



Corona und der Öffentliche Verkehr

NRW. (le) Als die Corona-Pandemie im März das ganze Land NRW erreichte, änderte sich das öffentliche Leben immer mehr. Aufrufe zur Kontaktvermeidung, Einrichtung von Home-Office für viele Beschäftigte, Schließung von Kindergärten, Schulen, Hochschulen, Läden, Gastronomie, Kulturstätten, Freizeiteinrichtungen usw. hatten auch Auswirkungen auf den Öffentlichen Verkehr.



Keine Tickets beim Fahrer. Foto: Dirk Grenz

Die Fahrgastzahlen gingen rapide zurück und der Krankenstand bei den Verkehrsunternehmen stieg an, so dass dann in der zweiten Monatshälfte auch das Verkehrsangebot fast überall reduziert wurde. Landesweit wurde das Angebot im SPNV deutlich abgesenkt, umgesetzt je nach Linie zwischen dem 21.03. und dem 25.03.. Ein „Grundfahrplan“ wurde eingeführt, der im Schnitt noch rund 50 % des Angebots umfasste, aber je nach Strecke auch oft viel größere Kapazitätssenkungen beinhaltete. Es fiel auf, dass fast alle SPNV-Unternehmen auf ihren Netzen über 50 % der

In dieser Ausgabe:

- S. 1 - 4: Corona und der ÖV**
- S. 5 - 8: Großer Fahrplanwechsel**
- S. 8 - 10: Bochum**
- S. 10 - 11: Walsumbahn**
- S. 11 - 12: Impressum, Termine**

Leistungen anboten, DB Regio jedoch deutlich weniger. Als Begründung führte das Unternehmen einen hohen Krankenstand an.

Die Reduzierung der Kapazitäten war teilweise noch deutlicher, da von den vier Doppelstock-Linien der DB einzig der RE 1 verkehrte, RE 2, RE 4 und RE 9 hingegen ausfielen. NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst forderte zunächst bei DB Fernverkehr und dann beim DB-Vorstand die Freigabe von Fernverkehrszügen für Pendler auf 14 Strecken, stieß aber offenbar auf keine positive Reaktion.

S-Bahn nur stündlich

Die S-Bahnen wurden durchweg nur noch stündlich angeboten, einzig die S 28 (Regio-bahn) fuhr weiterhin alle 20 Minuten nach dem Baustellenfahrplan. Mehrere Strecken wurden nur im Schienenersatzverkehr bedient, so die RB 43 (Dortmund – Dorsten), die RB 54 (Unna – Neuenrade) und die RB 36 (Oberhausen – Duisburg-Ruhrort), hier war der Abschnitt Duisburg-Meiderich Süd – Duisburg-Ruhrort wegen Bauarbeiten sowieso gesperrt. Nur Zweistundentakte statt sonst gefahrener Stundentakte gab es auf den Streckenabschnitten Schwerte – Fröndenberg, Brilon Wald – Warburg (RE 17), Gummersbach – Lüdenscheid (RB 25), Dorsten – Coesfeld (RB 45), Lünen – Gronau (RB 51), Bad Laasphe – Marburg (RB 94) und Betzdorf – Neunkirchen (RB 95).

Da durch diesen Fahrplan viele übliche Anschlussverbindungen nicht erreicht werden konnten, verlängerten sich zahlreiche Reisezeiten noch einmal deutlich. Ein Beispiel: Der RE 7 verkehrte von Münster bis Wuppertal-Oberbarmen, fuhr nach 44 Minuten Standzeit in der Fahrplanlage der RB 48 weiter nach Köln und ab dort als RE 7 nach Krefeld. Zwar wurde so erreicht, dass der RE 7 nicht wie sonst oft vorzeitig vor Krefeld wenden musste, doch dauerte eine Fahrt Hagen – Köln dadurch eine Stunde länger als gewohnt, da auch der RE 13 zunächst nicht zwischen Hagen und Wuppertal verkehrte und die zweite Leistung der RB 48 ebenfalls entfiel.

„Grundfahrplan“: Es wurde eng

Weiterhin verringerte die DB auf einigen Linien noch die Kapazitäten, so dass die geforderten Abstände zwischen den Fahrgästen in den Spitzenzeiten kaum eingehalten werden konnten. Andere Unternehmen machten aus der Not eine Tugend. So wurde der RE 3 der Eurobahn, der auf den Fahrweg Düsseldorf – Dortmund verkürzt war, tagsüber durchweg in Doppeltraktion gefahren. Dies ist im Normalfahrplan aufgrund der vorhandenen Fahrzeuganzahl nicht möglich ist. Der RE 19 von Abellio (Düsseldorf – Arnhem) wurde in Emmerich gebrochen, um auf eine befürchtete Schließung der deutsch-niederländischen Grenze sofort reagieren zu können. So fuhren durchweg Doppeltraktionen bis Emmerich.

Dass mit den Streichungen auf vielen Strecken über das Ziel hinaus geschossen wurde, zeigte sich schon nach wenigen Tagen. DB Regio stockte nach und nach einige Fahrpläne auf, dem Vernehmen nach mussten die Zweckverbände DB Regio jede Verbesserung mühevoll abringen. So wurde auf der S 4 und schließlich auch der S 1 ein 30-Minuten-Takt eingeführt. In der Relation Siegen – Köln fuhr schließlich ein Expressbus ohne Zwischenhalt, da die Fahrt mit RB 90 und S 12 eine wenig taugliche Alternative darstellte.

Über den Rückgang der Fahrgastzahlen kann nur spekuliert werden, nach unseren Beobachtungen lag er je nach Strecke, Tag und Uhrzeit zwischen 60 und 90 %.

Mit den Lockerungen der Corona-Beschränkungen ab dem Ende der Osterferien wurde das Angebot schrittweise wieder hochgefahren und zum 27.04. eine Maskenpflicht bei Benutzung von Bus und Bahn eingeführt. Es dauerte allerdings bis zum kleinen Fahrplanwechsel am 14.06., bis der Normalfahrplan wieder überall galt, von Baustellenfahrplänen und den Notfahrplänen mangels Fahrpersonal bei Abellio (näheres hierzu im Artikel „Der große Fahrplanwechsel – eine Bilanz“) einmal abgesehen.

Der vom Land NRW koordinierte „Grundfahr-

plan“ darf mit Fug und Recht als Notfahrplan bezeichnet werden, da er je nach Unternehmen unterschiedlich ausgestaltet wurde und insbesondere bezüglich der Fahrplankoordination starke Mängel aufwies. Was ist davon zu halten, wenn die streckenweise parallel verkehrenden Linien S 12 und S 19 im Raum Köln in Abständen von 10 und 50 Minuten verkehren und es offenbar nicht möglich ist, auf die Schnelle geänderte Fahrplantrassen einzurichten? Die Kommunikation der Fahrpläne war ebenfalls vielfach miserabel. In der landesweiten Übersicht der Fahrpläne auf der Seite www.mobil.nrw steckten regelmäßig zahlreiche Falschangaben sowie irreführende Hinweise. Was soll der Fahrgast annehmen, wenn bei einer Linie, die generell nur stündlich verkehrt, vermeldet wird: „Ausdünnung auf 60-Minuten-Takt“?

Die Züge waren weiterhin mit Zugbegleitpersonal besetzt, das jedoch wochenlang kaum in Erscheinung trat und bis zum 27.04. kaum Fahrkartenkontrollen durchführte. Da auch auf den Bahnhöfen wenig Personal zu sehen war, war das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nicht besonders gut.

Weniger Fernverkehr

Auch im Fernverkehr wurde das Angebot reduziert, allerdings deutlich weniger als bei DB Regio. Neben Sprinter-ICEs und Verstärkerzügen an den Wochenenden wurden auch Auslandsverbindungen gestrichen. So entfiel der IC Amsterdam – Osnabrück – Berlin bis Anfang Juni ganz, beim ICE International nach Amsterdam wurden nur vier Zugpaare angeboten. Auf den Hauptstrecken gab es recht unsystematische Zugausfälle, so dass das gewohnte Taktsystem kaum mehr erkennbar war.

Die Fahrgastzahlen im Fernverkehr brachen um 80 bis 90 % ein. Die DB reduzierte die Zahl der geöffneten Reisezentren, besonders stark im VRR-Raum. Hier waren nur noch Dortmund, Essen und Düsseldorf besetzt, im NWL-Raum immerhin zumindest ab dem 23.04. Münster, Bielefeld, Paderborn, Hamm und Siegen, die vier letztgenannten nur montags bis freitags.

In Bochum und Hagen konnten erst ab dem 25.05. wieder DB-Fahrkarten gekauft werden, in Oberhausen und Gelsenkirchen dauerte es bis zum 02.06..

Die DB bot umfangreiche Kulanzregelungen für Fernverkehrsfahrgäste. Bis zum 13.03. gekaufte Tickets konnten gegen Reisegutscheine eingetauscht oder freizügig ohne Zugbindung länger genutzt werden. Bei später gekauften Tickets wurde oft nur noch die Möglichkeit einer späteren Nutzung eingeräumt.

Baumaßnahmen liefen weiter

Die Baumaßnahmen im DB-Netz wurden durch Corona kaum gestört, so dass auf vielen Strecken zu den Einschränkungen durch den Grundfahrplan noch weitere durch Baustellenfahrpläne hinzukamen. Schließlich gab es auch noch Corona-bedingte Streckensperrungen: Mitte März wurde ein Mitarbeiter des Elektronischen Stellwerks Oberhausen-Osterfeld Süd positiv auf Corona getestet. Da weitere Kollegen mit ihm in Kontakt gewesen waren, mussten sie in Quarantäne. In der Folge war der SPNV rund um Bottrop (RE 14, RE 44, S 9) vier Tage lang weitgehend stillgelegt.

Auffällig war eine deutlich verbesserte Pünktlichkeit während der Einschränkungen. Obwohl weiterhin Baustellen den Schienenverkehr ausbremsten, waren die Züge sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr wesentlich seltener verspätet als sonst üblich. So stieg die Pünktlichkeit des Fernverkehrs im April 2020 auf 88,6 % gegenüber 78,7 % im April 2019 und 82,4 % im März 2020. Sowohl die geringere Belastung der Hauptstrecken und Knoten als auch die kürzeren Ein- und Ausstiegszeiten aufgrund der geringeren Reisendenzahl dürften hierbei eine Rolle gespielt haben.

Stadt- und Regionalverkehr

Auch die kommunalen und privaten Verkehrsunternehmen schränkten den Verkehr auf ihren Linien ein. Erste Maßnahme allerdings war – bei vielen VRR-Unternehmen ab dem 14.03. – die Aufhebung des Vordereinstiegs bei

den Bussen, um die Busfahrer von Kontakten abzuschirmen. Eingestiegen werden konnte nur noch in der Mitte oder hinten, der Ticketverkauf beim Fahrer wurde ausgesetzt. Da auch zunächst kaum Ticketkontrollen durchgeführt wurden, entwickelte sich vielfach ein ungeplantes Nulltarif-Experiment. Die Einnahmen der einzelnen Unternehmen aus dem Bartarif sanken zumeist um mehr als 90 %. Weitere Maßnahme war das Öffnen aller Türen zur besseren Durchlüftung von Stadt- und Straßenbahnen (soweit technisch möglich) an allen Haltestellen und der Einsatz größerer Fahrzeuge auch in Randzeiten, damit die Kunden möglichst gut die geforderten Abstände einhalten konnten. Ebenso wurden zur Kontaktvermeidung die Kundenzentren geschlossen.

Kommunale Corona-Fahrpläne

Mit der Einstellung des Schulunterrichts spätestens ab dem 19.03. und der Schließung vieler Läden und der Gastronomie in den Folgetagen reduzierten die Verkehrsunternehmen ihr Angebot. Bei Regionalbusunternehmen wurde zunächst meist nach dem Ferienfahrplan gefahren, ebenso bei der DSW21, doch setzten die meisten städtischen Verkehrsbetriebe auf den Samstagsfahrplan. Dieser war allerdings vielfach nicht ausreichend für die verbliebene Nachfrage im Berufsverkehr. Morgens startete die Verdichtung des Taktes erst nach 8 oder 9 Uhr, also deutlich zu spät, so dass nachgebessert werden musste. So richtete die Ruhrbahn bis 8 Uhr einen Linienverkehr im 30-Minuten-Takt ein – auf Linien wie U 11 oder 107 eindeutig zu wenig, so dass weitere Kurse eingelegt werden mussten. Die STOAG fuhr bis gegen 8 Uhr nur das auf einen 30-Minuten-Takt verdichtete NE-Netz. Berufspendlern mit langen Wegen zu den Haltestellen wurde ein Taxi-Service zu nahegelegenen Verknüpfungshaltestellen angeboten. Erst nach einer Presseerklärung von PRO BAHN wurde ein Verkehr mit den Tageslinien ab Betriebsbeginn eingerichtet.

Spät- und Nachtverkehre wurden durchweg deutlich reduziert bzw. ausgesetzt. So

entfielen bei der Ruhrbahn, der Bogestra und der Vestischen die NE- und TaxiBus-Fahrten vollständig, bei der STOAG ab ca. 0 Uhr und bei der DSW21 ab 1 Uhr.

Auch bei Bus und Straßen-/Stadtbahn erfolgte das Hochfahren des Angebots schrittweise ab Ende der Osterferien. Die unterschiedliche Geschwindigkeit der einzelnen Unternehmen zeigte sich dann oft bei Gemeinschaftslinien oder Anschlüssen zwischen den Unternehmen. Bis auf bestimmte Wochenendnachtverkehre wird inzwischen bei den meisten Unternehmen wieder nach dem kompletten Normalfahrplan gefahren, Ausnahme ist die Ruhrbahn Essen.

Oft waren die im Internet verfügbaren Angaben über das Verkehrsangebot recht allgemein formuliert, so dass der Kunde erst mit einer konkreten Fahrplanauskunft die genauen Fahrzeiten erfuhr. Positiv anzumerken war der Service der Bogestra, die die jeweils gültigen Fahrplantabellen im Internet als PDF-Dateien anbot. Korrekte Aushangfahrpläne gab es fast nirgendwo.

Dankeschön für Abokunden

Für Abokunden wurde VRR-weit die nach den Tarifbestimmungen mögliche Unterbrechung des Abonnements unter erleichterten Bedingungen geboten. Auf die physische Hinterlegung des Abotickets beim Verkehrsbetrieb wurde verzichtet. Als Belohnung für die Treue der Abokunden (nur eine kleine Minderheit hat das Abo gekündigt) werden alle NRW-Tarifverbände an den Samstagen und Sonntagen in den Sommerferien die Gültigkeit der Abotickets auf ganz NRW ausdehnen. Ein weiterer Erwachsener und drei Kinder können mitgenommen werden. Alle Details standen bei Redaktionsschluss noch nicht fest.

In der nächsten **Ruhrschiene** gehen wir auf die wirtschaftlichen Folgen für den Nahverkehr und die eingeleiteten Hilfsmaßnahmen ein. Ebenso beleuchten wir, inwiefern sich das Verkehrsverhalten dauerhaft verändern dürfte und wie die Verantwortlichen im Nahverkehr darauf reagieren (sollten).

Der große Fahrplanwechsel – eine Bilanz

Gelsenkirchen. (le) Der Fahrplanwechsel am 15.12.2019 war im VRR die größte Umstellung im SPNV-Netz seit rund 20 Jahren, verbunden mit einer deutlichen Ausweitung der Gesamtverkehrsleistung. Gleichzeitig wechselten auf vielen Verbindungen die Betreiber, und es kamen neue Fahrzeuge zum Einsatz. Aus den Erfahrungen der letzten Jahre war klar, dass mit gewissen Anfangsschwierigkeiten zu rechnen war. Erschwerend kam der generelle Mangel an Fahrpersonal hinzu.

Größter Wechsel war die Umstellung des S-Bahn-Netzes im Ruhrkorridor vom 20- auf einen 15-/30-Minuten-Takt. Die Linien S 1 und S 4 konnten nicht wie ursprünglich geplant von der Eurobahn übernommen werden (siehe **Ruhrschiene 2019#3**), sondern wurden aufgrund einer Notvergabe weiter durch DB Regio betrieben. Inzwischen hat DB Regio auch die Folgeausschreibung für sich entschieden und wird diese Linien mit den gewohnten Fahrzeugen im neuen VRR-Design (und -Besitz) bis Dezember 2031 betreiben. Ein Ergebnis lässt sich eindeutig feststellen: Durch den Einsatz der neuen S-Bahn-Fahrzeuge des VRR ist der Fahrzeugbestand der ET 422 bei DB Regio jetzt ausreichend groß, so dass die bis Dezember 2019 häufig zu beobachtenden Fehlbehängungen (Einfach- statt Doppeltraktion) auf der S 1 und der S 6 inzwischen nicht mehr vorkommen.

Die Linien S 2, S 3, S 9 sowie die neuen Linien RB 32 (Dortmund – Herne – Oberhausen – Duisburg) und RE 49 (Wesel – Oberhausen – Essen – Wuppertal) wurden von Abellio neu übernommen und sollten mit den neuen S-Bahn-Fahrzeugen (siehe **Ruhrschiene 2019#4**) betrieben werden. Hinzu kam die Linie RB 40 (Hagen – Essen), die bisher auch von Abellio im Ruhr-Sieg-Netz gefahren wurde.

Notfahrplan durch Fahrmangel

Da auch Abellio trotz großer Anstrengungen zum Fahrplanwechsel noch nicht das erforderliche Fahrpersonal aufweisen konnte, gab es zunächst ein Übergangskonzept. DB Regio fuhr nach Absprache die S 3 noch bis zum 29.02. nach dem neuen Fahrplan mit den bisherigen Fahrzeugen (ET 422). Diese haben allerdings weniger Kapazität als die vorgese-

henen Flirt 3XL, so dass es zusätzlich in der Morgenspitze parallele Buskurse zwischen Bochum-Dahlhausen und Essen-Steele gab. Ab dem 01.03. bediente dann Abellio die S 3 mit den neuen S-Bahnen.

Auf der S 9 wurde gleich doppelt gekürzt. Der Betrieb auf dem neuen stündlichen Ast Bottrop – Recklinghausen über die Hertener Bahn hätte wegen Streckensperrung zunächst nur an einzelnen Tagen durchgeführt werden können und wurde daher erst einmal bis zum 01.05. ausgesetzt. Auf der anderen Seite fuhr die S 9 nur bis Wuppertal-Vohwinkel, statt der vorgesehenen Durchbindung nach Hagen fuhr die S 8 montags bis freitags tagsüber weiterhin alle 20/40 Minuten auf dem Abschnitt Wuppertal – Gevelsberg – Hagen. In der übrigen Zeit wurde der Stundentakt der S 8 durch einen Bus im Schienenersatzverkehr verstärkt, der aber wegen der längeren Fahrzeiten wenig effektiv war. Der verkürzte Betrieb auf der S 9 mit kurzer Wende in Bottrop und Wuppertal-Vohwinkel lief wenig stabil, zahlreiche Kurse mussten vorzeitig in Essen Hbf bzw. Velbert-Langenberg wenden. Dadurch gab es auch Probleme auf parallel laufenden Linien, vor allem auf dem RE 49. Erst als eine überschlagene Wende in Wuppertal-Vohwinkel eingerichtet wurde, stabilisierte sich der Verkehr halbwegs.

Die RB 32 konnte den Betrieb weitgehend gut durchführen, allerdings führt auch bei dieser Linie die begrenzte Wendezeit auf beiden Seiten nicht selten zur vorzeitigen Wende, vor allem in Oberhausen. Auf dem RE 49 zeigen zahlreiche Fahrgäste, die jetzt in Oberhausen durchfahren können, die Sinnhaftigkeit der neuen Direktverbindung zwischen mittlerem Ruhrgebiet und unterem rechten Niederrhein.

Fahrplanwechsel

Bei der RB 40 ist die geplante Durchbindung auf die S 9 in Hagen in diesem Fahrplanjahr noch nicht möglich.

Die neuen S-Bahn-Fahrzeuge haben sich überwiegend gut bewährt, besonders freut die Fahrgäste die Ausstattung mit Toiletten. Einzig an einem Tag mit winterlicher Witterung und vielerorts vereisten Oberleitungen gab es reihenweise Zugausfälle. Dass bei solchen Betriebssituationen besondere Vorkehrungen getroffen werden müssen, konnte zwar in den Schulungen vermittelt werden, der Praxisfall aber in den Monaten vor der Betriebsaufnahme nicht geprobt werden. Bleibt zu hoffen, dass die Erfahrungen aus diesem Jahr in den Köpfen hängen bleibt.

Abmahnung für Abellio

Als Abellio zum 01.05. den Vollbetrieb auf der S 9 aufnehmen sollte, zeigten sich die Auswirkungen der Corona-Krise. Die Ausbildung der Triebfahrzeugführer war durch die Corona-Schutzverordnung mehrere Wochen vollständig unterbrochen und konnte danach auch nur reduziert wieder anlaufen, da bei Ausbildungsfahrten nicht mehr als zwei Personen gleichzeitig im Führerstand erlaubt waren. Dadurch verzögerte sich die praktische Ausbildung trotz zusätzlich eingesetzter Lehrlokomotivführer weiterhin. Abellio konnte so über 30 zum 01.05. eingeplante Triebfahrzeugführer noch nicht einsetzen und musste Notfahrpläne einführen. Der S 9-Ast nach Recklinghausen entfiel weiterhin, auf der S 3 wurde ein Stundentakt – teilweise mit Silberling-Leihgarnituren von TRI – gefahren, später ergänzt durch einen Pendel Hattingen Mitte – Essen-Steele Ost. Der RE 49 entfiel überwiegend auf der ganzen Strecke, ebenso die Verdichtierzüge Dortmund Hbf – DO-Mengede auf der S 2 und der morgendliche Verstärkerzug auf der RB 40.

Diese Ausfälle wurden nicht nur den Fahrgästen, sondern auch dem VRR erst sehr spät kommuniziert, so dass nach einer zunächst ausgesprochenen Ermahnung schließlich eine Abmahnung des VRR für Abellio wegen der

Schlechtleistungen im S-Bahn-Netz Rhein/Ruhr Los B erfolgte. Gefordert wird jetzt die Aufnahme des planmäßigen Verkehrs auf der S 3 zum 14.06. (bereits erfolgt), auf dem RE 49 zum 30.06., auf der S 2 und der RB 40 zum 15.07. und die Verlängerung der S 9 nach Recklinghausen zum 15.09..

Schließlich musste Abellio Ende Mai noch einen Notfahrplan auf der RB 46 (Bochum – Gelsenkirchen) einführen. Gefahren wird jetzt nur noch ein Stundentakt montags bis freitags tagsüber. Spätabends und am Wochenende gibt es einen Schienenersatzverkehr im Stundentakt, ansonsten wird auf die Fahrmöglichkeiten über Herne und die U 35 verwiesen.

Die Verzögerungen bei der Ausbildung des Fahrpersonals hatten auch Auswirkungen auf die Betriebsübernahme des RE 1 durch Abellio. Daher wurde mit DB Regio ausgehandelt, dass zunächst vier Umläufe von Abellio mit RRR-Fahrzeugen gefahren werden, die restlichen fünf (darunter zwei HVZ-Verdichter) von DB Regio mit den bisherigen Doppelstockzügen und Zugpersonal von Abellio. Der geplante Halt des RE 1 in Kamen-Methler kann nur mit den RRR-Garnituren erfolgen, daher halten übergangsweise alle Züge des RE 11 weiterhin dort.

Haard-Achse: Neues Konzept

Auch auf anderen Strecken gab es Betriebsausweitungen. So fährt DB Regio seit dem 15.12. den beschleunigten und bis Osnabrück verlängerten RE 2, der zwischen Münster und Osnabrück die Verstärkerzüge der RB 66 der Eurobahn ersetzt. Hier gab es im Vorfeld einigen Unmut über die Streichung von Zughalten an den Stationen Kattenvenne und Natrup-Hagen. Diese erfolgen zweistündlich und sind notwendig, um in Osnabrück den Anschluss mit dem RE 60 (Rheine – Braunschweig) zu sichern. Zusätzlich konnte der NWL noch drei weitere HVZ-Halte in Kattenvenne einplanen. Langfristig dürfte das Problem durch einen Einsatz von Triebwagenzügen auf dem RE 2 lösbar sein, der aktuelle Vertrag läuft allerdings noch bis 12/2029. Auf dem Abschnitt Reckling-

hausen – Münster hält der RE 2 jetzt nur noch in Haltern und Dülmen. Im Gegenzug fährt der RE 42 bis gegen 21 Uhr zwischen Essen und Münster halbstündlich. Leider haben sich die schon bekannten Haltausfälle in Münster-Albachten jetzt stark vermehrt, inzwischen fahren auch mehrere Züge in Sythen durch (nur in Richtung Essen). Zurückzuführen ist dies auf Trassenkonflikte mit Sprinterzügen des DB-Fernverkehrs sowie Verbindungen von Flixtrain.

Durch das neue S-Bahn-Netz kam es auch zu Änderungen bei den Linien der NordWest-Bahn (NWB). Die RB 45 (Coesfeld – Dorsten) fährt jetzt außer in den morgendlichen und abendlichen Hauptverkehrszeiten montags bis freitags als Flügelzug des RE 14 (Borken – Essen) weiter bis nach Essen. Der RE 14 wird werktags ab 6 Uhr (samstags 8 Uhr) bis nach 19 Uhr im Abschnitt Dorsten – Essen halbstündlich gefahren, dann auch von und nach Essen-Steele. Die Verstärkerzüge halten zusätzlich auch in Essen West.

Die ursprüngliche RB 44 (Dorsten – Oberhausen) wurde zum neuen RE 44 (Bottrop – Oberhausen – Duisburg – Moers). Mittelfristig wird der RE 44 nach Kamp-Lintfort verlängert, sobald dorthin ein regulärer Verkehr ohne Kopfmachen möglich ist. Der Abschnitt Duisburg – Moers wird zunächst nur montags bis freitags tagsüber bedient. Aufgrund von Personalmangel bei der NWB wurde die Verlängerung der RE 44 über Oberhausen hinaus zum Fahrplanwechsel zunächst ausgesetzt, schließlich war die Betriebsaufnahme doch schon am 03.02. möglich.

Nachdem NationalExpress bereits ab dem 21.10.2019 zwei Umläufe des RE 6 mit den RRX-Fahrzeugen gefahren war, übernahm das britische Verkehrsunternehmen ab dem Fahrplanwechsel den Gesamtbetrieb auf der Linie. Von baustellenbedingten Änderungen abgesehen – bis einschließlich 2021 kann weitgehend nicht über Neuss, Dormagen und Köln Hbf, sondern ab Düsseldorf nur über Köln-Deutz (tief) gefahren werden – blieb der Fahrplan unverändert. Die Betriebsaufnahme

verlief weitgehend ohne Probleme.

Auf dem RE 7 konnte an den Wochenenden ein neues Zugpaar von und nach Köln eingerichtet werden, so dass jetzt eine neue durchgehende Fahrmöglichkeit zwischen Münster (ab 21:34 Uhr) und Köln sowie zwischen Köln (ab 23:21 Uhr) und Hamm besteht.

Meinerzhagen – Lüdenscheid

Auch im NWL gab es auf vielen Strecken Angebotsverbesserungen. Auf der RB 25 konnte zum Fahrplanwechsel endlich das geplante Verkehrskonzept mit dem Stundentakt zwischen Meinerzhagen und Gummersbach und den Zwischenhalten Kierspe und Halver-Oberbrügge in Betrieb genommen werden.

Auf Initiative des NWL gab es bis zum 07.03. an Samstagen eine Direktverbindung aus dem Ruhrgebiet nach Winterberg. Der Zug startete um 07:14 Uhr in Oberhausen und fuhr mit Halt in Mülheim, Essen, Bochum, Witten, Schwerte, Bestwig sowie anschließend an allen Stationen und erreichte den Wintersportort um 09:58 Uhr. Die Rückfahrt erfolgte um 16:57 Uhr und erreichte Oberhausen um 19:35 Uhr. Das Angebot richtete sich nicht nur an Tagesurlauber aus dem Ruhrgebiet, sondern auch an Wochenurlauber aus den Niederlanden. Die Verbindung hatte in Oberhausen zeitnah Anschluss mit dem RE 19 von und nach Arnhem, in Essen dem RE 14 von und nach Borken und in Schwerte dem RE 13 von und nach Venlo. Leider war die Werbung für diese Verbindung vor Ort kaum wahrnehmbar. Das Ergebnis soll evaluiert werden, bevor über eine Weiterführung, Anpassung oder einen Ausbau entschieden wird.

Weiterhin wurden neue Spät- und Nachtverbindungen vor allem rund um Münster (RB 65, RB 66, RB 67) sowie Frühverbindungen, bspw. Letmathe – Finnentrop, bestellt. Letztere ist ebenso wie einzelne neu eingeführte Frühzüge an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen auf dem RE 13 zwischen Hagen und Hamm eine Rücknahme von Kürzungen nach dem Kochsteinbrück-Papier aus dem Jahre 2008. Dass auf dem RE 13 immer noch Nachholbedarf

besteht, zeigt sich an der Tatsache, dass der erste Zug in Hamm montags bis freitags erst um 06:25 Uhr startet (Düsseldorf an 07:46 Uhr). Der letzte bis Hamm durchfahrende RE 13 startet in Düsseldorf täglich bereits um 19:12 Uhr.

Automaten: grün statt rot

Gleichzeitig mit dem Verkehrsvertrag für die S-Bahnen im VRR wechselte auch der Verkehrsvertrag mit dem Vertriebsdienstleister. Bei der europaweiten Ausschreibung hatte sich Transdev gegen die DB durchgesetzt (wir berichteten in **Ruhrschiene 2019#3**). Seit dem Fahrplanwechsel sind nun die Transdev-Automaten in Betrieb, was zunächst mit einigen Problemen verbunden war. Für mehrere neue Automaten und Entwerter hatte DB Station & Service nicht rechtzeitig einen Stromanschluss fertiggestellt. Zahlreiche Transdev-Automaten, die in „Schlummerstellung“ waren, wachten nicht wie geplant in der Nacht des Fahrplanwechsels auf. Die bisherigen DB-Automaten und -Entwerter blieben bis zum Jahreswechsel voll in Betrieb, an Problemstandorten auch darüber hinaus.

Die Transdev-Automaten waren von der Software noch nicht für alle vorgesehenen Tickets richtig programmiert – zunächst nicht erhältlich waren z. B. relationsbezogene Anschlusstickets im NRW-Tarif – und auch die

Bedienoberfläche funktionierte oft nicht richtig, was zum Herunterfahren und Neustart des Automaten führte. Das Umschalten der Automaten auf den Verkauf von Fernverkehrstickets ist oft recht zeitaufwändig, da die DB-Daten erst geladen werden müssen. Dies dauert abhängig von der Internetverbindung unterschiedlich lange. Mehrere Software-Updates haben die Situation inzwischen deutlich verbessert, die verringerte Nachfrage aufgrund Corona tat ein Übriges.

Bei den personenbedienten Verkaufsstellen gab es ebenfalls Anlaufprobleme. Zunächst hatte DB Vertrieb einzelne Reisezentren wegen Personalmangel bereits vor dem Fahrplanwechsel geschlossen, u. a. in Mülheim (Ruhr) Hbf. So stand hier dem Fahrgast Übergangsweise nur noch das Kundenzentrum der Ruhrbahn zur Verfügung, welches allerdings keinen Fernverkehr bieten konnte. Bei den übrig gebliebenen Reisezentren hat DB Vertrieb die Öffnungszeiten überwiegend deutlich reduziert, am Wochenende sind nur die Schalter in Großbahnhöfen wie Dortmund Hbf und Essen Hbf geöffnet.

Die Räume der bisherigen Reisezentren standen überwiegend nicht zur Verfügung, so dass Transdev meist als Untermieter in die Räume der Bahnhofsbuchhändler oder anderer Bahnhofsläden einzog. Dort waren die Schalter zunächst nicht überall leicht auffindbar.

„Netz 2020“ in Bochum

Bochum. (le) Pünktlich zum Fahrplanwechsel der DB, der den neuen S-Bahn-Takt 15'/30' im Ruhrgebiet mit sich brachte, nahm die Bogestra in Bochum ihr neues „Netz 2020“ in Betrieb. Mit einer deutlichen Ausweitung des Angebots (ca. 11 % mehr Fahrzeug-Kilometer) sind zahlreiche Verbesserungen verbunden. Aber es gibt auch einige Schattenseiten.

Grundsätzlich werden jetzt in Bochum alle Linien im 15'-/30'- oder 60'-Takt gefahren. Ausnahmen bilden nur die U 35, wo die bisherige Taktung von 10', in der Spitze auch 6' oder 3'-3'-6' beibehalten wurde, und die aus Gelsenkirchen kommende Linie 383 im 10'-/20'-Takt.

Im Straßenbahnnetz ist fast durchgehend der 10'-Takt auf 7,5' bzw. der 20'-Takt auf 15' verdichtet worden. Ausnahmen bilden die Äste nach Gerthe, Wanne-Eickel und Hattingen.

Die Strecken nach Gerthe (308) und Wanne-Eickel (306) sind durchweg alle 15' befahren, zur Verdichtung fährt eine neue Linie 316, die jedoch aufgrund der eingleisigen Infrastruktur in Gerthe kurz vor der Ortsmitte an der Haltestelle Heinrichstraße endet. In Richtung Wanne-Eickel fährt die 316 nur an Schultagen morgens mit drei und nachmittags mit dreizehn Kursen bis Wanne-Eickel Hbf und endet in der übrigen Zeit an der Haltestelle Hordeler Straße

kurz vor dem Aufkommensschwerpunkt Hannibal Einkaufszentrum. Die 316 hat montags bis freitags eine Bedienungslücke zwischen 09:30 Uhr und 12:30 Uhr, samstags fährt sie überhaupt nicht. Dadurch müssen planmäßige Busanschlüsse, z. B. in Gerthe Mitte oder an der Rottmannstraße, auf die Linie 308 ausgerichtet werden, wodurch sich die Nachfrage auf diese Linie konzentriert. Auf dem Südast Richtung Linden fahren jetzt die 308 nach Hattingen und die 318 nach Dahlhausen jeweils alle 15' (bisher 308 alle 10', 318 alle 20').

Da die neue Strecke nach Witten noch nicht fertig ist (aktuell wird eine Inbetriebnahme im Oktober angepeilt), wird zur Zeit ein Schienenersatzverkehr mit Bussen zwischen Langendreer S-Bahn und Witten-Heven durchgeführt. Zukünftig fahren dann die Linien 309 ab Langendreer S-Bahn und 310 ab Höntrop jeweils alle 30' nach Witten.

Anbindung an Nachbarstädte

Während Richtung Witten und Hattingen die Taktumstellung zum dortigen Grundtakt passt, stellt sich die Lage zu den nördlichen Nachbarstädten schwieriger dar. Da es hier keinen S-Bahn-Grundtakt von 15' gibt, wird eine Umstellung der bisherigen 10'-/20'-Takte nicht als zwingend angesehen.

In Richtung Gelsenkirchen wurde der Straßenbahntakt durchweg angepasst. Die Linie 302 fährt tagsüber alle 7,5' zwischen Laer und GE-Buer, alle 15' ab/bis Langendreer S-Bahn. Die Verdichtungen auf 7,5' an Samstagen bzw. abends und sonn- und feiertags auf 15' betreffen in Gelsenkirchen nur den Abschnitt bis zum König-Heinrich-Platz. Die 301 (GE Hbf – Erle – Buer – Horst) verkehrt montags und freitags zwischen 6 Uhr und 18 Uhr alle 7,5', vorher und nachher jeweils zwei Stunden alle 15', abends dann wie bisher alle 30'. Der Wochenendfahrplan ist kaum verändert. Die Linie 389 (Höntrop Zilleweg – Wattenscheid – Gelsenkirchen) fährt alle 30', zwischen Wattenscheid Bf und Gelsenkirchen Hbf wird der Takt von 7 Uhr bis 9 Uhr und von 12 Uhr bis 20 Uhr auf 15' verdichtet.

Ansonsten blieb in Gelsenkirchen das Angebot weitgehend unverändert.

Die Bogestra-Buslinien nach Herne sind ebenfalls von der Taktumstellung betroffen. Die Linie 390 (Linden – Oberdahlhausen – Wattenscheid – Günnigfeld – Eickel – Herne) verkehrt durchgängig alle 30'. Ab Oberdahlhausen wird sie tagsüber bis Günnigfeld auf 15' verdichtet. Diese Verdichterkurse verkehren von 7 Uhr bis 9 Uhr sowie von 12 Uhr bis 18 Uhr weiter bis Eickel, allerdings auf direktem Weg ohne die Umfahrt über Röhlinghausen. Zur Verdichtung innerhalb von Herne verkehrt montags bis freitags tagsüber alle 30' die neue Linie 391, die zwischen Herne und Röhlinghausen denselben Linienweg wie die 390 benutzt und ab dort über die Haltestelle Friedrichstraße nach Wanne-Eickel Hbf geführt wird und so einen neuen Netzschluss im Wanner Südwesten bietet. Leider ist die Vertaktung zwischen der 390 und der 391 nur suboptimal.

Die Linie 368 (Ruhrpark – BO Hbf – Hordel – Röhlinghausen – Wanne-Eickel) fährt alle 30' den Gesamtweg. Der Abschnitt BO Hbf – Hordel wird montags bis freitags tagsüber alle 15' bedient, zwischen Ruhrpark und Innenstadt wird zwischen 15 und 20 Uhr auf 15' verdichtet, samstags zwischen 10 Uhr und 20 Uhr.

Richtung Castrop-Rauxel fährt die Linie 353 ab Gerthe statt alle 20' (davon einmal pro Stunde über CAS-Merklinde) nur noch alle 30' auf direktem Weg. Stündlich, in der Morgenspitze alle 30', wird die Linie 364 (Langendreer Süd – Ruhrpark – Gerthe) als Ersatz über CAS-Merklinde nach Castrop verlängert. Die Linie 378 startet im Vorgriff auf die verbesserte Straßenbahnanbindung nicht mehr in Witten, sondern an der Ruhr-Uni, und verkehrt im 15'-Takt über Langendreer S-Bahn nach DO-Lütgendortmund S-Bahn und weiter alle 30' bis Castrop (bisher alle 20' auf dem Gesamtweg).

Spätverkehr unzureichend

Im Spätverkehr an Werktagen hat sich in Bochum kaum etwas verändert. Mit Ausnahme der U 35 fahren fast alle Linien gegen Mitternacht

Walsumbahn

zum letzten Mal aus der Innenstadt zu ihren Endstellen. Damit ist die Bogestra inzwischen Schlusslicht unter den Betrieben im Kernraum des Ruhrgebiets, nachdem die Hagener Straßenbahn ihren Spätverkehr ausgeweitet (wir berichteten in **Ruhrschiene 2019#4**) und die Duisburger Verkehrsgesellschaft einen täglichen NE-Verkehr mit letzter Sternfahrt um 01:30 Uhr eingeführt hat. Drastisch verschlechtert hat sich aber der Betriebsschluss an Sonn- und Feiertagen. Wie schon in den 80er Jahren beendet die Bogestra auf fast allen Linien außer der U 35 ihren Betrieb noch eine Stunde früher, letzte Abfahrten gegen 23 Uhr. Besonders kurios wirkt sich das aus, wenn zwei Sonn- und Feiertage aufeinander folgen. Gegen 23:30 Uhr rücken dann die Straßenbahnen und Busse in die Betriebshöfe ein, um gegen 1 Uhr wieder als NE auszurücken. PRO BAHN hatte schon in der Stellungnahme zum Nahverkehrsplan gegen diese Verschlechterung protestiert.

Angesichts der Tatsache, dass der VRR sein SPNV-Spätangebot in den letzten Jahren auch in der Woche umfangreich erweitert hat (zwischen 23 Uhr und 24 Uhr erreichen 10 RE-

RB- und S-Bahn-Züge Bochum Hbf, zwischen 0 Uhr und 2 Uhr weitere 12), kann man eine solche Fahrplangestaltung nur als „provinziell“ bezeichnen. Uns ist kein anderes Oberzentrum mit solchen Einschränkungen, die auch die Merkbarkeit des Fahrplans verschlechtern, bekannt.

Möglich wurden die Angebotsverbesserungen u. a. durch eine auf drei Jahre befristete Sonderzahlung des VRR an diejenigen Aufgabenträger, die durch den neuen S-Bahn-Takt ihr lokales Angebot ausweiten müssen. War bei der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans zunächst nur von ca. 2 % Leistungsausweitung die Rede, so ergaben sich bei der Feinplanung noch zahlreiche Mehrleistungen, und bei der ersten Fahrplannachbesserung am 02.03. wurden rund 20 zusätzliche Früh- und Spätfahrten hinzugefügt, Anschlussverbesserungen durch Fahrzeitverschiebungen erfolgten dann zum 20.04.. Da die Mehrkosten bei über 3,5 Mio. Euro pro Jahr liegen, muss in den nächsten Jahren auch mit Reduzierungen im Angebot gerechnet werden, insbesondere dort, wo es nicht die erwartete Nutzung gegeben hat.

Wieder SPNV auf der Walsumbahn?

Gelsenkirchen. (le) Nach monatelangen Verhandlungen geben jetzt der VRR, die Städte Duisburg und Oberhausen sowie der Kreis Wesel eine Machbarkeitsstudie für die Reaktivierung der „Walsumbahn“ (Strecke Oberhausen – Duisburg-Walsum – Spellen (– Wesel) in Auftrag. Nachdem bei einer früheren Untersuchung aufgrund der Forderung der Stadt Duisburg nur eine Reaktivierung zwischen Oberhausen und Duisburg-Overbruch untersucht worden war (wir berichteten in **Ruhrschiene 2004#3), wird jetzt sowohl eine Ausweitung bis in den Kreis Wesel als auch die Durchbindung über Oberhausen Richtung Duisburg/Düsseldorf und Essen betrachtet.**

Konkret werden ab Oberhausen verschiedene Endpunkte untersucht:

Stufe 1: bis DU-Walsum/DU-Overbruch,

Stufe 2: bis Möllen,

Stufe 3: bis Friedrichsfeld (tief) oder optional bis Friedrichsfeld-Ost oder Gewerbegebiet Buchholtswelmen,

Stufe 4: bis Wesel einschließlich neuer Brückenbauwerke.

Als Haltepunkte werden sowohl die bisheri-

gen Standorte als auch neue, z. B. DU-Neumühl oder DIN-Eppinghoven, untersucht. An einigen der bisherigen Stationen, u. a. OB-Buschhausen, sind die Zugangswege zum Bahnsteig durch Privatisierung der Bahnhofsgebäude nicht mehr verfügbar.

Es wird der Einsatz elektrisch angetriebener Fahrzeuge unterstellt. Geprüft wird ein 30- bzw. 60-Minuten-Takt. Neben der Untersuchung der Infrastruktur und der Kosten für die Ertüchtigung

für den SPNV wird auch das Nachfragepotential mit Hilfe eines Verkehrsmodells ermittelt, so dass der erzielbare Nutzen-Kosten-Faktor (NKF) berechnet werden kann. Nur bei ausreichender Aussicht auf einen NKF über 1,0 können die folgenden Schritte (Detailplanung, Standardisierte Bewertung) eingeleitet werden.

Gegenüber der vorherigen Untersuchung haben sich die Verhältnisse entlang der Strecke deutlich verändert: Die Zeche Walsum, die Papierfabrik Norske Skog in Walsum und das Kraftwerk Möllen sind stillgelegt, so dass der Güterverkehr auf der eingleisigen, aber zweigleisig trassierten Strecke massiv zurückgegangen ist. Die zweigleisigen Abschnitte für Zugkreuzungen existieren weiterhin. Vor allem für das Kraftwerksgelände in Möllen und die angrenzende Siedlung wäre ein SPNV-Anschluss ein wichtiger Impuls im Strukturwandel.

Aus Oberhausener Sicht ist eine Durchbindung auf die S 3 Richtung Essen – Hattingen von besonderem Interesse, da dies für den an-

gedachten neuen Haltepunkt Rehmer im Stadtteil Alstaden die fahrplanmäßige Machbarkeit ergäbe. Auch dies soll in der Studie untersucht werden. Bei der bestehenden Führung der S 3 bis Oberhausen Hbf ist die Wendezeit in Oberhausen von fünf Minuten zu kurz, um den zusätzlichen Halt einplanen zu können.

Im Vorfeld wurde die Einbeziehung und finanzielle Beteiligung (50 %) des VRR schon an der Machbarkeitsstudie ausgehandelt, was inzwischen auch für zukünftige andere Reaktivierungsprojekte gilt. Dennoch gab es ein längeres Gerangel um die Mitfinanzierung durch den Kreis Wesel. Erst als man den Verantwortlichen des Kreises klarmachte, dass dann auch die Untersuchung nur bis zur Stadtgrenze Duisburg/Dinslaken (Stufe 1) erfolgen würde, erklärten sie sich bereit, auch ihre Unterschrift unter die gemeinsame Willenserklärung zu setzen. Die Zustimmung der kommunalen Gremien wird zur Zeit eingeholt.

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). 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 nach Corona

Liebe Mitglieder,

Corona verändert unseren Alltag und unser Leben aktuell und insbesondere sicherlich auch in der Zukunft. Dies gilt nicht nur für jeden persönlich, sondern auch für unser Vereinsleben bei PRO BAHN. So mussten wir beispielsweise unsere Mobil-ohne-Auto Touren (immer rund 45 TeilnehmerInnen), die ÖPNV-Stammtische und offenen Gesprächskreise vor Ort bis auf weiteres aussetzen.

Unser Bundesverbandstag in Karlsruhe, unsere Landesversammlung in Münster und auch unsere angedachte Regionalversammlung 2020 konnten bislang nicht stattfinden. Dies ist besonders bedauerlich, weil diese Gremien maßgeblich unsere Verbandsarbeit prägen und zu unserem Demokratieverständnis dazu gehören. Auch sind wir auf Ihren persönlichen Input angewiesen.

Dennoch verfolgen wir die Entwicklungen genau und sind auch trotz Pandemie im Austausch mit Aufgabenträgern, Medien und Verkehrsun-

ternehmen, um die Auswirkungen des Coronavirus auf den Personenverkehr für die Fahrgäste und das Personal abzumildern. Oberste Priorität hat aber die Gesundheit und Sicherheit aller, insbesondere auch der MitarbeiterInnen des ÖPNV vor Ort. Zeigen Sie Verständnis und gehen Sie respektvoll miteinander um, auch mit Ihren Mitreisenden.

Mittlerweile haben wir unsere Geschäftsstelle in Duisburg, unter Wahrung besonderer Schutz- und Hygienemaßnahmen, an Dienstagen von 17.30 Uhr bis 19.00 Uhr wieder eröffnen können. Besonderen Dank gilt hierbei unseren Ehrenamtlern, gehören diese doch häufig der vom Robert-Koch-Institut definierten Risikogruppe an.

Insgesamt hoffen wir auf eine weitere Normalisierung unseres Vereinslebens im Herbst 2020.

Bleiben Sie gesund!

Ihr
Dirk Grenz
PRO BAHN Ruhr
Regionalvorsitzender

Juli

Donnerstag, 09.07.2020, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Dienstag, 21.07.2020, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 28.07.2020, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

August

Donnerstag, 13.08.2020, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, UmweltHaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☒ Münster Hbf

Donnerstag, 13.08.2020, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Dienstag, 18.08.2020, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 25.08.2020, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

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: Biergarten vor dem „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, ☒ Oberhausen Hbf
PRO BAHN/VCD-Treffen DO: Details auf www.vcd-dortmund.de unter „Termine des VCD Dortmund-Unna“
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)