verbunden gewesen wäre. Hier bleibt das Angebot nun unverändert. Der Sprockhöveler Stadtteil Obersprockhövel bleibt zukünftig an Sonntagen ohne Busanbindung, nachdem dies zunächst auch samstags angedacht worden war. Sowohl von PRO BAHN als auch aus dem politischen Raum wurde eine Ausweitung von Bedarfsverkehren angemahnt,

wobei PRO BAHN hier nicht nur die ausschließliche Bedienungsform auf schwachen Relationen sondern auch als Ergänzung in tagsüber mit „normalen“ Bussen versorgten Bereichen in den Abendstunden und zur Feinverteilung im NE-Verkehr sieht. Nach Aussage des Kreises scheidet die Einrichtung bedarfsorientierter Angebote primär daran, geeignete Betreiberunternehmen zu finden.

### Kommentar

*Für die Mehrzahl der Fahrgäste bringt der neue NVP Verbesserungen, die ursprünglich vorgeschlagenen Sparmaßnahmen konnten im Zuge des Abstimmungsprozesses abgemildert werden. Hierbei wird jedoch auch die Problematik eines von Großstädten umgebenen Kreises deutlich. So wurden die vorgeschlagenen Ausweitungen im SB-Verkehr von den Nachbarstädten Bochum und Wuppertal ausgebremst, da diese sich zwar an den entstehenden Mehrkosten beteiligen müssten, ohne aber einen für ihren Zuständigkeitsbereich entsprechenden Nutzen zu sehen. Dabei hätten schienenferne Orte wie Sprockhövel sicherlich eine bessere Anbindung an die benachbarten Oberzentren verdient.*

## Eurobahn in Personalnot

**Hamm. (le) Nachdem immer wieder Zugausfälle auf verschiedenen Linien im Hellweg-, Maas-Rhein-Lippe- und OWL-Netz der eurobahn beobachtet wurden, gab es ab Mitte Dezember Notfahrpläne. So wurden ab dem 13.12. bis zum 01.01. die Hälfte der Fahrten des RE 13 zwischen Mönchengladbach und Venlo durch Ersatzbusse ersetzt. Das Unternehmen verwies darauf, dass im neuen Jahr neu ausgebildetes Fahrpersonal bereitstünde.**

Der VRR reagierte mit einer Presseerklärung, in der er eurobahn zu Nachbesserungen und Vorlage eines tragfähigen Konzeptes aufforderte. Das Unternehmen habe bereits in den Jahren 2012 bis 2014 zahlreiche Fahrtausfälle aufgrund Personalmangel verzeichnet und im Fahrplanjahr 2015 endlich eine akzeptable Qualität erreicht. Umso weniger sei der erneute Qualitätseinbruch akzeptabel. Wenige Tage später forderte auch der NWL die eurobahn zur Abstellung der personalbedingten Fahrtausfälle auf. Eurobahn hingegen gab aufgrund eines

stark erhöhten Krankenstands beim Fahrpersonal weitere Fahrtenausfälle auf mehreren Linien im Hellweg- und OWL-Netz während der Weihnachtsferien bekannt. So wurde auf der RB 59 (Dortmund – Soest) nur noch im Stunden- statt Halbstundentakt gefahren, zahlreiche Einzelfahrten entfielen u. a. auf den Linien RB 69 (Münster – Hamm – Bielefeld) und RB 89 (Münster – Paderborn) ohne Busersatz sowie auf der RB 67 (Münster – Warendorf – Bielefeld) mit Schienenersatzverkehr zwischen Münster und Rheda-Wiedenbrück. Nachdem ab

## ET 422, Fernverkehr

dem 9.1. wieder der planmäßige Fahrplan galt, konnten dennoch mehrfach personalbedingte Fahrausfälle im Hellweg- und im OWL-Netz beobachtet werden.

*Da Eurobahn ab Dezember 2017 auch das*

*Teutoburger Wald-Netz (RB 61, RB 65, RB 66, RB 72, RE 76) und ab Dezember 2019 die S-Bahn-Linien 1 und 4 betreiben wird, ist eine jederzeit ausreichende Personalausstattung aus Fahrgastsicht unverzichtbar.*

## ET 422 dürfen nicht in längere Tunnel

**Essen. (le)** Nachdem innerhalb kurzer Zeit bei zwei Fahrzeugen der bei der S-Bahn Rhein-Ruhr eingesetzten Baureihe ET 422 Brände auf dem Fahrzeugdach, u. a. hervorgerufen durch Spannungsüberschläge durch Gegenstände in der Oberleitung, bis in den Fahrgastraum ausgewirkt hatten, wurde aus Sicherheitsgründen der Betrieb dieser Fahrzeuge in längeren Tunnels eingestellt.

Während die S 3 weiterhin die Station Hattingen Mitte anfährt, lässt die S 4 die Station Dortmund-Lütgendortmund aus und endet in Dortmund-Somborn. Ab Dortmund Germania (in Somborn ist die SEV-Haltestelle weit von der S-Bahn-Station entfernt) fahren Ersatzbusse nach Lütgendortmund. Auf der S 1 wird der Abschnitt Bochum Hbf – Dortmund Hbf, auf dem sich drei Tunnelstationen befinden, durch Pendelzüge – meist x-Wagen-Garnituren – bedient, die Verstärkerzüge für den Univerkehr müssen entfallen. Aufgrund der unzureichenden Infrastruktur in Bochum Hbf, die ein gleichzeitiges Wenden aus beiden Richtungen nicht ermöglicht (die Pendelzüge müssen rückwärts in die östliche Kehranlage einfahren und dann an das Bahnsteiggleis Richtung Dortmund rangiert werden), erreichen durchfahrende Fahrgäste meist erst die Bahn des nächsten Taktes (20

bzw. 30 Minuten später). Auch die S 6 endet jetzt immer in Köln-Nippes, da sie den Tunnel in Köln-Chorweiler nicht befahren darf, der weiterhin von der S 11 mit der Baureihe ET 423 bedient wird.

DB Regio und die Fahrzeughersteller Bombardier und Alstom arbeiten fieberhaft an einer technischen Lösung, die ein Übergreifen von Dachbränden in den Fahrgastraum verhindern soll. Wie lange dieser Ersatzfahrplan gefahren werden muss, ist noch nicht absehbar. Es wird aber sicherlich noch Monate dauern, da nach Festlegung einer sicheren technischen Lösung anschließend auch noch die Fahrzeuge nachgerüstet werden müssen. Auch für den VRR ist das Thema von großer Bedeutung, da er von DB Regio 48 dieser Fahrzeuge für den Betrieb auf der S 1 und S 4 ab Dezember 2019 übernehmen wird.

## Nacht-IC statt Nachtzug

**Amsterdam/Düsseldorf. (le)** Am zweiten Dezemberwochenende war es vorbei: Die letzten DB-Nachtzüge machten sich in der Nacht zum Samstag auf die Strecke. In Amsterdam Central verabschiedete der Vorsitzende unseres niederländischen Partnerverbandes Rover, Arrien Kruit, die Fahrgäste des letzten CNL nach Basel und München mit einer gemeinsamen Botschaft von Rover und PRO BAHN: Wir brauchen den Nachtzug auch in der Zukunft!

Von drei bisherigen Nachtzügen in NRW ist einer geblieben: Der schon seit Jahren alleine von der ÖBB betriebene EN Düsseldorf – Nürnberg – Wien fährt weiter und hat jetzt einen zusätzlichen Zugteil nach Innsbruck über München, der in Nürnberg an den von der ÖBB übernommenen Nachtzug Hamburg – Innsbruck angehängt wird. Ab Düsseldorf gibt es Autobeförderung an vier Tagen in der

Woche nach Wien, an den anderen drei nach Innsbruck.

Für die weggefallene Verbindung von NRW nach Basel wurde ein IC-Zugpaar Hamburg – Köln bis und ab Basel verlängert, in der Verbindung nach München über Stuttgart fährt die DB schon seit einigen Jahren ein Nacht-ICE-Zugpaar mit einer übergroßen Anzahl an Zwischenhalten, u. a. Montabaur, Wiesloch-

Walldorf, Karlsruhe-Durlach, Plochingen und Günzburg. Während die im letzten Fahrplanjahr durch den CNL betriebene Frühverbindung Köln – Amsterdam jetzt durch einen neuen ICE Frankfurt – Köln – Amsterdam ersetzt wurde, ist die Spätverbindung Amsterdam – Köln (ab 20:26 Uhr) ersatzlos entfallen. Jetzt ist die letzte Fernzugverbindung ab Amsterdam Centraal wieder um 18:37 Uhr. Ab voraussichtlich 6. April, wenn der RE 19 bis und ab Arnhem fährt,

kann man dann sogar mit Abfahrt um 21:25 Uhr in Amsterdam Centraal noch das Ruhrgebiet erreichen (Oberhausen Hbf an 00:07 Uhr, Anschluss nach Essen und Dortmund).

Der weggefallene CNL Köln – Essen – Berlin – Warschau/Prag wird in ähnlicher Zeitlage durch einen Nacht-IC Köln – Essen – Hannover – Berlin ersetzt. Mit angemessenen Übergangszeiten gibt es dann Anschlüsse an bzw. von Tageszügen nach Warschau und Prag.

## BVWP-Update: RRX jetzt (fast) ganz dabei

**Berlin. (le) Nachdem im Frühjahr der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans der Öffentlichkeit vorgestellt wurde (wir berichteten in *Ruhrschiene 2016#2*), wurden im Herbst der Plan und die entsprechenden Ausbaugesetze vom Bundestag und Bundesrat beschlossen. Dabei gab es aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung noch einzelne Änderungen.**

So sind die beiden Teilprojekte des Rhein-Ruhr-Express (RRX), die zunächst nur als Potentieller Bedarf (PB) klassifiziert waren, jetzt doch schon endbewertet und als vordringlicher Bedarf in den Plan aufgenommen worden. Während das Hauptprojekt RRX mit einem Nutzen-Kosten-Quotienten (NKQ) von 1,8 bei Baukosten von 1.844,0 Mio. Euro in der Kategorie „Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung“ (VB-E) steht, erzielte der sechsgleisige Ausbau zwischen Düsseldorf-Kalkum und Duisburg Hbf bei Kosten von 487,0 Mio. Euro einen NKQ von 3,6, der sechsgleisige Ausbau bis südlich Düsseldorf-Benrath mit dem RRX-Halt Benrath einen NKQ von 1,5 bei Kosten von 136,2 Mio. Euro. Nicht enthalten ist der Ausbaus des Bahnhofs Köln-Mülheim (Errichtung neues Bahnhofsgleis auf der Westseite), ohne den hier nur eingeschränkt RRX-Halte möglich wären.

Die Änderungen beim Ausbau führen auch zu veränderten RRX-Linienführungen. Der RRX 7 wird analog dem RE 2 von Münster über Recklinghausen – Essen – Duisburg nach Düsseldorf statt nach Mönchengladbach geführt. Die vorgesehenen Halte der RRX-Linien 1 und 2 (Aachen – Dortmund bzw. Aachen-Kassel-Wilhemshöhe) in Wattenscheid würden zu Lasten von Halten in Mülheim an der Ruhr gehen, wobei das Land für eine dieser Linien dennoch die Möglichkeit eines Haltes sieht,

sodass zusammen mit dem RRX 7 vier RRX-Halte pro Stunde erreicht würden.

Ebenfalls deutlich verändert ist das unterstellte Angebot im Fernverkehr. Waren in der ursprünglichen Fassung nur noch sechzehn tägliche Fernzugpaare zwischen Essen und Dortmund vorgesehen (jeweils Zweistundentakt München – Dortmund und Köln – Duisburg – Berlin), sind es jetzt 48, darunter auch der heutige Zweistundentakt Köln – Duisburg – Hamburg.

## Lünen - Münster

Da das Projekt Lünen – Münster weiter im Potentiellen Bedarf steht, bleibt der Ausbau des Ostkopfes des Dortmund Hauptbahnhofs unklar. Ob es hier zu kreuzungsfreien Ausfädelung der Züge Richtung Lünen kommen wird, wird zwischen Bund, Land und den Zweckverbänden verhandelt. Der Teilausbau der Strecke Lünen – Münster, der für die zusätzliche Führung einer RRX-Linie nach Münster notwendig ist, muss kostenmäßig begrenzt werden, um förderfähig zu sein. Auch über eine Beteiligung des Landes muss gesprochen werden, da bei der Bewertung die Hauptnutzen beim Regionalverkehr liegen. Die durch den Ausbau erreichbare bessere Betriebsqualität des Fernverkehrs fällt beim jetzigen Bewertungsverfahren leider unter den Tisch.

# Elektrisch nach Borken und Coesfeld

**Westfalen. (re) Da hängt doch gar kein Fahrdraht, werden Sie sagen. Stimmt – dennoch wird der Elektrische kommen. Hier soll es ein kleiner Akku sein und eine Wasserstoff-Brennstoffzelle. Auf anderen Linien werden es größere Batteriepacks sein, die elektrisches Fahren ohne Fahrdraht ermöglichen. VRR und NWL sind ganz vorne bei der Entwicklung dabei.**

Lange sah es so aus, als ob die Bahnindustrie die Entwicklung zu erneuerbaren Energien verschlafen würde. Nun kommt die Entwicklung umso schneller. Die Hersteller können auf bewährte Hardware-Komponenten zurückgreifen. Die Herausforderung liegt in der richtigen Software-Ausstattung und in der Zulassung für den Eisenbahnbetrieb.

Einer der Auslöser ist die Firma Alstom, die ihren „Lint 54“ mit einer Wasserstoff-Brennstoffzelle ausstattet und ihn „iLint“ nennt. In spätestens zwei Jahren soll der Wasserstoffzug zugelassen auf der Schiene stehen – und fahren. Zuerst in Niedersachsen, denn der dort zuständige Aufgabenträger wird ihn kaufen und für die Strecke Buxtehude – Bremerhaven – Cuxhaven einsetzen. VRR und NWL werden nachziehen und sehen ab Ende 2021 für die Strecken Borken – Essen und Dorsten – Coesfeld ebenfalls Wasserstoff-Fahrzeuge vor. Der Wasserstoff wird von Industrieunternehmen kommen. Von Vorteil ist eine Wasserstoff-Pipeline, die mit Wasserstoff, der in Marl erzeugt wird, schon heute Kunden bis nach Krefeld versorgt. Diese Leitung soll auch die Züge im Raum Essen versorgen.

Bis dahin ist der Verkehrsvertrag für drei Jahre neu ausgeschrieben und wieder an die Nordwestbahn vergeben worden. Ab Dezember 2019 wird die Linie RE 14 montags bis samstags zwischen Essen und Dorsten im 30-Minuten-Takt verkehren und bis Essen-Steele verlängert und bildet mit der S 9 zwischen Essen-Steele und Gladbeck West einen angenäherten 15-Minuten-Takt. Viele Fahrten insbesondere am Wochenende bieten künftig eine umsteigefreie Verbindung von Coesfeld bis Essen, indem der Zug der RB 45 in Dorsten an den Zug der RE 14 aus Borken über ein sogenanntes Flügelkonzept angekuppelt wird. Am

Wochenende wird der Zweistundentakt nach Coesfeld und Borken durch einen Stundentakt ersetzt.

Parallel zum Wasserstoff-Zug kommt die Entwicklung moderner Akkutriebwagen in Gang. Die Lithium-Akkus können unter Fahrdraht wieder aufgeladen werden. Ein Akkupack je Triebwagen soll für eine Strecke von 40 bis 70 Kilometer ohne Fahrdraht genügen. Mehrere Akkupacks sind möglich, die die Reichweite entsprechend vergrößern. Als Alternative können Ladestationen an Endpunkten eingerichtet werden, an denen auch Strom aus dem allgemeinen 50-Hertz-Netz eingespeist werden kann. Im Batteriebetrieb können Fahrzeuge die Spurtstärke von S-Bahnen fast erreichen. Um den Akku zu schonen, soll er in der Regel nur halb entladen werden, das gibt den Fahrzeugen aber im Störungsfall enorme Reserven in der Reichweite.

Der Wasserstoff-Triebwagen von Alstom wird hingegen „nur“ die Beschleunigung des bekannten „Lint“ haben. Nach 600 bis 800 Kilometern muss getankt werden. Der mitgeführte Energievorrat wird also für eine Tagesleistung ausreichen.

Auch der Akkutriebwagen ist keine Zukunftsmusik. Die Firma Bombardier wird bald mit einem Versuchsträger auf der Basis eines „Talent 2“ aufwarten und den Nachfolger „Talent 3“ so auslegen, dass er mit Akkupacks bestellt werden kann. Andere Anbieter werden vermutlich folgen.

Welche Technik auf welcher Strecke besonders wirtschaftlich ist, ist noch nicht abzuschätzen. Aber der Zwang für die Aufgabenträger, sich dieser Technik zuzuwenden, ist groß. Denn für Deutschland zulassungsfähige Dieseltriebwagen werden rar, nur noch Alstom und Pesa bieten sie an.

## NRW: Mehr Geld für den ÖPNV – aber wofür?

Düsseldorf. (le) Nachdem Bundestag und Bundesrat endlich die Neufassung des Regionalisierungsgesetzes verabschiedet haben, kann NRW sich über eine verbesserte Zuweisung der Bundesmittel freuen. Im Jahre 2017 steigen diese deutlich, da neben einem höheren Gesamtbetrag und einer erhöhten Dynamisierung von 1,8% pro Jahr (bislang 1,5%) auch der Kieler Schlüssel eingeführt wird, der NRW einen jährlich steigenden Anteil an den Bundesmitteln zukommen lässt. In den Folgejahren bis 2022 gibt es jährliche Steigerungen von über 50 Mio. Euro, danach bis 2030 von über 40 Mio. Euro. In den letzten Jahren betrug die Steigerung dagegen magere 16 bis 17 Mio. Euro.

Diese für den ÖPNV, insbesondere den SPNV, zweckgebundenen Bundesmittel machen den Großteil des ÖPNV-Etats des Landes aus. Hinzu kommen die Entflechtungsmittel (knapp 130 Mio. Euro) und die GVFG-Mittel (ca. 85 Mio. Euro) des Bundes. Während die Entflechtungsmittel mit der Neuordnung des Bund-Länder-Finanzausgleichs ab 2020 wegfallen (die Länder werden dafür durch höhere Anteile an der Umsatzsteuer entschädigt), soll das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) weitergeführt werden, die Details sind aber noch nicht geklärt. Das Land steuert zusätzlich aus eigenen Haushaltsmitteln 130 Mio. Euro für die Ausbildungspauschale (§11a ÖPNVG) und 40 Mio. Euro für das Sozialticket zu, während die Ausgleichszahlungen für die Beförderung Schwerbehinderter zwar auch vom Land finanziert, aber nicht im Verkehrsetat veranschlagt werden.

Die im Dezember vom Landtag verabschiedete Novelle des ÖPNV-Gesetzes verteilt jetzt den Geldsegen neu. Allgemeine Zustimmung fand die Wiedererhöhung der pauschalisierten Investitionsförderung nach § 12, die von den SPNV-Zweckverbänden VRR, NWL und NVR verteilt werden und sowohl für SPNV-Maßnahmen als auch kommunale Projekte zur Verfügung stehen. Diese Pauschale war vor wenigen Jahren zur Finanzierung der SPNV-Betriebsleistungen von 150 auf 120 Mio. Euro abgesenkt worden. Jetzt wird sie wieder auf die 2008 eingeführte Summe von 150 Mio. Euro angehoben. Diese Festlegung sollte ursprünglich Ende 2019 mit dem Auslaufen der Entflechtungsmittel enden. Der große Widerstand

fast aller Sachverständigen in der Anhörung führte dazu, dass die Regierungsfractionen den Vorschlag von PRO BAHN übernahmen, durch eine einfache Formulierung im Gesetz die Entflechtungsmittel ab 2020 durch Haushaltsmittel des Landes zu ersetzen und auf die Befristung zu verzichten. Möglicherweise hinderlich für schnelle Planungen ist die hierbei eingeführte „Bedarfsplanpflicht“ für alle Maßnahmen an Schienenstrecken ab 5 Mio. Euro. Diese dürfen nur dann verwirklicht werden, wenn sie vorab in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes, der sich zur Zeit in der Neuauflistung befindet, aufgenommen worden sind.

Auch die Pauschale für den kommunalen ÖPNV (§ 11(2)) wird erstmalig seit der Einführung 2008 von 110 auf 130 Mio. Euro angehoben, der Verteilungsschlüssel leicht angepasst (die Fläche der Kommunen wird zukünftig statt mit 1 mit 2% angerechnet, die Berücksichtigung der Einwohnerzahl sinkt von 9 auf 8%). Am meisten richtet sich die Pauschale auch zukünftig nach den Betriebsleistungen (90%). Zukünftig müssen 30% dieser Mittel an Verkehrsunternehmen als Anreiz zum Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge ausgeben werden.

### Investitionsmaßnahmen

Die Mittel für Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse (§ 13) umfassen demnächst neue Bereiche. Neben den bisherigen Tatbeständen wie Maßnahmen an Großbahnhöfen oder die Modernisierungsoffensiven für SPNV-Stationen kommen vier neue Bereiche hinzu:

# ÖPNV-Finanzierung

- Investitionsmaßnahmen zum Erhalt und zur Erneuerung der Infrastrukturen von Stadt- und Straßenbahnen sowie dem SPNV dienenden Infrastrukturen öffentlicher nichtbundeseigener Eisenbahnen

- Investitionsmaßnahmen zur Reaktivierung von Schienenstrecken sowie zur Elektrifizierung vorhandener Schienenstrecken für den SPNV,

- Investitionsmaßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von (Stadt-, Straßenbahn- und Bus-) Haltestellen und von vorhandenen Fahrzeugen des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV

- Investitionsmaßnahmen zur Beschaffung von batterieelektrisch und wasserstoffbetriebenen Linienbussen des ÖPNV, zur Errichtung der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur und zur Beschaffung erforderlicher spezifischer Werkstatteinrichtungen.

Wie die entsprechenden Förderbedingungen und Fördersätze aussehen werden, bleibt abzuwarten. Insbesondere die Förderung von Ersatzinvestitionen im Stadtbahnbereich sehen wir kritisch, da damit eine neue Dauersubvention eröffnet wird. Insbesondere bei größeren Maßnahmen (z. B. Tunnelanierung) muss aus unserer Sicht wie bei Neuinvestitionen eine Nutzen-Kosten-Betrachtung erfolgen, bei der auch (oberirdische) Alternativen untersucht werden müssen. Keinesfalls darf es dazu führen, dass der Unterhalt der bestehenden Infrastruktur vernachlässigt wird, weil der Neubau bezuschusst wird.

## SPNV-Betrieb

Die Pauschale für den SPNV-Betrieb (§ 11(1)) wird deutlich erhöht. Eine neue Pauschalenverordnung verteilt den deutlich gestiegenen Betrag zwischen den Zweckverbänden neu. Dabei wurden für die Verteilung die bestehenden Verkehrsverträge herangezogen. Mit den Gewinnen durch die seitdem erfolgten Neuausschreibungen (z. B. RRR, S-Bahn) müssen die Zweckverbände zwar zukünftig ihre Overheadkosten begleichen, können den Rest aber für Mehrleistungen oder SPNV-Investitionen verwenden. Auch die von den Kommunen im

Alt-VRR getragene SPNV-Umlage in Höhe von gut 15 Mio. Euro wird ab 2020 durch eine erhöhte Landeszuweisung an den VRR ersetzt. Diese Umlage war vor einem Vierteljahrhundert eingeführt worden, um den Übergang vom ursprünglichen VRR-Tarif mit Preisstufen 1 bis 5 (für Fahrten ab ca. 50 km gab es DB-Preisstufen R, R1 bis R4 nur für den Eisenbahnverkehr) zum neuen VRR-Tarif mit den Preisstufen A bis C zu finanzieren. Nach dem Rechtsstreit mit DB Regio wurde diese Umlage bis zum Auslaufen des Großvertrags Ende 2019 festgeschrieben.

Zusätzlich kann das Land die jeweilige Pauschale aufstocken für Mehrleistungen im SPNV-Landesnetz (vor allem langlaufende RE- und RB-Linien) oder auf Reaktivierungs- oder Ausbaustrecken, die nach § 13 gefördert werden. Für diese Leistungen wird dann ein pauschaler Fördersatz (2020 10 Euro/Zug-Km) gewährt.

## Kommentar

*Es ist fast wie in einer Familie: Kommt der Reichtum, beginnt der Streit. Jahrelang haben alle Seiten für eine bessere Berücksichtigung von NRW bei der Mittelverteilung auf Bundesebene gekämpft. Jetzt ist der Kieler Schlüssel bei den Regionalisierungsmitteln endlich eingeführt, der Anteil von NRW steigt von unter 16% in den nächsten Jahren auf 18,99%. Das ist der CDU-Opposition nicht genug, sie will hierbei den Königsteiner Schlüssel und verweist auf vermeintliche Versäumnisse des früheren Ministerpräsidenten Johannes Rau. Sie übersieht geflissentlich, dass bei der letzten Revision des Bundes-Regionalisierungsgesetzes der damalige NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke völlig untätig blieb. Er sah das Thema Neuverteilung als aussichtslos an, da dabei die anderen 15 Bundesländer mitziehen müssten. Jetzt ist es gelungen, einen Kompromiss durch strategische Zusammenarbeit mehrerer Bundesländer unter unterschiedlicher Führung zu erzielen. Auch der Ost-West-Ausgleich konnte durch die „Sperrklinke“ erzielt werden, wodurch verhindert wurde, dass die östlichen Bundesländer dau-*



*erhaft sinkende Mittelzuweisungen bekommen. Last not least ist die Festlegung des Bundes auf eine Begrenzung der Trassen- und Stationspreiszuwächse auf die Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel von 1,8% als großer Erfolg zu betrachten. Dies soll für jeden einzelnen SPNV-Aufgabenträger gelten. Der aktuelle NRW-Verkehrsminister Michael Groschek hat damit in seiner bisherigen Amtszeit mehr für die ÖPNV-Finanzierung bewegt als mehrere seiner Vorgänger zusammen, auch wenn nicht jeder-mann alle seine Maßnahmen gefallen dürften.*

*Noch weniger nachvollziehbar ist der Missklang zwischen dem Land(tag) und den drei SPNV-Zweckverbänden, der sich sowohl bei der Diskussion über die ÖPNVG-Novelle als auch dem Abschlussbericht der Enquete-Kommission des Landtags zur ÖPNV-Finanzierung (wir werden berichten) darstellte. Wer wobei wieviel zu entscheiden oder mitzureden hat, wird stärker herausgestellt als die tatsächlichen Inhalte. PRO BAHN hat sich dabei weitgehend auf die Seite der Zweckverbände geschlagen, weil wir ihre Arbeit genau beobachten und inzwischen überall gute Möglichkeiten haben, unsere Vorschläge einzubringen. Gerade in*

*den letzten Jahren sind nicht nur im VRR einige Maßnahmen auf Anstoß von PRO BAHN umgesetzt worden.*

*Die finanziellen Erfolge bei den SPNV-Ausschreibungen sind auf gezielt eingesetzte Instrumente wie Fahrzeugfinanzierungsmodelle (VRR-Modell, RRR-Modell) zurückzuführen, die durchweg von kreativen Köpfen bei den Zweckverbänden erdacht und inzwischen in der Branche vielfach kopiert wurden. Und dass dabei rechtlich sauber gearbeitet wurde, zeigt die Tatsache, dass es zu keinen längeren Streitverfahren bei Ausschreibungen kam, anders als z. B. bei den S-Bahnen Leipzig/Halle und Nürnberg, wo es durch die Einsprüche von DB Regio am Ende zu einer Rückgabe der gewonnenen Leistungen durch die Mitbewerber kam, da durch den Zeitverlust eine ordentliche Betriebsaufnahme mit Neufahrzeugen nicht mehr möglich war. Unstimmigkeiten zwischen den drei Zweckverbänden können untereinander ausgetragen werden, fast immer konnte am Ende ein tragfähiger Kompromiss erzielt werden. Auch hierbei war PRO BAHN mehrfach im Hintergrund mitbeteiligt – natürlich im Interesse der betroffenen Fahrgäste.*

## ABELLIO verteidigt Ruhr-Sieg-Netz

**Essen. (mt/le) Nach neun Jahren Betrieb zwischen Essen und Siegen stand die Neugabe des Ruhr-Sieg-Netz ab Dezember 2019 an. Abellio hat jetzt den Zuschlag für weitere 15 Jahre erhalten. Mit der Vergabe bleiben den Fahrgästen die Anlaufschwierigkeiten eines neuen Anbieters erspart. Die Fahrzeuge und die Flügelung der Linien RB 16 und RE 91 in Letmathe werden beibehalten. Die Glückaufbahn (RB 46 Bochum – Gelsenkirchen) ist in dieser Ausschreibung mit enthalten.**

Zu den Auswirkungen der geplanten IC-Linie auf der Ruhr-Sieg-Strecke gibt es von Abellio und dem Aufgabenträger NWL keine Aussagen. Es bleibt zu hoffen, dass Abellio weiterhin seinen hohen Qualitätsstandard beibehalten kann, der in Qualitätsberichten des VRR und NWL dokumentiert ist. Nachdem Abellio sein Streckennetz in NRW in den zurückliegenden Vergabeverfahren deutlich erweitern konnte, kommt dem Erhalt eines Bestandsnetzes eine besondere Bedeutung zu.

Ebenfalls verteidigen konnte DB Regio

seinen Auftrag für die Linien RB 33 Nord und RE 8 über 2019 hinaus. Die RB 33 Nord fährt zukünftig von Aachen mit Flügelzug nach Heinsberg nicht mehr nur bis Duisburg, sondern über die S-Bahn-Gleise bis Essen Hbf mit Halt in Mülheim-Styrum und Essen West. Der VRR ist mit dieser Angebotsausweitung einem Vorschlag von PRO Bahn gefolgt. Zum Einsatz kommen überwiegend fünfteilige Triebwagen des Typs Coradia Continental von Alstom, so dass die Tage des Einsatzes der Baureihe ET 425 bald gezählt sind.

# SPNV: Neue Verträge - neue Fahrpläne

**Gelsenkirchen/Unna. (Ie) Obwohl es nur einen Betreiberwechsel gab (Abellio übernimmt das Niederrheinnetz von DB Regio), gab es zum Fahrplanwechsel doch zahlreiche Änderungen. Hintergrund sind meist neue Verkehrsverträge.**

Über das Niederrheinnetz hatten wir zuletzt in **Ruhrschiene 2016#3** berichtet. Abellio ist hier mit solider Qualität gestartet, muss aber mit häufigen Baustellen und Störungen auf den Strecken kämpfen.

Bei den zukünftigen RRR-Linien gilt ab dem Fahrplanwechsel die Interimsvergabe an DB Regio. Der RE 1 verkehrt neu zwischen Aachen und Hamm, der RE 5 zwischen Koblenz und Wesel, der RE 6 ist mit dem RE 6a zu einer Führung Minden – Köln/Bonn Flughafen zusammengefasst, der RE 11 verkehrt stündlich zwischen Düsseldorf und Hamm, sechsmal am Tag weiter bis Kassel-Wilhelmshöhe und zusätzlich einmal bis Paderborn, wobei zwischen Hamm und Kassel zusammen mit den IC der Mitte-Deutschland-Verbindung ein Zweistundentakt gebildet wird. Der RE 4 ist unverändert, die RB 42 aus dem Netz Haard-Achse verkehrt jetzt als RE 42 von Münster über Essen nach Mönchengladbach. Eingesetzt werden die bisher auf den Linien eingesetzten Fahrzeugtypen, beim RE 4 sind jetzt klimatisierte Doppelstockwagen in Betrieb.

In den ersten Wochen konnte beim RE 11 mehrfach Fehlbehängung (nur ein ET 425) bzw. vorzeitige Wende in Duisburg beobachtet werden, der RE 6 wendete häufig schon in Köln Hbf, weil nicht durchgängig für Notbremsüberbrückung ausgestattete Loks und Wagen im Einsatz waren, die für die Fahrt zum Kölner Flughafenbahnhof erforderlich sind.

Ebenfalls ein neuer Vertrag gilt für die Linien des Sauerlandnetzes (RE 17, RB 52, RB 53, RB 54, RE 57). Hier wird der RE 17 so beschleunigt, dass in Schwerte der Anschluss an den RE 7 in der Relation Arnsberg – Münster erreicht wird. Aus demselben Grund ist bei der RB 53 die Grundtaktlage Iserlohn – Dortmund um 30 Minuten gedreht worden, sodass auch hier der Anschluss an den RE 7 erreicht wird

(Relation Iserlohn – Münster). Auf der RB 54 wird jetzt an allen Tagen ein Betriebskonzept mit Zugverbindungen Unna – Menden und Fröndenberg – Neuenrade gefahren. Die Fahrt zwischen Menden und Dortmund kann damit um rund 20 Minuten verkürzt. Auch samstags wird jetzt überwiegend stündlich gefahren, ebenso sonntags nachmittags auf der Relation Unna – Menden. Auf dem RE 57 gibt es jetzt einheitliche Taktzeiten in der Woche und am Wochenende, abends sind zusätzliche Fahrten bis und ab Dortmund eingelegt worden. Ab dem kleinen Fahrplanwechsel am 10./11.06. werden dann noch weitere Wochenendnachtsfahrten von Dortmund nach Bestwig und Iserlohn sowie zwischen Fröndenberg und Menden sowie Hagen und Lüdenscheid angeboten.

Leider sind die für das Sauerlandnetz vorgesehenen Neufahrzeuge des polnischen Herstellers PESA auch in diesem Fahrplanjahr noch nicht verfügbar. Als Ersatz werden Gebrauchtfahrzeuge der Baureihen 612 (NeiTech), 640 (LINT27), 644 (TALENT) und 648 (LINT41) eingesetzt.

Auf der RB 94 (Siegen – Bad Berleburg) wird jetzt auch an Sonn- und Feiertagen stündlich gefahren. Somit ist der im letzten Jahr weggefallene Anschluss von der RB 94 in Erndtebrück (Relation Marburg – Siegen) wieder hergestellt. Bei der RB 25 werden jetzt auch sonntags bis donnerstags die Fahrten Köln Hbf ab 21:24 Uhr und 22:24 Uhr bis Meinerzhagen verlängert.

## Neu: „EinfachWeiterTicket“

**NRW. (km)** Seit dem 01.01.2017 gibt es in den Verbänden AVV, VRR und VRS ein neues Ticket. Zum Preis von 6,40 Euro (1. Klasse = 9,60 Euro) können Inhaber von Zeitkarten eines der drei Verbände, des NRW-Tarifs oder von Kombitickets, deren Geltungsbereich einen Teil dieser drei Räume abdeckt, für eine Einzelfahrt

die Gültigkeit auf den Gesamtbereich der drei Verbundgebiete erweitern, so wie dies bisher schon innerhalb der Verbünde mit den Zusatz- bzw. Anstusstickets möglich ist.

Damit werden Anschlussfahrten in der Handhabung deutlich einfacher und bei mittleren und weiteren Strecken auch preiswerter als bisher. So braucht sich beispielsweise ein Fahrgast mit einem Ticket2000 aus Hagen für eine Fahrt nach Aachen keine Gedanken zu machen, ob er den Weg über Köln oder Mönchengladbach nehmen möchte. Vergleichsweise teuer ist das Ticket jedoch, wenn man mit einer verbundweit gültigen Zeitkarte nur eine kurze Strecke über die Verbundgrenze fahren möchte, beispielsweise von Langenfeld nach Leverkusen.

Hier sollte es eine preiswertere Möglichkeit geben. Nach wie vor zulässig ist die sogenannte Expertenlösung, also das Entwerfen vorab erworbener Tickets des Nachbarverbunds vor Fahrtantritt, welches dann zusammen mit der Zeitkarte als durchgehendes Ticket gilt. Das

lohnt beispielsweise von Rommerskirchen, Dormagen oder Langenfeld nach Köln, während die Weiterfahrt von Solingen nach Köln bereits mit dem EWT günstiger ist.

Ein weiterer Knackpunkt könnte auch die mit vier Stunden geringere Gültigkeitsdauer des EinfachWeiterTickets gegenüber den bestehenden Anstusstickets der Verbünde sein. Für VRR-Fahrgäste ungewohnt ist die vom VRS-Tarif übernommene Regelung des reinen Nach- bzw. Vorlaufs zum Geltungsbereich der Zeitkarte. Besagter Fahrgast dürfte das Ticket nicht in Düsseldorf zur Fahrt nach Aachen entwerfen.

Im westfälischen Verbundraum wird bis zur Einführung des WestfalenTarifs weiterhin das AnschlussTicket NRW angeboten.

Die Infobroschüren und weitere Informationen zum NRW-Tarif, u. a. der aktuelle NRW-TarifReport, stehen auf der Internetseite <http://busse-und-bahnen.nrw.de/> unter *News & Downloads* zum Download bereit.

## Impressum / Ansprechpartner bei PRO BAHN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vorsitzender: Franz Maxwell, Pfarrer-Jaegers-Str. 2, 48351 Everswinkel, ☎ 02582 99909, ✉ fmaxwill@web.de

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

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

☎ 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 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

Weitere Autoren: Lothar Ebbers (le), Rainer Engel (re), Kurt Meisen (km), 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** zu Fahrplänen und Tarifen wurden mit großer Sorgfalt recherchiert. Eine Gewähr für die Richtigkeit kann allerdings nicht übernommen werden.

# Termine

## Verspätung!

(red) Zum ersten Mal in der Geschichte der **Ruhrschiene** ist es uns nicht gelungen, eine Ausgabe innerhalb des eigentlich vorgesehenen Quartals fertigzustellen. Daher folgt jetzt auf **Ruhrschiene 2016#3 Ruhrschiene 2017#1**. Wir bitten um Entschuldigung!

Hintergrund sind nicht fehlende Themen, sondern die Zeit, diese Themen auch in druckfähige Texte umzusetzen. Arbeitskreise und Anhörungen, Stellungnahmen zu Nahverkehrsplänen, Hintergrundgespräche und Pressetermine - all das nimmt die Aktiven immer wieder stark in Beschlag. Und wenn einzelne Artikel ein paar Wochen liegen bleiben, müssen sie danach auch wieder aktualisiert werden. Für die nächste Ausgabe haben wir schon wieder zahlreiche Themen im Visier, so dass diese hoffentlich im März erscheinen kann. Wer Texte für die nächste Ausgabe beitragen will, sollte diese möglichst bald ankündigen und bis zum 01.03. (Aschermittwoch) an die Redaktion senden.

## Januar

### Montag, 30.01.2017, 18:30 Uhr

Diskussion „Grüner Mobilpass“, mit u.a. J.L.Castrillo (VRR), W.Lübberink (DB AG), U.Reutter (Uni Wuppertal), L.Ebbers (PRO BAHN), Wichern Kultur- und Tagungszentrum, Stollenstr. 36, Dortmund, ☒ Brunnenstraße

## Februar

**Donnerstag, 09.02.2017, 20:00 Uhr**  
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

**Donnerstag, 09.02.2017, 19:00 Uhr**  
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandestr. 15, Münster, ☒ Münster Hbf

**Dienstag, 21.02.2017, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

**Dienstag, 28.02.2017, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

## März

**Donnerstag, 09.03.2017, 20:00 Uhr**  
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

## Sonntag, 19.03.2017

Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Übersragungstour**  
10:10 Uhr E Hbf ☒ (Service Point)

**Dienstag, 21.03.2017, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

**Dienstag, 28.03.2017, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

## April

**Donnerstag, 13.04.2017, 20:00 Uhr**  
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

**Donnerstag, 13.04.2017, 19:00 Uhr**  
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandestr. 15, Münster, ☒ Münster Hbf

**Dienstag, 18.04.2017, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

**Samstag, 22.04.2017**  
PRO BAHN-Landesversammlung in Köln. Schriftliche Einladung folgt!

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