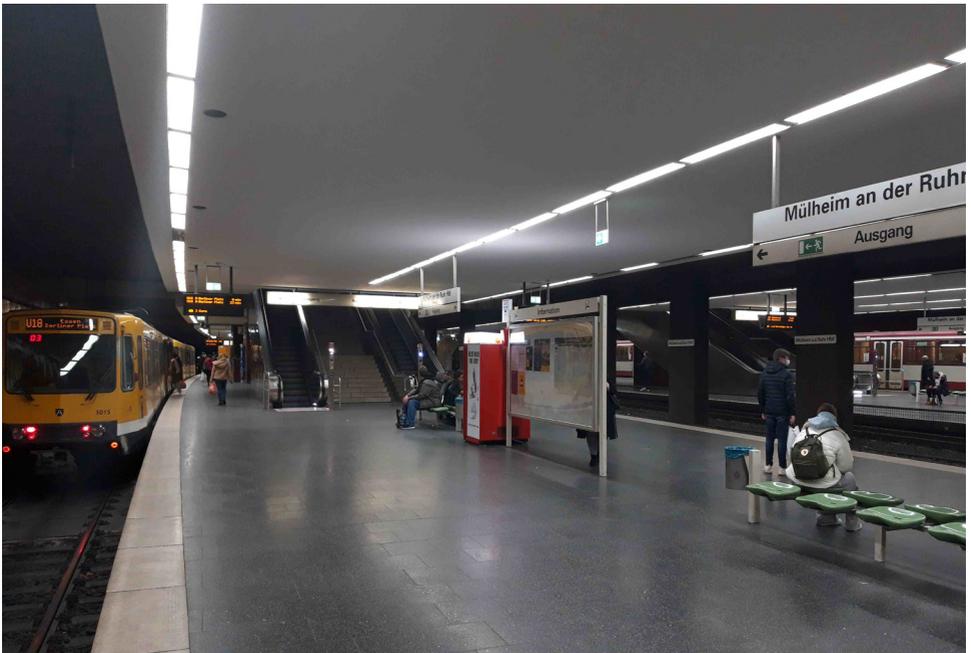




## Mülheim: Wie weiter mit U18 und 901?

Mülheim an der Ruhr. (ah) Nach der Kommunalwahl wurde ein Mobilitätsausschuss eingerichtet, der sich nun mit allen verkehrspolitischen Fragen beschäftigt, inklusive der Verkehrsplanung, die bisher im Planungsausschuss verortet war. In der konstituierenden Sitzung im November gab es direkt erste Weichenstellungen im Schienenverkehr.



Seit September 1999 ein alltägliches Bild: Am südlichen Gleis steht die U18, am nördlichen die 901. Zum Umstieg muss der Bahnsteig gewechselt werden. Foto: Dirk Grenz

Vor einem Jahr hatten die drei Fraktionen von SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen im Rahmen der Haushaltsberatungen die Verwaltung beauftragt, Szenarien zur Verlängerung der Stadtbahn U18 vom Hauptbahnhof zur Hochschule Ruhr West (HRW) in Broich sowie die mögliche Aufgabe der Tunnelstation

### In dieser Ausgabe:

- S. 1 – 4: Mülheim, VRR-/NRW-Tarif
- S. 5 – 6: Westmünsterland
- S. 6 – 8: Hollandstrecke
- S. 8 – 11: Abellio, SPNV-Fahrplan
- S. 11 – 12: Impressum, Termine

Schloss Broich zu prüfen (siehe **Ruhrschiene 2019#4**). Hintergrund war u.a. das Gutachten des Landes zum Erneuerungsbedarf bei Straßen- und Stadtbahnen und der damit verbundenen Forderung des NRW-Verkehrsministers Wüst, bestehende Systembruchstellen aufzuheben. Für Mülheim an der Ruhr wurde vom Gutachterbüro Spiekermann vorgeschlagen, dafür die U18 bis zur HRW zu verlängern. Geschätzt wurden Baukosten von etwas über sechs Mio. Euro (wir berichteten in **Ruhrschiene 2019#2**).

Die Ruhrbahn hat nun drei Varianten (U18 und 901 bis Haltestelle HRW, U18 und 901 bis Haltestelle Königstraße und U18 bis HRW unter Beibehaltung der Linie 901 bis Hbf) geprüft, bewertet und mit dem Status Quo (U18 und 901 enden am Hbf) verglichen. Das Ergebnis ist ernüchternd.

Bei der ersten Variante wurde festgestellt, dass diese aus Platzmangel nicht umsetzbar ist. Die für die Studierenden weniger attraktive zweite Variante wurde hingegen als machbar betrachtet: Zwei versetzte Stumpfgleise mit passenden Bahnsteigen für beide Linien würden gerade noch neben die Rampe vom Tunnel zum Betriebshof passen.

Die bevorzugte dritte Variante scheitert vor allem an den bekannten Problemen verschiedener Spurweiten, Radkränze und Fahrzeugbreiten, aber angeblich auch an der notwendigen Zugsicherungstechnik.

Die Ruhrbahn hat im Ergebnis nur noch Variante 2 detaillierter untersucht und dabei Kosten von 16 Mio. Euro (davon allein über 12 Mio. Euro für die bahntechnische Infrastruktur) ermittelt. Kostentreiber sind dabei vor allem die im Rahmen des Umbaus der Tunnelstationen (Verlängerung der Hochbahnsteige, Verlegung der Rampen, Anpassung der Gleisanlagen zu einem Dreischienengleis wie im Südtunnel Essen) notwendigen Brandschutzmaßnahmen.

Bei der verkehrlichen Bewertung der Variante 2 zeigen sich deutliche Nachteile. So müssten täglich rund 5.500 Fahrgäste der Linie 901 aus Speldorf und Duisburg in die U18 umsteigen,

während für die Stadtbahn zwischen Stadtmitte und HRW bzw. Königstraße nur rund 550 neue Fahrgäste erwartet werden.

Betrieblich würden für alle Varianten zwei zusätzliche Stadtbahnfahrzeuge (Doppeltraktion) benötigt, während bei der Linie 901 ein Fahrzeug eingespart würde. Dies wäre bei der U18 ein jährlicher Mehraufwand von ca. 770.000 Euro und bei der 901 ein Minderaufwand von rund 720.000 Euro.

Als Fazit hat die Ruhrbahn die Empfehlung ausgesprochen, den Status Quo beizubehalten. Gleichzeitig möchte sie aber noch prüfen, ob es möglich ist, die Linien 901 und U18 am Hbf am selben Bahnsteig enden zu lassen, um den Umstieg zu verbessern.

CDU und Bündnis 90/Die Grünen folgten zusammen mit den kleineren Fraktionen dieser Empfehlung. Die SPD hingegen brachte erneut eine oberirdische Variante für die 901 ins Gespräch, die bereits im Juni d.J. von allen anderen Fraktionen aus Kostengründen abgelehnt worden war. Geprüft worden war die Führung der Linie 901 über die Schloßbrücke und Leineweberstraße bis Kaiserplatz mit geschätzten Baukosten von 19,7 Mio. Euro. Die SPD wollte nunmehr die Weiterführung dieser Verbindung über Dickswall und Tourainer Ring zum Hbf geprüft haben.

### Station Schloss Broich bleibt

Wenn es auch Meinungsunterschiede bei der Frage der Nutzung des Ruhrtunnels gibt, so sind sich doch die Fraktionen im Hinblick auf den Erhalt der Tunnelstation Schloß Broich einig. Der Erhalt ist zwar inklusive der Kosten für den Brandschutz mit 7,67 Mio. Euro ohne und 4,73 Mio. Euro mit Fördermitteln teurer als eine Stilllegung mit Notausgang (5,47 Mio. Euro mit Fördermittelrückzahlung, 2,96 Mio. Euro ohne), doch überwiegen die betrieblichen Vorteile. So haben sich einige Fraktionen bereits die Forderung der Bezirksregierung nach Reduzierung des Parallelverkehrs zwischen Bus und Schiene insbesondere im Bereich der Innenstadt zu eigen gemacht: Weniger Busse auf

der Schlossbrücke bedeuten im Ergebnis auch mehr Fahrgäste auf der Schiene. Und wenn das alte Gebäude der VHS an der Bergstraße saniert und zukünftig wieder als Bildungsstätte genutzt wird, bekommt die Tunnelstation auch wieder eine größere Bedeutung. Dies rechtfertigt dann auch die jährlichen Betriebskosten von im besten Fall 366.000 Euro gegenüber 157.000 Euro bei einer Stilllegung.

Diese Beschlüsse fließen nun auch in den neuen Nahverkehrsplan ein, der nach einer Bürgerbeteiligung im Frühjahr 2021 vor den Sommerferien im Entwurf vorliegen soll.

### Kommentar

*(le) Auch wenn diese neue Untersuchung über das Mülheimer Schienennetz einige Fragen offenlässt, können zwei Ergebnisse festgehalten werden: Die Beibehaltung der Tunnelhaltestelle Schloss Broich ist verkehrlich sinnvoll. Ein Parallelverkehr aller drei Linien im Tunnel ist nur schwer möglich, da der Aufwand im Verhältnis zum Nutzen nicht angemessen wäre. Daher ist zunächst zu klä-*

*ren, was verbessert werden sollte: Doch auf jeden Fall die Verbindung Hbf – HRW in den Spitzenzeiten! Und wenn weniger Busse auf der Ruhrbrücke fahren sollen, müssen im Gegenzug die Schienenkapazitäten im Ruhrtunnel erhöht werden. Zur Erinnerung: Der Ruhrtunnel wurde geplant und in Betrieb genommen mit einem 10-Minuten-Takt von 901 und 102, heute fahren beide Linien alle 15 Minuten, die 102 in der Morgenspitze an Schultagen zwei Stunden lang im 10-Minuten-Takt. Hier gibt es zwei mögliche Lösungen: Wiedereinführung des 10-Minuten-Takts auf beiden Linien, was wohl eine Anpassung der 901 auch in Duisburg bedeuten würde. Oder aber Verdichtung beider Linien in der HVZ auf 7,5 Minuten. Ob das bei der 901 nur bis zur Hochschule erfolgt, was eine neue Wendemöglichkeit erfordert (optimal westlich der Haltestelle HRW anzulegen), oder durchgezogen wird bis zum Zoo, ab wo die 901 sowieso verdichtet verkehrt – in beiden Fällen sind zusätzliche Bahnen erforderlich. Darüber muss mit der DVG gesprochen werden, die zur Zeit neue Bahnen beschafft.*

## Neues im VRR- und NRW-Tarif

**Gelsenkirchen/Köln. (le) Alle Jahre wieder ändern die meisten Verkehrsverbünde ihre Preise, doch dieses Jahr ist einiges anders als sonst. Der VRR verzichtet erstmalig auf eine allgemeine Preiserhöhung, und im NRW-Tarif wird das EinfachWeiterTicket jetzt auch für Fahrten in den Raum des WestfalenTarifs angeboten.**

Der VRR hatte die kurzfristig im Juni beschlossene zeitweilige Mehrwertsteuersenkung von 7 % auf 5 % zum 01.08. auf seine Preise für Mehrfahrtenkarten, Zeitkarten und Abonnements angewandt, da eine Umsetzung zum 01.07. vertriebllich nicht möglich war. Die Mehrwertsteuerabsenkung für den Fernverkehr zum 01.01.2020 von 19 % auf 16 % betraf den VRR nicht direkt. Allerdings war es bis Ende 2019 so, dass die Verkehrsunternehmen des SPNV einen durch Fahrgasterhebungen ermittelten Mischsteuersatz (im Durchschnitt 8 %) an die Finanzämter abführten. Diese Absenkung wurde zum 01.08. ebenfalls an die Kunden weitergegeben, so dass die Preise der Preisstufe D stärker reduziert wurden. Ab dem

01.01.2021 gelten daher wieder weitgehend die Preise vom Jahresanfang 2020. Bei Tickets der Preisstufe D bleiben die Preise vom August 2020 bestehen, nicht jedoch bei Tickets, die nur verbundweit angeboten werden (BärenTicket, SchokoTicket, YoungTicketPlus). Da der VRS seine Preise für 2021 bereits durch eine Entscheidung in 2019 erhöht hatte, gibt es einzelne Erhöhungen bei Aufpreisen für Jobtickets VRR/VRS. Ebenso gelten für das Semesterticket die langfristig vereinbarten Regelungen für die Preisanpassungen.

### VRR-FahrradTicket 24 Stunden

Neu geregelt wird der Preis für die Fahrradmitnahme im VRR. War bisher für die

Mitnahme ein Zusatzticket (3,60 Euro) pro Fahrt erforderlich, wird jetzt ein Fahrradticket für 24 Stunden angeboten, zunächst zum selben Preis wie bisher für eine Fahrt. Da die Fahrradmitnahme in vielen Fällen eine Hin- und Rückfahrt betrifft, bedeutet dies eine deutliche Preisabsenkung. Bislang waren viele Kunden auf das FahrradTicket NRW ausgewichen, das für einen Preis von 5 Euro beliebig viele Fahrten an einem Betriebstag (bis 3 Uhr des Folgetags) ermöglichte. Insgesamt will der VRR in 2021 die Regelungen zur Fahrradmitnahme, auch bei Zeitkarten, neu ordnen. Durch ein eigenes Fahrradticket werden damit zudem wichtige Verkaufsdaten generiert, die bislang beim Zusatzticket nicht anfielen.

### Kunden wiedergewinnen

Der VRR plant für das Jahr 2021 weitere Angebote zur Bindung und Wiedergewinnung von Kunden. So sind für Gelegenheitskunden drei Aktionsmonate vorgesehen, in denen am Wochenende zwei Personen mit einem Feld auf dem 4erTicket fahren können. Ebenso soll an bis zu fünf Aktionstagen über die Onlinevertriebskanäle ein 24-Stunden-Ticket der Preisstufe D für 5 Euro angeboten werden.

Für Abokunden sind ebenfalls zwei Aktionen angedacht. Zum einen soll in einem bestimmten Zeitraum die ganztägige Personenmitnahme mit Ticket 2000 und BärenTicket möglich sein. Ticket1000-Abonnenten sollen die Möglichkeit eines dreimonatigen Upgrades auf Ticket 2000 ohne Aufpreis erhalten, allerdings nur ohne Änderung der Preisstufe. Beides war schon für 2020 angedacht, fiel aber mit Blick auf Corona aus. Die genaue Terminierung der einzelnen Aktionen muss noch festgelegt werden und ist abhängig von der Pandemieentwicklung.

Im NRW-Tarif hatten sich die beiden Stufen der Mehrwertsteuersenkung weitgehend noch nicht in den Preisen niedergeschlagen. Einzig bei den Relationstickets (SchöneReiseTicket, SchöneWocheTicket, SchönerMonatTicket) hatte die Änderung des zugrunde liegenden Preises des TBNE (Tarifverband der Bundes-

eigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland) zum kleinen Fahrplanwechsel am 14.06.2020 zu einer Absenkung bei den höheren Entfernungen geführt. Zum Fahrplanwechsel am 13.12.2020 steigen diese Preise generell um durchschnittlich 1,5 %. Die Aufpreise für die Nutzung des ÖPNV im Vor- und Nachlauf bleiben in 2021 unverändert.

Bei den Pauschaltickets bleiben das SchöneFahrtTicket und das EinfachWeiterTicket unverändert, während die Preise für SchönerTagTickets sowie SchöneFerienTickets leicht sinken. Auch das FahrradTagesTicket verbilligt sich von 5 Euro auf 4,80 Euro.

### Einfach weiter nach Westfalen

Wichtigste Neuerung ist die Ausweitung des EinfachWeiterTickets (EWT) auf den Bereich des WestfalenTarifs zum 01.01.2021. Damit können jetzt alle Fahrgäste mit einer Zeitkarte eines NRW-Verbundtarifs eine beliebige Anschlussfahrt in ganz NRW zum Pauschalpreis von 6,80 Euro unternehmen.

Über NRW hinaus gilt das EWT analog zum SchönerTagTicket auch in die meisten Kragengebiete der Verbundtarife. So kann man jetzt auch in Hessen nach Willingen und Bad Karlshafen, in Niedersachsen nach Holzminden und Osnabrück sowie in den Niederlanden nach Enschede und Winterswijk fahren. Die Gültigkeit der Fahrt verlängert sich von bisher vier auf sechs Stunden.

Gleichzeitig entfällt damit das bisherige AnschlussTicket NRW, während die „Expertenlösung“, also das Stückeln von aneinander anschließenden Verbundtickets, weiterhin entsprechend den einzelnen Verbundregelungen möglich ist.

Ein Blick auf die Verkaufszahlen zeigt den enormen Erfolg des EWT im Vergleich zum AnschlussTicket NRW. Laut dem TarifReport NRW 2019/2020 wurden im Jahr 2019 1.800.112 Fahrten mit dem EWT durchgeführt, mit dem AnschlussTicket NRW hingegen nur 77.781, davon 17.690 ermäßigt mit BahnCard 50 und 15.840 mit BahnCard 25.

## Elektrisch ins Westmünsterland

**Münster/Unna/Gelsenkirchen. (le) Zu den Regionen, in denen der Zugbetrieb ausschließlich dieselbetrieben stattfindet, gehört der Kreis Borken. Doch für die Zukunft ist auch hier ein elektrischer Betrieb vorgesehen, sei es durch Streckenelektrifizierung oder durch Einsatz von batterie-elektrischen Zügen (BEMU = Battery Electric Multiple Unit). Schon bald sollen erste Ergebnisse vorliegen.**

Schon bei der Ausschreibung des Niederrheinnetzes mit den Strecken Düsseldorf – Arnheim, Mönchengladbach – Wesel und Wesel – Bocholt sowie der anschließenden Vergabe an Abellio war ein elektrischer Betrieb auf dem Bocholter vorgesehen. Zum Betriebsstart des Netzes im Dezember 2016 hoffte man noch auf eine Elektrifizierung der Strecke bis Dezember 2018, doch gab es immer wieder neue Probleme bei der Planung und Umsetzung, sodass beim VRR zuletzt das Datum Dezember 2022 im Raum stand. Jetzt sieht es so aus, dass doch „schon“ im Dezember 2021 der elektrische Betrieb aufgenommen werden und damit die Durchbindung des Flügelzuges des RE 19 Düsseldorf – Bocholt erfolgen kann. Durch die dann umsteigefreie Verbindung ins Ruhrgebiet und in die Landeshauptstadt erhoffen sich die Beteiligten einen deutlichen Nachfragezuwachs. Bei der heutigen Verbindung klappen die Anschlüsse in Wesel sehr oft nicht, da der RE 5 chronisch verspätet ist und häufig schon vorzeitig in Oberhausen-Sterkrade oder Oberhausen Hbf wendet. Dies konnten auch die neuen RRX-Triebzüge nicht grundsätzlich ändern. Mit der neuen Verbindung soll auch das Stadtbussystem in Bocholt angepasst werden, so dass statt der bisherigen Sternfahrten am Bustreff in der Innenstadt um :15 und :45 neue Abfahrtszeiten um :00 und :30 optimale Anschlüsse an den RE 19 bieten.

Die DB hat jetzt Details zur Ausbauplanung erläutert. Der Rückschnitt von Bäumen und Sträuchern hat bereits begonnen, im Februar sollen die Kabeltiefbauarbeiten starten und im Frühjahr die Oberbauarbeiten folgen, die notwendig sind, um auf der Strecke höhere Geschwindigkeiten erreichen zu können. Neben der Oberleitung sind auch Kabel für den

Anschluss der Strecke an ein Elektronisches Stellwerk erforderlich. In Höhe der Händelstraße in Bocholt-Mussum soll ein neuer Haltepunkt für das dortige Gewerbegebiet und die benachbarten Wohnbereiche errichtet werden, der allerdings nach Einschätzung der Stadt erst im Laufe des Jahres 2022 betriebsbereit sein wird. Für die Bauarbeiten werden zunächst kurze Streckensperrungen im Januar und April erfolgen, ab Juli bis in den Dezember gibt es dann monatelangen Schienenersatzverkehr und hoffentlich die pünktliche Fertigstellung zum Fahrplanwechsel.

### Niederrhein-Münsterland-Netz

VRR und der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) haben bereits 2018 die Vergabeverfahren für das Niederrhein-Münsterland-Netz gestartet, das sukzessive ab Dezember 2015 mit BEMU-Zügen die Linien RE 10 (Düsseldorf – Kleve), RE 14 (Essen – Borken/Coesfeld), RE 44 (Bottrop – Kamp-Lintfort), RB 31 (Duisburg – Xanten), RB 36 (Oberhausen – Duisburg-Ruhrort), RB 41 (Neuss – Geldern) und RB 43 (Dortmund – Dorsten) bedienen soll. In Anbetracht der bestehenden Verkehrsverträge sowie der notwendigen Installation von Nachladeinfrastruktur und verlängerten Bahnsteigen würde der BEMU-Betrieb 12/2025 auf den Linien RE 44, RB 31 und RB 36 starten. Folgen sollen RE 14 in 12/2026, RB 41 in 12/2027 sowie RE10 und RB 43 in 12/2028. Als wichtige Verbesserung des Fahrplanangebots ist auf der RB 43 ein 30-Minuten-Takt montags bis freitags tagsüber zwischen Dortmund und Wanne-Eickel vorgesehen.

Die Ausschreibung der Herstellung und Wartung der BEMU-Fahrzeuge ist so weit gediehen, dass im Frühjahr 2021 ein Zuschlag erteilt

## Hollandstrecke

werden kann. Die Betriebsleistungen werden in zwei Losen ausgeschrieben. Das Los 1 mit RE 10 und RB 41 wird erst später gestartet, für das Los 2 mit den übrigen fünf Linien ist das Verfahren mit der Veröffentlichung im EU-Amtsblatt bereits eröffnet. Mit dem RE 14 wird auch das Westmünsterland angebunden, wobei die BEMU-Fahrzeuge die Strecke Gladbeck West – Borken und zurück ohne Nachladung zurücklegen können. Für die Strecke nach Coesfeld ist am Zielbahnhof eine Nachladung erforderlich, Näheres weiter unten.

### Schnellzug Münster – Zwolle

Schon seit einigen Jahren planen der NWL, die Euregio, die Region Twente und die Provinz Overijssel unter der Projektbezeichnung Euregio-Rail eine schnelle umsteigefreie Zugverbindung zwischen Münster und Zwolle auf dem Weg über Enschede. Während auf niederländischer Seite vor drei Jahren das knapp 40 km lange überwiegend eingleisige Streckenstück Zwolle – Wierden elektrifiziert und für Vmax 140 km/h ausgebaut wurde und seitdem neben dem 30-Minuten-Takt mit Nahverkehrszügen werktags ein stündlicher Schnellzug Zwolle – Enschede verkehrt, ist auf deutscher Seite noch nicht viel passiert. Erste Ausbauten auf der über 60 km langen durchweg eingleisigen Strecke ermöglichen

zwar die Verdichtung des Stundentakts in den Hauptverkehrszeiten auf Halbstundentakt jetzt in beiden Richtungen, für den zusätzlichen stündlichen Schnellzug ist aber noch wesentlich mehr Ausbau in Form von zweigleisigen Abschnitten erforderlich, hinzu kommt die Elektrifizierung. Die Projektbeteiligten haben jetzt eine Umsetzungsagenda aufgestellt, nach der der Schnellzug ab Ende 2027 verkehren soll. Die Ausbauten sind auch im Zusammenhang mit dem Projekt Münsterland-S-Bahn zu sehen, das für den Zielhorizont 2030+ angedacht ist (wir berichteten in **Ruhrschiene 2019#4**).

Auch im NWL gibt es umfassende Pläne für die Umstellung vom Dieselverkehr auf elektrischen Antrieb. Bei der Ermittlung des Infrastrukturbedarfs kam heraus, dass für die Umstellung der RB 51 (Dortmund – Enschede) eine zusätzliche Elektrifizierung zwischen Dülmen und Coesfeld erforderlich ist. In Dülmen ist der Anschluss an das Bahnstromnetz gegeben und in Coesfeld kann dann auch die Ladeinfrastruktur für den RE 14 eingerichtet werden. Die RB 51 würde so von Dortmund bis Lünen, von Dülmen bis Coesfeld und von Gronau bis Enschede unter Fahrleitung verkehren. Das reicht aus, um die Batterien für die beiden Zwischenabschnitte Lünen – Dülmen (31 km) und Coesfeld – Gronau (35 km) aufzuladen.

## Bauarbeiten auf der Hollandstrecke

**Oberhausen. (le) Seit Jahren wird an der Bahnstrecke Oberhausen – Emmerich (Grenze) gebaut. Die Einschränkungen für die Bahnkunden sind in diesem Jahr deutlich gestiegen, für die nächsten Jahre sind noch mehr Bauzeiten mit Streckensperrungen bzw. eingleisigem Betrieb vorgesehen. PRO BAHN hat jetzt über den VRR auf die unhaltbare Situation hingewiesen.**

In den vergangenen Jahren war es bei Streckensperrungen üblich, nur Teilabschnitte zu sperren. Seit diesem Jahr wird an Wochenenden überwiegend die Gesamtstrecke von Oberhausen bis in die Niederlande für den Zugverkehr gesperrt und im Schienenersatzverkehr (SEV) gefahren. Dadurch verlängern sich die Fahrzeiten trotz eingesetzter Expressbusse mit Zwischenhalt nur in Wesel, Emmerich,

Emmerich-Elten und Zevenaar enorm und werden sehr unattraktiv. So steigt die Fahrzeit von Duisburg nach Arnheim bei Nutzung des SEV Expressbusses von 1:30 h auf 2:45 h. Muss man am Tagesrand den langsamen SEV Lokal nutzen, kommt man gar auf 3:38 h. Teils noch stärker sind Fahrgäste betroffen, die von oder nach den kleineren Zwischenstationen fahren müssen. Die Fahrt von Oberhausen Hbf nach

Empel-Rees verlängert sich von 0:44 h auf 1:57 h. Freizeitfahrten auf diesen Relationen werden damit stark beeinträchtigt, Anschlüsse sind kaum angepasst, und für Fahrten in die Niederlande sind alternative Fahrwege kaum möglich. So dauert eine Fahrt von Oberhausen Hbf nach Arnhem über Venlo oder über Krefeld und Kleve noch länger als die Fahrt mit dem SEV und erfordert zudem jeweils vier Umstiege mit zum Teil recht unsicheren Anschlüssen.

### Zu wenig Plätze im SPNV

Auch bei der eingleisigen Betriebsführung während der Woche hat sich zuletzt die Situation zugespitzt. War es vorher üblich, dass zumindest der RE 5 und die RE 19-Planzüge fahren, war zuletzt in den Kalenderwochen (KW) 39, 45 und 48 nur noch der RE 19 und in KW 45 und 48 zusätzlich einer der drei HVZ-Verstärkerzüge unterwegs. In KW 39 fuhr ein SEV für den RE 5, der allerdings verkehrlich wenig Sinn machte, da er schnell vom folgenden RE 19 überholt wurde. Die Anzahl der angebotenen Plätze pro Stunde (ohne SEV) sank in der Morgenspitze in Lastrichtung so von 2.253 auf 769 (-66 %) oder gar 510 (-77 %). Auch tagsüber wurden mit 510 statt 1.606 Plätzen 68 % weniger angeboten. Damit konnten nicht alle Fahrgäste befördert werden. Die Enge in den Zügen war den ganzen Tag lang sichtbar und angesichts der Corona-Situation völlig unpassend. Der ICE-Verkehr erfolgte hingegen zu 100 % über die Strecke, und auch tagsüber wurden häufiger Güterzüge beobachtet.

Auffällig sind seit einiger Zeit auch die Fahrpläne für den RE 19. Statt geänderter Fahrzeiten wird für bestimmte Abschnitte ab der Baustelle der reguläre Fahrplan angezeigt und ein Hinweis („Verspätung bis zu XX Minuten“) hinzugefügt. Hintergrund ist möglicherweise die Tatsache, dass immer häufiger die geplanten Bauarbeiten doch nicht oder nur teilweise stattfinden (z. B. in KW 48), und in diesem Fall können einige Fahrgäste dann doch ihr Ziel früher erreichen. Im Gegenzug müssen aber alle Fahrgäste zur Planfahrzeit am Bahnsteig

sein, in den meisten Fällen auf den entsprechend verspäteten Zug warten und erreichen ihr Ziel dadurch später. Hinzu kommt, dass eine entsprechende Fahrplantrasse auf dem Folgeabschnitt z. B. zwischen Duisburg und Düsseldorf oft gar nicht frei ist und weitere Verspätungen drohen. *Dies stellt daher keine akzeptable Lösung für die Fahrgäste dar.*

### Immer mehr Vollsperrungen

In den nächsten Jahren dürfte sich die Lage weiter verschärfen. Zwar sinkt nach Angaben der DB-Baustellenplanung die Anzahl der Tage mit eingleisigem Betrieb von 113 im Fahrplanjahr 2019 und 85 in 2020 auf 36 (2021), 50 (2022) und 25 (2023), jedoch steigen die Tage mit Vollsperrung von 14 (2019) und 20 (2020) auf 54 (2021), 44 (2022) und 74 (2023). In 2021 und 2022 sind bereits an rund einem Viertel aller Wochenenden Vollsperrungen vorgesehen. In 2023 steigt dieser Anteil auf ein Drittel, und durch zusätzliche Eingleisigkeiten gibt es an mehr als der Hälfte aller Wochenenden eingeschränkten Verkehr! Waren bis 2019 Vollsperrungen in der Woche auf einzelne Tage beschränkt (verlängertes Wochenende), so wurde 2020 erstmals eine ganze Kalenderwoche lang der Abschnitt Wesel – Oberhausen gesperrt. In den Folgejahren sind sechs (2021), vier (2022) und acht (2023) volle Sper Wochen geplant, nicht nur während der Schulferien. Dabei sind in den Planfeststellungsunterlagen der einzelnen Abschnitte unter Punkt 17 (Durchführung der Baumaßnahme) überhaupt keine Vollsperrungen vorgesehen, die Rede ist nur von eingleisigem Betrieb.

Da PRO BAHN im VRR-Ausschuss für Verkehr und Planung mit Rederecht vertreten ist, regten wir an, das Thema der Baustellensituation auf der Strecke im Ausschuss zu behandeln. Dies wurde gestattet, und so konnte Lothar Ebberts die hier dargestellten Entwicklungen am 03.12. im Ausschuss präsentieren. Vertreter von DB Netz waren online zugeschaltet und nahmen zu verschiedenen Punkten Stellung. So verwiesen sie auf die Verpflichtung, bei Ein-

schränkungen der Streckenkapazität die verschiedenen Verkehrsarten diskriminierungsfrei zuzulassen. Die Vollsperrungen seien aufgrund von Arbeiten an den Oberleitungen notwendig. Der Ausfall der Bauarbeiten habe sich zuletzt erst eineinhalb Wochen vorher abgezeichnet, sodass eine Rücknahme der Maßnahmen auch aufgrund der Dienstpläne bei den Bahnunternehmen nicht mehr möglich gewesen sei.

PRO BAHN forderte Verbesserungen beim SEV, wie Nutzung der ÖPNV-Trasse in Oberhausen (wie bereits 2019 praktiziert) und schnelle und langsame Busse als Ersatz für den RE 5. Angeregt wurde, dass die HVZ-Verstärkerzüge, die auf der Hollandstrecke nicht mehr einplanbar sind, zumindest zwischen Oberhausen oder Oberhausen-Sterkrade und Düsseldorf verkehren sollen, da sie auch hier notwendig sind. Generell müssten in den wesentlichen Zeiten mindestens 60 % der normalerweise angebotenen Kapazitäten geboten werden. Der VRR erklärte, dass er für den Abschnitt Oberhausen – Wesel tagsüber zwei stündliche Züge und in den Spitzenstunden noch einen dritten in Lastrichtung bei DB Netz einfordere. Der Ausschussvorsitzende äußerte abschließend die Vermutung, dass dieses Thema den Ausschuss auch in Zukunft beschäftigen wird.

### Kommentar

*Die regelmäßig wiederkehrenden Fahrpläneinschränkungen stellen die Geduld der Fahrgäste auf der Hollandstrecke enorm auf die Probe. Dabei soll der eigentliche Bau*

*des dritten Gleises auf dem größten Teil der Strecke erst noch beginnen. Ein Ende ist noch lange nicht abzusehen. Zuletzt war von 2026 die Rede, doch liegt für mehrere kritische Abschnitte noch gar kein Baurecht vor. Da sollte doch die Organisation des Baustellenverkehrs möglichst fachmännisch erfolgen. Wenn zum wiederholten Mal die Fahrpläne eingeschränkt sind, obwohl am Ende doch nicht gebaut wird („Phantombaustelle“), sind die Fahrgäste um so mehr verärgert, da sie genau wissen, dass es dafür später noch einmal zur Sperrung kommt.*

*Ein Blick in die Niederlande ist ganz hilfreich. Dort werden Strecken auch einmal für neun oder 16 Tage voll gesperrt, und in dieser Zeit dann aber lange vorbereitete Arbeiten in großem Umfang auf einen Schlag durchgeführt. Bald danach und nicht erst Jahre später wird dann auch ein neues Angebotskonzept mit Verbesserungen für die Kunden umgesetzt. Auch von der in den Niederlanden üblichen Abwicklung von SEV mit guter Organisation, zahlreichen Reisendenkern und bequemen Reisebussen können sich die deutschen Verantwortlichen noch eine Scheibe abschneiden.*

*DB Netz macht es sich bei der Belegung der Strecken mit den verschiedenen Zuggattungen oft zu leicht. Natürlich müssen Fernverkehr, Nahverkehr und Güterverkehr jeweils berücksichtigt werden. Wenn jedoch alle Fernverkehrszüge (DB-Anteil 100 %) fahren dürfen, aber nur rund 40 % der SPNV-Verbindungen (DB-Anteil 0 %), dann erscheint die Kapazitätsverteilung nicht unbedingt diskriminierungsfrei zu erfolgen.*

## Fährt Abellio weiter in NRW?

**Gelsenkirchen/Hagen. (le) Ende September machten Zeitungsberichte die Runde, in denen von einem bevorstehenden Aus für Abellio in NRW die Rede war. Bereits Anfang September hatte Abellio Mitteldeutschland Nachforderungen in Millionenhöhe beim Land Sachsen-Anhalt für zwei laufende Verkehrsverträge gestellt.**

Verschärft wurden die Spekulationen, als der Finanzdirektor der Abellio-Mutter Niederlande Spoorwegen, Bernd Groenewegen, in der niederländischen Wirtschaftszeitung NRC Handelsblad einen möglichen Rückzug aus

Deutschland andeutete: „Wir müssen nicht um jeden Preis an unserer Position in Deutschland festhalten.“ Abellio Deutschland schrieb 2019 einen Verlust von 32,7 Mio. Euro bei einem Umsatz von 534 Mio. Euro. Nach weiteren Presse-

berichten stellte Abellio Deutschland klar, dass man mit den Aufgabenträgern in intensiven Gesprächen sei und man die langfristig eingegangenen vertraglichen Verpflichtungen nach bestem Wissen und Gewissen einhalten wolle.

Das deutsche Handelsblatt hatte zuvor klar dargestellt, dass es nicht nur um Abellio gehe, sondern auch um weitere Unternehmen im SPNV-Markt. So schreibe Keolis Deutschland bereits in 2018 24 Mio. Euro Verlust bei 192 Mio. Euro Umsatz, Transdev hingegen sei weiterhin leicht in der Gewinnzone. Letzteres Unternehmen ist allerdings nicht nur im SPNV, sondern auch sehr stark im Busverkehr tätig.

In einem Interview mit dem Onlineportal zughalt.de stellte VRR-Chef Ronald Lünser klar, dass mehrere EVU im VRR Forderungen zur Nachverhandlung von Verkehrsverträgen angekündigt hätten. Diese würden fachlich und juristisch geprüft. Entscheidend sei, dass eine Anpassung laufender Verträge nur dann nach § 313 BGB möglich ist, wenn sich die Geschäftsgrundlage seit der Vertragsunterzeichnung erheblich verändert hat.

Im Verkehrsausschuss des Landtags hatte die SPD einen Bericht der Landesregierung angefordert, der dann am 09.12. unter dem Titel „Wie will die Landesregierung die Grundversorgung der Bevölkerung mit Mobilitätsangeboten im SPNV sichern, sollte die Abellio GmbH zu Jahresbeginn 2021 Pleite gehen?“ erfolgte. Das Land verwies erwartungsgemäß auf die Zuständigkeit der Zweckverbände und das Regelwerk im Falle einer Insolvenz (Weiterbetrieb durch Insolvenzverwalter, bei Liquidation Neuvergabe der Leistungen in Wettbewerbsverfahren).

## Hintergründe

Schon im Sommer hatte der Branchenverband mofair e. V., der die mit der DB konkurrierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Personenverkehr vertritt, ein Positionspapier veröffentlicht, in dem fairere Wettbewerbsbedingungen gefordert und auch konkrete Nachforderungen für bestehende Verkehrsverträge gestellt werden. Zwei Schwerpunkte der

Argumentation schälen sich heraus, die auch in den folgenden Diskussionen immer wieder auftauchen:

1. In den Verkehrsverträgen ist fast immer eine spezielle Indizierung für die Personalkostenentwicklung enthalten. Während allgemein eine Dynamisierung meist anhand der Steigerung der Regionalisierungsmittel (1,8 %) vereinbart wird, wird für die Personalkosten der Index H49 (Landverkehr und Transport in Fernleitungen) des Statistischen Bundesamts herangezogen. Dieser kann spezifische Entwicklungen in der SPNV-Branche, in der seit Jahren Personalknappheit herrscht, kaum abbilden. Erschwerend kommt hinzu, dass aufgrund der in den letzten Jahren bei fast allen EVU abgeschlossenen Tarifverträge auch zahlreiche nichtmonetäre Änderungen erfolgten, so z. B. Arbeitszeitverkürzungen, mehr Urlaub, verbesserte Pausenregelungen, Änderungen der Dienstplangestaltung, Wahlmodell mehr Freizeit oder mehr Lohn. Diese Entwicklungen haben dazu geführt, dass die EVU auf dem sowieso leergefegten Personalmarkt noch größere Rekrutierungs- und Qualifizierungsanstrengungen unternehmen mussten. All dies wird im bislang angewandten Index nicht abgebildet.

Auf Bundesebene ist eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der EVU und der Aufgabenträger dabei, einen neuen Personalkostenindex zu erarbeiten, der für neue Verkehrsverträge angewandt werden soll. Zusätzlich müsste geklärt werden, ob und wie dieser neue Index auch auf laufende Verträge anzuwenden ist.

2. Die massiv gestiegene Zahl der Baustellen im DB-Netz hat zu einer deutlichen Verschlechterung der Betriebsqualität im SPNV geführt. Aufgrund der vertraglichen Regelungen müssen die EVU hierfür Pönale an die Aufgabenträger entrichten. Hinzu kommen die Kosten für Schienenersatzverkehre, denen nur teilweise zeitgleiche Einsparungen im Schienenverkehr gegenüberstehen.

2016 bis 2018 hat daher der „Runde Tisch Baustellenmanagement“ aus EVU, Auf-

gabenträgern, DB Netz und dem Bund ein Bündel von Maßnahmen erarbeitet, um die Vertragsbeziehungen zwischen den Beteiligten effizienter und gerechter zu gestalten. Für das Verhältnis zwischen Aufgabenträgern und EVU im SPNV wurde u.a. vereinbart, die Kosten für Schienenersatzverkehre künftig neu zu regeln. Vor allem sollten EVU nur dann für Zugausfälle und Verspätungen pönalisiert werden, wenn diese tatsächlich in ihrer Verantwortung liegen. Auch hier gilt es, diese Neuregelungen bei Neuverträgen anzuwenden (was laut mofair in NRW bereits erfolgt) und auf die Bestandsverträge zu übertragen.

Laut mofair stellen die beiden Punkte bei den Unternehmen nicht vorhersehbare Kosten in Höhe von bis zu 10 % dar, die durch die einkalkulierten Margen keinesfalls abgedeckt sind. Erschwerend komme hinzu, dass die in den letzten Jahren erfolgte „Fragmentierung der Wertschöpfungskette“ z. B. durch Abtrennung von Fahrzeugbeschaffung und -wartung, Vertrieb usw. dazu führt, dass die EVU oft weitgehend nur noch den Fahrbetrieb durchführen und sich damit die Risiken der Personalkostenkalkulation hier ballen. Ein Ausgleich mit anderen Risiken sei damit nicht mehr möglich, wobei mofair zugesteht, dass für die einzelnen Fragmentierungen jeweils gute und nachvollziehbare Gründe vorlagen.

### Kommentar

*Der Wettbewerb im SPNV hat in den letzten Jahren eine deutliche Verbesserung des Angebots ermöglicht. Schaut man sich die Fahrgasturteile über die einzelnen SPNV-Unternehmen im VRR-Qualitätsbericht an, so zeigt sich eine große Zufriedenheit mit den neuen Anbietern, vor allem auch dort, wo mit neuen Fahrzeugkonzepten wie dem RRX ein Qualitätssprung möglich war. Auf meiner Stammstrecke habe ich seit der Betriebsaufnahme von Abellio Ende 2016 und National Express Mitte 2019 noch niemanden gehört, der den früheren Zeiten von DB Regio mit dem Einsatz von Dosto-Garnituren, ET 425 und modernisierten Silberlingen*

*nachgetrauert hätte. Dennoch gilt es, diesen Wettbewerb immer wieder nachzusteuern und an neue Entwicklungen anzupassen. Zu einem guten Wettbewerbsumfeld gehört eine ausreichende Anzahl Teilnehmer, eine gute Kalkulierbarkeit der Anforderungen und eine Kontrolle gegenüber Wettbewerbsverzerrungen. Die Zweckverbände haben immer wieder an den Qualitätsanforderungen gearbeitet, neue Instrumente der Fahrzeugförderung (VRR-Modell, RRX-Modell) entwickelt und auch andere Rahmenbedingungen z. B. bei der Sicherheit der Fahrgäste verbessert. Jetzt gilt es, den kontrollierten Wettbewerb weiter beizubehalten und zu optimieren, denn erste Anzeichen von Müdigkeit waren schon bemerkbar, als DB Regio einziger Bewerber bei der Neuausschreibung von S 1 und S 4 war. Natürlich werden die Zweckverbände nur dann bei bestehenden Verträgen nachschießen können, wenn dies EU-rechtlich vereinbar ist und wenn das Land mit einer entsprechenden Erhöhung der SPNV-Pauschale mithilft. Das Land streicht Jahr für Jahr dank des bei der Verteilung der Regionalisierungsmittel angewandten „Kieler Schlüssels“ deutliche Erhöhungen ein und gibt zunächst nur die allgemeine Dynamisierung von 1,8 % p. a. über die SPNV-Pauschale an die Zweckverbände weiter. Weitere Mittel für den Fahrbetrieb müssen die Zweckverbände bislang beim Land mühsam erbetteln.*

*Neben dem Wettbewerb haben die Aufgabenträger jedoch auch noch eine weitere EU-konforme Gestaltungsmöglichkeit, nämlich die der Direktvergabe an einen internen Betreiber, wie im Bus- und Straßenverkehr vielerorts üblich. Diese Möglichkeit für den SPNV, die nicht sehr bekannt und in anderen Bundesländern aufgrund der Struktur der Aufgabenträger nicht oder nur mit geänderten Organisationsstrukturen anwendbar ist, wird im VRR bereits praktiziert, nämlich bei der Regiobahn. Die Anliegerkommunen sind Besitzer der Regiobahn, und da der Aufgabenträger Zweckverband VRR auch nur von Kommunen gebildet wird, ist dies EU-rechtlich zulässig.*

## VRR: Neuer Fahrplan im SPNV

**Gelsenkirchen. (le) Im Gegensatz zum Vorjahr gibt es dieses Jahr nur einzelne Änderungen im VRR-Fahrplan für den SPNV. Wichtigster Punkt ist die Betriebsaufnahme der 5. RRX-Linie RE 4 (Dortmund – Wuppertal – Düsseldorf – Mönchengladbach – Aachen).**

Durch den Einsatz der Neufahrzeuge kann der RE 4 nun auch in Wetter (Ruhr) halten. Auf dem westlichen Ast wurde die Fahrzeit so verkürzt, dass in Lindern der Anschluss an die RB 33 nach Heinsberg erreicht wird. Aufgrund der Bauarbeiten in Dortmund Hbf muss der RE 4 bis Mitte 2021 der RE 4 an einem Kopfbahnsteig halten und kann daher hier nur einteilig verkehren. In den Spitzenzeiten werden zwischen Hagen und Aachen zwei Zugteile unterwegs sein.

Auf dem RE 1 übernimmt Abellio ab Fahrplanwechsel den Gesamtverkehr mit RRX-Fahrzeugen. Der RE 11 hält nicht mehr in Kamen-Methler, der RE 1 immer in Dortmund-Kurl, Kamen-Methler und Kamen. Der RE 1 hält in Dortmund-Scharnhorst und Bönen-Nordböge

tagsüber weiterhin nur alternierend.

Auf der RB 33 zwischen Aachen und Essen kommen nun neue Fahrzeuge der Baureihe 1440 (Coradia Continental) zum Einsatz, wodurch rund 60 zusätzliche Sitzplätze angeboten werden. Auch ist jetzt ein Halt in Essen West möglich. Die RB 33 kann voraussichtlich erst ab dem 28.12. wieder bis Essen verkehren.

Auf dem RE 3 (Düsseldorf – Oberhausen – Herne – Dortmund) und zwischen Essen, Gelsenkirchen und Haltern (RE 2/RE 42) wird am Wochenende die Nachtlücke geschlossen, so dass rund um die Uhr Studentakt angeboten wird. Auf dem RE 14 (Essen-Steele – Borken) gibt es eine zusätzliche Hin- und Rückfahrt in der Morgenspitze.

### 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, Düsseldorfer 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, ☎ 030 3982 0581, ☎ 030 2017 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), Oliver Stieglitz (os). 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

## Zum Jahreswechsel

Liebe Mitglieder,

turbulent geht nun das Jahr zu Ende. Daher möchten wir Ihnen Dank sagen für Ihre zahlreichen Anregungen zum sicheren Bahnfahren, zu den gewünschten Angebotsverbesserungen, den Störungsmeldungen und vor allem für Ihren respektvollen Umgang miteinander in den Bussen und Bahnen unserer Region.

Froh sind wir, dass die Verkehrsbetriebe trotz großer Fahrgasteinbrüche weiter in moderne Fahrzeuge investieren und das Angebot aufrecht erhalten. Mittlerweile ist vielerorts wieder ein Ticketkauf im Bus möglich, manchmal sogar mit modernen Zahlungsmitteln, so dass man nun nicht mehr ungewollt zum Schwarzfahrer werden muss.

Unsere traditionellen Neujahrsbrunch im Januar müssen wir pandemiebedingt leider ausfallen lassen. Dennoch versuchen wir Sie, neben der Ruhrschiene auch online am Vereinsleben zu beteiligen, und setzen auf Ihren Input.

Wir wünschen Ihnen allen frohe Weihnachten und einen gesunden Start ins Jahr 2021.

Ihr  
Dirk Grenz  
PRO BAHN Ruhr

## Februar

**Donnerstag, 11.02.2021, 19:00 Uhr**  
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☒ Münster Hbf, Anmeldung an maxwill@probahn-muensterland.de

**Donnerstag, 11.02.2021, 20:00 Uhr**  
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund, virtuell, Anmeldung an mantel@probahn-ruhr.de

**Dienstag, 16.02.2021, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, Anmeldung an ebberts@probahn-ruhr.de

**Dienstag, 23.02.2021, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen, virtuell, Anmeldung an grenz@probahn-ruhr.de

## Dezember

**Dienstag, 22.12.2020, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen, Anmeldung an grenz@probahn-ruhr.de

## Januar

**Donnerstag, 14.01.2021, 20:00 Uhr**  
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund, virtuell, Anmeldung an mantel@probahn-ruhr.de

**Dienstag, 19.01.2021, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, Anmeldung an ebberts@probahn-ruhr.de

**Dienstag, 26.01.2021, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen, virtuell, Anmeldung an grenz@probahn-ruhr.de

## März

**Donnerstag, 11.03.2021, 20:00 Uhr**  
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund, virtuell, Anmeldung an mantel@probahn-ruhr.de

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