



Die Bahn baut – vor allem im Sommer

NRW. (le) Wer zur Zeit einen der großen Knotenbahnhöfe besucht, kann sie kaum übersehen: Dutzende Zettel mit Hinweisen auf Baustellen und entsprechende Fahrplanänderungen füllen die Infovitrienen. Vom Hinweis auf eine mögliche Verspätung einzelner Züge am späten Abend bis zur mehrwöchigen Vollsperrung einer 78 Kilometer langen Strecke wie Oberhausen – Emmerich – Zevenaar mit Schienenersatzverkehr, von der Verlegung einzelner Züge auf ein anderes Gleis bis zum ersatzlosen Ausfall ganzer Linien auf einzelnen Abschnitten reicht die Palette. Wir versuchen einen Überblick und einen Ausblick.



Am 30.03. wurde in Oberhausen eine neue Bahnbrücke über den Rhein-Herne-Kanal eingeschoben. Bis darüber auch Züge fahren können, werden noch einige Jahre ins Land gehen. Foto: Klaus Cornelissen

Längerfristige Baumaßnahmen führen teils zu so großen Änderungen bei einzelnen Linien, dass diese in die Jahresfahrpläne eingearbeitet werden. So verkehrt der RE 6 (Minden – Köln/Bonn Flughafen) bereits seit über einem Jahr nicht mehr wie gewohnt ab

In dieser Ausgabe:

- S. 1 – 3: Baustellen, Sommeraktion
- S. 4 – 6: Rhein-Ruhr – Berlin
- S. 7 – 9: BEMU, Robustes Netz
- S. 10 – 11: TN-Strecke, SPNV-Qualität
- S. 11 – 12: Impressum, Termine

Düsseldorf über Neuss und Köln Hbf, sondern über Opladen (ohne Halt) und Köln Messe/Deutz (tief) zum Flughafenbahnhof. Da dieser Fahrweg aber wegen der langen Fahrzeit und des Nichtanfahrens von Köln Hbf kaum von den Fahrgästen angenommen wird, drängt der VRR zu einer Änderung des Laufwegs. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember wird der RE 6 wieder über Neuss verkehren, muss aber wahrscheinlich wegen fehlender Kapazitäten im Knoten Köln in Dormagen enden.

Ab dem Beginn der Sommerferien erreichen die fortschreitenden Baumaßnahmen in Dortmund Hbf die Ferngleise. Dafür muss der RE 11 (Düsseldorf – Kassel-Wilhelmshöhe) weichen (wir berichteten in **Ruhrschiene 2020#2**). Er wird in den nächsten eineinhalb Jahren wie schon bei den Bauarbeiten zwischen Dortmund und Hamm im Jahre 2018 ab Bochum über Dortmund-Hörde und Unna umgeleitet und erreicht in Soest wieder seine normale Fahrplanelage. Aufgrund von Bauarbeiten in Kassel kann zunächst allerdings nicht zum Fernbahnhof Wilhelmshöhe, sondern nur zum Hauptbahnhof gefahren werden. Anschlussreisende müssen hier umsteigen, die ICE-Anschlüsse werden dadurch knapper. Wegen des umgeleiteten RE 11 müssen die Verdichterzüge der RB 59 (Dortmund – Soest) in beide Richtungen um rund 10 Minuten nach hinten verschoben werden, wodurch bestimmte Anschlüsse in Dortmund und in Soest entfallen.

Sommersperrpausen

In den Sommerferien wird traditionsgemäß besonders viel gebaut, da dann weniger Pendler*innen, Schüler*innen und Studierende unterwegs sind. Hier die wichtigsten Streckensperrungen:

- Düsseldorf – Köln-Mülheim (Wochen 27 – 32). Die S 6 und die S 68 werden durch Busse ersetzt, der RE 1 wird ohne Halt über Opladen umgeleitet, der RE 5 schon ab Duisburg mit Zwischenhalt in Neuss Hbf direkt nach Köln Süd. Schnellbusse verkehren von Düsseldorf über Düsseldorf-Benrath und Leverkusen Mitte

nach Köln-Mülheim.

- Oberhausen – Arnhem (Wochen 27 – 29). Für alle drei Linien (RE 5, RE 19, RE 49) sowie die RB 44 zwischen Duisburg und Bottrop verkehren Busse im Schienenersatzverkehr.

- Hürth-Kalscheuren – Euskirchen (Wochen 27 – 31), Schienenersatzverkehr, Schnellbusse Köln – Euskirchen und Köln – Erftstadt, Fahrradbus Köln – Blankenheim (Wald), Durchbindung des RE 22 und der RB 24 von Gerolstein/Kall auf die S 23 nach Bonn.

- Wesel – Bocholt (Woche 27 – 49), Schienenersatzverkehr.

- Dortmund-Asseln Mitte – Unna (Wochen 27 – 28), Schienenersatzverkehr.

Sperrungen für den Straßenbau

Dass die Eisenbahnbaustellen nicht nur dem Ausbau des Schienennetzes dienen, können wir immer wieder erleben. So gab es auf der Strecke zwischen Herne und Wanne-Eickel von Februar bis Juni starke Einschränkungen, da wegen des sechsspürigen Ausbaus der A 43 neue Eisenbahnüberführungen gebaut werden mussten. Dabei konnte der RE 3 in der ersten Bauphase teilweise nicht in Herne halten, da er über den für eine Doppeltraktion zu kurzen Bahnsteig 2 geführt wurde. In der zweiten Bauphase entfiel der Halt der RB 43 in Herne, da sie nicht an den Bahnsteig 1 geleitet werden konnte, sondern über die Gütergleise verkehren musste. Hinzu kamen Vollsperrungen des Streckenabschnitts an mehreren Wochenenden. Leider waren die Fahrpläne der betroffenen Linien nicht ausreichend angepasst, so dass vor allem die RB 32 (Dortmund – Gelsenkirchen – Duisburg) oft erhebliche Verspätungen einfuhr, hinzu kam die Umleitung von zusätzlichen vorrangigen Zügen über die Köln-Mindener Strecke wegen Bauarbeiten in Dortmund, zwischen Duisburg und Essen sowie Essen und Gelsenkirchen. Die RB 32 musste daher aufgrund kurzer Wendezeiten an beiden Linienenden (Dortmund 7 Minuten, Duisburg 10 Minuten) sehr oft vorzeitig wenden und war schließlich im ersten Quartal 2021 die

unzuverlässigste Linie in ganz NRW.

Auch auf der Hollandstrecke musste der Abschnitt Dinslaken – Wesel schon in der Woche 26 wegen des Einbaus einer Brücke für die B 58n gesperrt werden.

Nicht vergessen werden sollte der durch den Brand eines Tanklasters ausgelöste Schaden an den Eisenbahnüberführungen in Mülheim-Styrum. Wahrscheinlich muss die Strecke Mülheim-Styrum – Duisburg dafür im August noch einmal mehrere Tage gesperrt werden, um eine neue Brücke einzuheben. Ab 06.09. können dann fast ein Jahr nach dem Unfall endlich wieder Züge zwischen Mülheim-Styrum und Oberhausen rollen.

Voraussichtlich im Jahre 2023 führen Bauarbeiten am Autobahnkreuz Duisburg-Kaiserberg zu einer Sperrung der Bahnstrecken zwischen Duisburg und Mülheim-Styrum sowie zwischen Duisburg und Oberhausen. Eine Fahrt zwischen Duisburg und Oberhausen ist dann nur über Oberhausen West möglich, auf der Strecke liegen zwei eingleisige Verbindungskurven. Zwar können insbesondere Fernverkehrszüge großräumig über Güterzugstrecken umgeleitet werden, auf das konkrete Konzept für den Regionalverkehr warten wir aber mit Spannung.

Schlechte Baustellenfahrpläne

Probleme bereiten immer wieder schlecht geplante Baustellenfahrpläne. Da werden z. B. Züge neu trassiert, ohne dass die eigentlich zu dieser Zeit auf der entsprechenden Strecke verkehrenden Züge angepasst werden. So kommt es unweigerlich zum Trassenkonflikt, der im Regelfall zulasten des SPNV, vor allem der RB-Linien, gelöst wird.

Ein aktuelles Beispiel aus dem Juni 2021: Der Wupperflügel der ICE-Linie 10 muss wegen Bauarbeiten zwischen Hamm und Hagen über Dortmund umgeleitet werden und erhält deshalb ab Hagen eine spätere Fahrplantrasse: Hagen Hbf an :29, ab :31, Wuppertal Hbf (Gleis 1) an :45, ab :47. Die RB 48 (Wuppertal-Oberbarmen – Bonn-Mehlem) soll unverändert Wuppertal Hbf (Gleis 1) an :45, ab :47 verkehren. Da die

Fahrzeiten der Umleitung meist nicht ausreichen, verspätet sich der ICE sehr oft und wirft die RB 48 endgültig aus dem Takt, diese muss dann verspätet durch den Knoten Köln, was meist Folgeverspätungen und oft vorzeitiges Wenden auslöst. In Gegenrichtung das analoge Bild. Der ICE fährt vorzeitig ab Köln Hbf :42 statt :48, Wuppertal Hbf (Gleis 2) an :08, ab :10. Die RB 48 ohne Änderung Wuppertal Hbf (Gleis 2) an :09, ab :10. Da ist es kein Wunder, dass sich die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die für die Verspätungen und Ausfälle wegen vorzeitiger Wenden Pönale an die Aufgabenträger zahlen müssen, massiv beschweren und mit Rückzug aus den nicht mehr auskömmlichen Verkehrsverträgen drohen.

Ein Lichtblick besteht bei der Baustellenkommunikation. Das Land stellt Mittel bereit für eine einheitliche Kommunikation bei komplexen Baustellen. Hier soll jeweils ein EVU die Federführung übernehmen. Dann sollte es z. B. nicht mehr vorkommen, dass bei einer Sperrung der Strecke Oberhausen – Wesel der SEV für den RE 5 in Oberhausen auf dem Bahnhofsvorplatz, der für den RE 19 aber am Westausgang abfährt.

Die Aussichten für die nächsten Jahre sind klar: Es wird noch mehr gebaut, alleine die Aufzählung der anstehenden Großprojekte macht das deutlich: RRX, ABS 46/2 (Betuwe), Umbau Dortmund Hbf, Neubau Bahnhofsdach Duisburg Hbf, Bau neuer Elektronischer Stellwerke in Dortmund, Essen, Düsseldorf, Köln, Wanne-Eickel, ...

Sommerferienaktion

NRW. (Ie) Auch in diesem Jahr gibt es für treue Abonnenten der Verbünde in NRW eine Sommeraktion. Vom 03.07. bis zum 17.08. sind die Abo-Tickets in ganz NRW gültig, im Gegensatz zum Vorjahr auch an Werktagen. Auch die Mitnahmeregelung ist großzügig: Mit jedem Abo können eine weitere Person und wahlweise bis zu drei Kinder (unter 15 Jahre) oder zwei Fahrräder kostenlos mitgenommen werden.

Eine halbe Stunde schneller nach Berlin

Berlin/NRW. (re/le) Das Ziel der Bundesregierung ist seit dem ersten Entwurf des Zielfahrplans (2018) Teil des Deutschlandtakts: Eine halbe Stunde schneller von Rhein-Ruhr nach Berlin. Vorausgegangen waren Versuche mit einem gescheiterten Sprinterkonzept und ein missglückter Bundesverkehrsweegeplan. Jetzt soll es 300 km/h möglich machen.

Der Bundesverkehrsweegeplan von 2016 war noch von einer Beschleunigung von nur acht Minuten ausgegangen und sah dafür eine Neubaustrecke durch den Berg direkt am Bahnhof Porta vor, der gegenüber dem Kaiser Wilhelm-Denkmal am Weserdurchbruch liegt. Über diesen Tunnel wird schon seit zwei Jahrzehnten diskutiert, in der Region löste er erbitterten Widerstand aus.

Eine weitere Beschleunigung schien nur mit Sprinterzügen möglich. Diese Strategie hatte die Deutsche Bahn zunächst verfolgt, war aber auf den fachlich begründeten Widerstand der SPNV-Aufgabenträger VRR und NWL gestoßen. Diese konnten nachweisen, dass auf den dicht belegten Streckenabschnitten Köln – Dortmund und Köln – Hagen dann das heutige Angebot nicht mehr realisierbar wäre, weil Regionalexpress und Regionalbahnen zu oft an die Seite fahren müssten und die Anschlüsse im integralen Takt für NRW nicht mehr gehalten werden könnten.

Daher sieht der Deutschlandtakt zwischen Köln und Hagen die Fortschreibung des heutigen Angebots vor und zwischen Köln und Dortmund die Infrastruktur, wie sie für den RRX optimiert wurde und bereits teilweise im Bau ist. Das halbstündliche Grundangebot im Deutschlandtakt von Hamm bis Berlin besteht aus Zügen, die abwechselnd von Köln über Düsseldorf bzw. über Hagen fahren und in Hamm, Bielefeld, Hannover und (stündlich) Wolfsburg halten. Ergänzend ist vorgesehen, dass Züge aus Richtung Paris/Brüssel nach Berlin möglich sind und Sprinter von Köln über Dortmund und eine neue Verbindungskurve kurz vor dem Hauptbahnhof Hannover nach Hamburg fahren.

Mit 300 km/h schnellen Zügen sollen die meist geradlinigen Abschnitte befahren werden,

indem die Geschwindigkeit heraufgesetzt wird. Dass mit der Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h, auf die die ICE-4 ausgelegt sind, auf dieser Strecke kein überzeugendes Ergebnis herauszuholen ist, war eine Schlüsselerkenntnis, die die Entwicklung des gesamten Zielfahrplans für den Deutschlandtakt geprägt hat – zum Leidwesen aller, die meinen, der Einsatz derart schneller Züge sei wirtschaftlich und ökologisch nicht vertretbar. Mittlerweile akzeptiert auch DB Fernverkehr die 300 km/h-Strategie.

Die Details

Dortmund – Hamm: Der Zielfahrplan sieht einen dreigleisigen Ausbau vor. Das dritte Gleis soll dabei halbstündlich verkehrende Flügelzüge aufnehmen, die in Dortmund aus RRX-Zügen ausgeflügelt werden und an allen Stationen halten sollen. In einem Workshop zum Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Westfalen-Lippe wurde am 27.05.2021 bekannt, dass die SPNV-Aufgabenträger nun über einen mindestens abschnittsweise viergleisigen Ausbau nachdenken, um einen viertelstündlichen S-Bahn-Verkehr möglich zu machen. Dieses Nachdenken wirkt durchaus konsequent, da die hohe lokale Nachfrage zwischen Dortmund und Hamm einen Viertelstundentakt rechtfertigt und der extrem stark belastete Dortmunder Hauptbahnhof von dem Trassen- und Bahnsteigverbrauch entlastet würde, den endende S-Bahnen und flügelnde Züge erzeugen. Nach Beseitigung der letzten Bahnübergänge sollen die Fernzüge mit 200 km/h fahren, die Fahrzeit soll um zwei Minuten sinken.

Die Planung des Ausbaus ist allerdings entscheidend, entweder eine gemeinsame drei- bis viergleisige Strecke (Richtungsbetrieb) oder zwei Ferngleise auf der Nordseite und zwei S-Bahn-Gleise auf der Südseite (Linienbetrieb).

Der Aufbau des Dortmunder Hauptbahnhofs lässt die zweite Variante erahnen. Dann wäre ein Wechsel zwischen Fern- und S-Bahn-Gleisen nur sehr beschränkt möglich, außer Kamen würden die Zwischenhalte wohl nur Bahnsteige an den S-Bahn-Gleisen bekommen. Für Halte wie Kamen-Methler und Dortmund-Kurl würden die attraktiven heutigen RE(RRX)-Linien, durch S-Bahnen ersetzt, die zwar auch nach Essen, Duisburg und Düsseldorf führen, aber mit wenig attraktiven Fahrzeiten und vielen Zwischenhalten.

Hamm – Bielefeld: Fernzüge sollen mit 300 km/h statt mit heute 200 km/h fahren und so vier Minuten sparen. Damit handelt es sich letztlich um einen Neubau auf dem Planum der Bestandsstrecke. Damit die schnellen Züge nicht durch die Regionalzüge behindert werden, sollen die langlaufenden RRX-Züge auf die sog. Gütergleise verlagert werden. Diesen Vorschlag hatte PRO BAHN Ostwestfalen-Lippe schon vor 25 Jahren gemacht und war damals ausgelacht worden.

Zwischen Wolfsburg und Berlin soll mit 300 km/h statt heute 250 km/h gefahren werden, das spart weitere sieben Minuten.

Zwischen Hannover und Wolfsburg können drei Minuten gespart werden, indem die Strecke für 230 km/h ertüchtigt wird, Außerdem soll ein Teilabschnitt viergleisig werden, damit der Nahverkehr ohne Überholung fahren kann.

Wie viele Minuten BI – H?

Den Löwenanteil der Beschleunigung von 17 Minuten soll eine Neubaustrecke von 78 km Länge von Bielefeld nach Seelze bringen. Hier ist gleichzeitig der überlastete Engpass zwischen Minden und Wunstorf zu beseitigen. Der Planungsauftrag ist erteilt, die Bürgerbeteiligung hat begonnen. Rainer Engel vertritt darin die Interessen für PRO BAHN in NRW und in Niedersachsen, also über die Landesgrenze hinweg. Aus seiner Mitarbeit in der Initiative Deutschlandtakt bringt Engel Hintergrundwissen mit, das für das Verständnis des Zielfahrplans unerlässlich ist und möglicherweise

erheblichen Einfluss auf spätere Entscheidungen haben kann.

Hier stehen sich drei Positionen gegenüber: Bürger aus der Region Schaumburg meinen, dass die neuen Gleise neben die alten gelegt werden müssen, und in Minden meint man, dass die Stadt ICE-Systemhalt werden müsse. Damit würde die Fahrzeitverkürzung um mindestens zehn Minuten schrumpfen. Dass ein Ausbau entlang des Bestandes selbst dann schwierig, teuer und zeitraubend ist, wenn der Bahn aus historischer Zeit noch ein paar Meter Gelände entlang der Strecke gehört, findet bei ihnen kein Gehör. Dafür werden sie von der Landesregierung in Hannover unterstützt, weil auch dort Fachkunde kaum vorhanden ist. Doch dass der Ausbau einer Bestandsstrecke nicht trivial ist, zeigt die Vorzugstrasse der 27 Kilometer zwischen Rotenburg (Wümme) und Verden: Hier ist gerade eine Bauzeit von drei Jahren bei Vollsperrung angesetzt worden. Dort soll ein zweites Gleis neben das Bestandsgleis gelegt werden.

Mit 36 Minuten von Hannover nach Bielefeld ist die Variante einer verkürzten, nur 58 km langen Neubaustrecke von Bad Oeynhausen besonders interessant. Zwar würde die Fahrt von Bielefeld nach Hannover um maximal fünf Minuten länger, dafür aber von Amsterdam, Rheine und Osnabrück aus gleich um eine Viertelstunde schneller und der Bau um eine Milliarde Euro billiger.

Die Bundesregierung will hingegen bei ihrer Maximalforderung bleiben und verweist auf die „Kantenzzeit“ gemäß integralem Takt. Der Knackpunkt: Der Fahrplan ist so ausgelegt, dass der Anschluss aus dem Taktknoten Münster in Hamm hergestellt werden soll. Das erfordert eine Abfahrt Richtung Berlin zur Minute 06 und 36. Die Fahrzeit nach Hannover kann nicht kürzer sein als 54 Minuten. Also können die Züge erst zur Minute 0 und 30 in Hannover ankommen. Aber da sind die meisten Anschlusszüge schon weg, insbesondere die ICE nach Hamburg und München, denn die Übergangszeit beträgt 7 Minuten. Die verblei-

benden Anschlüsse sind wenig relevant, der einzig relevante ist der IC nach Sachsen: Um den Taktknoten in Magdeburg zu erreichen, können auf der Strecke Hannover – Magdeburg aber noch Beschleunigungsreserven aktiviert werden.

Und deshalb fragt sich PRO BAHN, ob man nur um der Knotenzeit willen 20 Kilometer Neubaustrecke in nächster Nähe zu einer viergleisigen Bestandsstrecke Bielefeld – Bad Oeynhausens bauen muss, die heute schon mit Tempo 160 befahren wird und die vielleicht auch Tempo 200 hergibt. Dass diese fünf Minuten den Deutschlandtakt nicht kaputt machen, hat PRO BAHN bis ins Detail nachgerechnet.

Umfassende Informationen und Newsletter: www.neubaustrecke-bielefeld-hannover.de

Populismus oder Verkehrswende?

*Der Streit geht ins Grundsätzliche: Dürfen die Bürger den Zielfahrplan nicht mehr diskutieren? Müssen sie ihn wie ein Gottesurteil hinnehmen? Selbst die Planer der DB deuten hinter vorgehaltener Hand an, dass sie in dem dicht besiedelten Raum mit zahllosen Naturschutzgebieten vielleicht gar keine Trasse finden, die die 31 Minuten hergibt. Und mittlerweile warten alle, die die politischen Zusammenhänge richtig deuten, auf die Bundestagswahl und eine neue Regierung, mit der wieder zu diskutieren ist und pragmatische Lösungen möglich sind. Doch noch stehen Bundestagswahlen und in Niedersachsen Kommunal- und Landtagswahlen an, und so sind sich alle Parteien einig, dass sie „dagegen“ sind, damit ihre Wähler*innen nicht zu den anderen fortlaufen.*

Auch der Landtag in Hannover diskutiert mittlerweile über Neubaustrecken im Land und hat eine Stellungnahme auch von PRO BAHN angefordert. Sie ist im Juni vorgelegt worden und wird womöglich die einzige sein, die aufzeigt, welche Chancen in einer richtig angelegten Neubaustrecke stecken – auch für den Nahverkehr. Während in NRW insbeson-

dere das Kompetenzzentrum ITF in Bielefeld die Möglichkeiten nutzt, fachkundige Vorschläge zu machen und über den VRR und den NWL in den Deutschlandtakt einzubringen, herrschen in Niedersachsen Neinsager und Phantasielosigkeit.

Demnächst öfter nach Berlin

Schon ab Dezember 2021 sollen drei Sprinter-Zugpaare von NRW schneller nach Berlin fahren. Ab Ende 2023 soll dann jede zweite Stunde das Flügelzugkonzept aufgegeben werden und durch durchgehende Züge ersetzt werden, damit die Kapazität um 50 % wächst, wir berichteten in **Ruhrschiene 2018#5**. Damit das alles so funktioniert wie man sich das vorgestellt hat, müssen neue Talgo-Garnituren zur Verfügung stehen, die für die Linie Amsterdam – Berlin bestellt sind.

Im Verkehrsausschuss des Landtags wurde das neue Sprinterkonzept am 14.04. vorgestellt. Drei Züge des Typs ICE 4 mit 450 Sitzplätzen sollen Bonn, Köln und Berlin ohne weitere Zwischenhalte verbinden. Die Abfahrten in Köln sind mit 06:18 Uhr, 12:18 Uhr und 18:18 Uhr angegeben, Ankunft in Köln ist um 09:41 Uhr, 15:41 Uhr und 21:41 Uhr, der Fahrzeitgewinn gegenüber heute beträgt 25 Minuten. Alle Züge sind on-top zu den bestehenden Verbindungen, und auch das Konzept ab 12/2023 soll dadurch nicht tangiert werden.

Für unseren Raum, in dem die Sprinter ohne Halt durchfahren werden, wurde die wichtigste Frage positiv beantwortet. Es gibt kaum Auswirkungen auf den SPNV. Im VRR-Raum ändern sich die Fahrzeiten überhaupt nicht, im NWL sind drei Maßnahmen erforderlich. Der RE 13 wird in Schwerte überholt, ohne dass dadurch Halte oder Anschlüsse verlorengehen. Der RE 6 wird in Gütersloh überholt, so dass der Halt in Hamm-Heessen in den entsprechenden Stunden entfallen muss. Dieser Haltentfall ist sowieso ab 12/2023 alle zwei Stunden vorgesehen. Die RB 71 verschiebt sich im Raum Bielefeld um ein bis zwei Minuten ohne Halt- und Anschlussverlust.

BEMU auf dem Vormarsch

Gelsenkirchen/Unna. (re/le) Der Ersatz von Dieselfahrzeugen durch batterie-elektrische Triebwagen (BEMU) rückt näher. Die Ausschreibung für die Fahrzeuge für das Niederrhein-Münsterland-Netz wurde erfolgreich abgeschlossen. Und im Eifel-Westerwald-Sieg-Netz wird es einen Piloteinsatz von BEMU- und Wasserstofffahrzeugen geben, den der NWL zulassen wird.

Die politischen Gremien von VRR und NWL haben in ihren Sitzungen die Vergabeentscheidung für den Bau und die langfristige Instandhaltung von mehr als 60 batterie-elektrischen Fahrzeugen an die spanische Firma CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A.) beschlossen. Nach einer 10-tägigen Einspruchsfrist soll das spanische Unternehmen den Zuschlag für die Lieferung der Fahrzeuge und einen gut 30 Jahre laufenden Instandhaltungs- und Verfügbarkeitsvertrag entsprechend dem NRW-RRX-Fahrzeugfinanzierungsmodell erhalten. Die Lieferung der Fahrzeuge von Typ „Civity BEMU“ erfolgt in zwei Größen mit einem Sitzplatzangebot von je 120 beziehungsweise 160 Plätzen, was deutliche Kapazitätssteigerungen auf vielen Linien des Niederrhein-Münsterland-Netzes ermöglicht (wir berichteten in **Ruhrschiene 2020#4**). Ab Ende 2025 werden die Neufahrzeuge u. a. auf den Linien RB 36 (Oberhausen – Duisburg-Ruhrort) und RB 44 (Bottrop – Moers – Kamp-Lintfort) im Einsatz sein.

Mit dem Einsatz der elektrischen Fahrzeuge sinkt der Anteil an Dieselkilometern im Schienenpersonennahverkehr im VRR-Raum auf unter 10 Prozent. So werden auf den Linien des Netzes rund 24.000 Tonnen CO₂ pro Jahr weniger emittiert, darüber hinaus auch kein Feinstaub und keine Stickstoffdioxide. Die Betreiber der Linien werden in einem gesonderten Wettbewerbsverfahren ermittelt.

Doch BEMU für das Sauerland?

Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) hat am 28.06. entschieden, den Einsatz von drei BEMU-Triebwagen auf der Oberen Westerwaldbahn (RB 90) zwischen Siegen und Limburg unter erschwerten Einsatz-

bedingungen zu ermöglichen. Ob sich der NWL an dem Pilotversuch auch als Projektpartner mit Zugriff auf vertiefende Informationen beteiligt, was wahrscheinlich eine Kostenbeteiligung erfordert, wird später entschieden.

Der Nachbaraufgabenträger Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord will einen solchen Test ab 2024 durchführen. Dabei sollen Erkenntnisse gesammelt werden, ob sich die Batterietechnik auch für anspruchsvolle Gebirgsstrecken eignet. Der Test soll parallel zum laufenden Betrieb mit Dieseltriebwagen durchgeführt werden. Die bisher geplanten Einsätze von BEMU beziehen sich auf kürzere und flachere Strecken. Zur gleichen Zeit soll in der Eifel getestet werden, was Wasserstoff-Triebwagen leisten. Gebirgsstrecken fordern mehr Energie für Bewältigung von Steigungen und für Heizung bei Winterwetter.

Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt einen solchen Test ausdrücklich. Er könnte rechtzeitig Aufschluss darüber geben, ob sich diese Technik auch für das Sauerland eignet. Für das Sauerland sind erst vor kurzer Zeit fabrikneue Triebwagen mit Dieselantrieb beschafft worden, eine Entscheidung über den Fahrzeugeinsatz steht erst mit dem neuen Verkehrsvertrag ab 12/2028 an.

BEMU-Fahrzeuge beziehen ihre Energie ausschließlich aus einem Akku, während Wasserstoff-Fahrzeuge eine wesentlich kleinere Batterie verwenden, in die der Strom laufend durch Wasserstoff-Brennstoffzellen eingespeist wird. Wasserstoff-Triebwagen sind bereits in Niedersachsen getestet worden, dabei hat sich herausgestellt, dass die Serien-Triebwagen, die nunmehr im Bau sind, stärker motorisiert werden müssen. BEMU-Triebwagen sind bis jetzt ebenfalls nur als Betriebsversuche unterwegs,

Robustes Netz

sollen vom NWL aber in großer Stückzahl als Nachfolger für Dieseltriebwagen beschafft werden. Die Ausschreibungen sind in Vorbereitung.

Allgemein gelten BEMU als effizienter hinsichtlich der Energienutzung, bezogen auf die verwendete Primärenergie am Stromerzeuger: Fachleute gehen von einem Wirkungsgrad von 95 % unter Fahrdracht und von 60 % im Batte-

riebetrieb aus. Für Wasserstoff-Triebwagen gilt nur ein Wirkungsgrad von 30 %, und eine Speisung aus dem Fahrdracht ist bisher nicht vorgesehen. Außerdem bietet derzeit nur die Firma Alstom Wasserstoff-Triebwagen an, während auf dem BEMU-Markt mehrere Anbieter mit verschiedenen Fahrzeuggrößen konkurrieren.

Robustes Netz

NRW. (Ie) Unter dem Schlagwort „Robustes Netz“ verfolgen Bahn, Land und die drei SPNV-Zweckverbände VRR, NWL und NVR zahlreiche einzelne Ausbaumaßnahmen im Hauptnetz. Nach einem ersten Paket, das 2019 vereinbart worden war, wird jetzt ein zweites Paket zwischen den Partnern geschnürt. Im Gegensatz zu den meisten Streckenausbauten geht es hierbei weniger um Maßnahmen für den regulären Betrieb, sondern vor allem für Baustellenverkehre, Störungsfälle, aber auch für die flexiblere Handhabung von Verspätungen.

Bei den Planungen für den RRX-Ausbau wurde klar, dass der Ausbau „unter rollendem Rad“ jahrelang immer wieder zu geänderten Betriebskonzepten, Umleitungen usw. führt und diese auf dem bestehenden Netz nur unzureichend abgewickelt werden können. Insbesondere wurden fehlende Überleitverbindungen, fehlende Signale für einen Gleiswechselbetrieb sowie nicht symmetrische Infrastrukturausstattung entlang des RRX-Korridors, aber auch Engpässe auf den Ausweichstrecken für den Personen- und Güterverkehr identifiziert. Kriterien für die Auswahl der Maßnahmen waren:

- die Strecke ist sehr hoch oder höher ausgelastet,

- es ist künftig mit großen oder wiederkehrenden Störungen durch vor allem Baustellen, zu rechnen,

- die Maßnahmen zielen direkt auf positive Effekte für den SPNV ab (wobei bei einigen Maßnahmen auch der SPFV und GV profitiert).

Bei den 16 Maßnahmen der 1. Stufe handelt es sich um solche mit großer zeitlicher Priorität, da sie in bestehende Ausbauplanungen z. B. für den RRX eingetaktet werden sollten. Die geschätzten Gesamtkosten (Bau und Planung) betragen rund 180 Mio. Euro, wovon knapp 50 Mio. Euro auf vier Maßnahmen mit engem Bezug zur RRX-Stammstrecke entfallen. Das Land übernimmt von den Kosten der übrigen

zwölf Maßnahmen rund 91 Mio. Euro nach § 13 ÖPNVG NRW (Maßnahmen im besonderen Landesinteresse), die Zweckverbände gut 30 Mio. Euro, der Rest ist Eigenanteil der Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz und DB Station & Service. Die Maßnahmen sollen noch in diesem Jahrzehnt fertiggestellt werden.

Die für den Betrieb während der RRX-Baumaßnahmen zwischen Duisburg und Düsseldorf wichtigste Maßnahme ist eine neue Verbindungskurve von der Wedaubahn auf das Ferngleis südlich des Duisburger Hauptbahnhofs. Bislang ist es bei Umleitungen von Düsseldorf über die Ratinger Weststrecke nur möglich, in die westlichen Gleise von Duisburg Hbf einzufahren. Eine Weiterfahrt Richtung Essen ist betrieblich fast unmöglich, nur Richtung Oberhausen kann über Gleis 1 beschränkt weitergefahren werden. Daher wird dieser Weg bislang fast nur für die Umleitung von RE 3 und RE 19 genutzt. In Gegenrichtung ist die Wedaubahn sowohl von Oberhausen als auch von Essen aus gut anfahrbar.

Weitere Maßnahmen in unserem Raum betreffen neue Überleitverbindungen in Bochum Hbf (Westkopf), Hamm Hbf (Westkopf), Gleiswechselbetrieb (GWB) zwischen Dortmund Signal Idunapark und Unna sowie ein zusätzliches Signal in Sythen.

Der Verkehrsausschuss des Landtags hat

jetzt die Maßnahmen der zweiten Stufe in die Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Finanzierungsplans aufgenommen. Die elf Maßnahmen sind mit insgesamt rund 88 Mio. Euro veranschlagt, die Realisierung soll zwischen 2028 und 2031 erfolgt sein. In unserem Raum sind vorgehen: GWB zwischen Hagen Hbf und Hagen-Vorhalle, Westhofen und Hagen-Kabel, zwischen Essen Hbf und Essen-Kray Süd und Gelsenkirchen-Rotthausen, zwischen Dortmund-Derne und Lünen-Preußen sowie Optimierung des GWB zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Hagen durch neue Überleitverbindungen im Ostkopf von Ennepetal. Größter Punkt ist ein Kapazitätsausbau im Hauptbahnhof Oberhausen, wobei neben neuen Überleitverbindungen auch das Gleis 5 reaktiviert werden soll (zur Zeit stehen hier die Museumsfahrzeuge des LVR-Industriemuseums). Hierdurch würden die Rückbauten aus den 90er Jahren teilweise wieder rückgängig gemacht. Im Gegensatz zu den zehn anderen muss die Machbarkeit für diese Maßnahme noch in einer vertieften Studie ermittelt werden.

Dass bei den DB-Infrastrukturunternehmen noch nicht überall neu gedacht wird, zeigt sich in Wanne-Eickel Hbf. Hier soll der kaum genutzte Bahnsteig 1 (Gleis 1 und 2) zwar modernisiert, aber gleichzeitig so verkürzt werden, dass eine RRX-Doppeltraktion dort nicht mehr halten könnte. Erst vor wenigen Jahren wurden die verkürzten Bahnsteige in Herne und Essen-Altenessen für den RRX wieder verlängert.

Kommentar

Man kann darüber streiten, ob es Aufgabe des Landes und der SPNV-Zweckverbände ist, die Infrastruktur der Deutschen Bahn bei den oben aufgeführten Maßnahmen weitgehend mitzufinanzieren. Aber ohne die finanzielle Hilfe aus NRW wäre das vorhersehbare Chaos während der anstehenden RRX-Ausbaumaßnahmen in den nächsten zehn (oder doch eher fünfzehn) Jahren noch größer. Nur mit der Aussicht auf bessere RRX-Zeiten lassen sich

die Fahrgäste nicht ruhigstellen.

Interessant ist ein anderer Aspekt. In der aktuellen Landtagsvorlage heißt es: „Da eine Förderung gemäß § 13 Abs. 1 ÖPNVG NRW vorgesehen ist, besteht grundsätzlich eine Bedarfsplanpflicht. Auch die jetzt vorgesehenen Maßnahmen sind von hoher Wichtigkeit, um das Schienennetz in Nordrhein-Westfalen weiter zu stabilisieren. Es handelt sich um ein Paket von punktuellen Maßnahmen und kleinerer Streckenabschnitte, so dass diese Maßnahmen für eine Bewertung mit dem Instrumentarium der Standardisierten Bewertung unzulässig sind. Aufgrund der immensen Bedeutung des Maßnahmenpaktes für das Gesamtnetz und der im Vorfeld stattgefundenen Abstimmung mit allen maßgeblichen Fachstellen, lässt sich der volkswirtschaftliche Nutzen der Maßnahmen unmittelbar ableiten. [...] Anders als bei regionalen Einzelprojekten (zum Beispiel bei Reaktivierungsmaßnahmen) steht hier die Stabilität des Gesamtnetzes im Vordergrund. Die notwendigen Maßnahmen wurden durch die entsprechenden Fachstellen entwickelt, bewertet und abgestimmt.“ Hiermit zeigt sich, dass die Standardisierte Bewertung nicht in der Lage ist, einen Netzausbau mit ausreichenden Redundanzen und damit einer guten Betriebsqualität zu bewerten. Klar wird aber auch, dass die „Rückbauorgien“ in Bundesbahn- und frühen DB-Zeiten (vor allem in der Ära Mehdorn) nicht nur kurzfristig, sondern auch langfristig schädlich waren. Das war kein „Verschlanken“ des Netzes, sondern eher „Magersucht“, und darunter leidet das System Schiene bis heute am meisten.

Die Schiene, insbesondere der SPNV, ist das Rückgrat für eine erfolgreiche Verkehrswende. Die Achillesferse ist heute das Netz der DB. Wenn dieses nicht besser und konsequenter auf mehr Kapazität und bessere Betriebsqualität ausgerichtet wird, werden wir scheitern. Vielleicht bekommen wir ja nach der Bundestagswahl mal einen Bundesverkehrsminister, der sich weniger um Autobahnmaut oder Flugtaxi, dafür aber mehr um die Bahn kümmert.

Tecklenburger Nordbahn rechnet sich

Unna. (le) Eine weitere Streckenreaktivierung im NWL hat eine wichtige Hürde genommen: Die Standardisierte Bewertung für die Strecke Osnabrück-Eversburg – Recke (Tecklenburger Nordbahn, TN) hat für das vorgesehene Betriebskonzept einer RB Osnabrück Hbf – Recke einen überzeugenden Nutzen-Kosten-Quotienten (NKQ) erreicht. Bei einem angedachten Einsatz von BEMU-Fahrzeugen ist der positive volkswirtschaftliche Effekt noch größer.

Seit über 10 Jahren wird um die Reaktivierung der TN-Strecke gerungen. Da die Mittel für SPNV-Reaktivierungen zunächst begrenzt waren, wurde die Strecke in der Priorisierung im Münsterland hinter die WLE-Strecke Münster – Sendenhorst eingeordnet, auf der in den nächsten Jahren der Zugverkehr wieder aufgenommen werden wird. Parallel sind die Planungen für die TN-Strecke weitergelaufen. Nach den erfolgten ersten Planungsstufen (HOAI Lp 1 bis 4) beschlossen die NWL-Gremien 2019 die Durchführung der Standardisierten Bewertung. Das Ergebnis wurde jetzt präsentiert.

Die Strecke gehört der Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM), deren Gesellschafter die Kreise und mehrere Städte des Münsterlands sind. Sie verläuft durchweg eingleisig von Altenrheine über Recke, Mettingen sowie Westerkappeln und fädelt in Lotte-Büren an der Landesgrenze NRW/Niedersachsen in die ebenfalls eingleisige Hauptstrecke Oldenburg – Osnabrück ein. Zur Reaktivierung im Personenverkehr ist der Abschnitt ab Recke mit Durchbindung der Züge nach Osnabrück Hbf vorgesehen. Die Züge sollen an den neuen Stationen in Recke, Schlickelde/Espel, Mettingen, Westerkappeln, Lotte-Wersen, Büren/Kromschroder, Büren/Eversburg sowie an den bestehenden in Osnabrück Altstadt und Osnabrück Hbf halten. Unterstellt wird werktags tagsüber ein 30-Minuten-Takt. Die Gutachter prognostizieren auf der TN-Strecke werktäglich 4.800 Fahrgäste, davon wechseln 1.400 vom Bus und 3.000 vom motorisierten Individualverkehr (mIV) auf die Bahn, die restlichen 400 kommen durch das verbesserte Gesamtangebot zustande (sog. induzierter Verkehr). Die Streckenbelastung variiert zwischen 1.060 östlich von Recke und 3.310 in Büren.

Die Investitionskosten wurden mit dem Preisstand 2010 errechnet (41,8 Mio. Euro) und beinhalten Risikozuschläge von 10 bis 30 %. Für die Betriebskosten und die Emissionen musste der Einsatz von Dieselfahrzeugen unterstellt werden, da die Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung noch keine Werte für BEMU-Fahrzeuge vorsieht. Das Saldo der jährlichen Betriebskosten (SPNV abzüglich eingesparter paralleler Busleistungen) beträgt demnach 1,578 Mio. Euro, hinzu kommen angerechnete Emissionen und Unfallkosten des ÖV (417 Tsd. Euro). Durch die volkswirtschaftlichen Nutzen wie Reisezeitgewinne und Nutzen durch vom mIV verlagerte Fahrten ergeben sich saldiert jährliche Gesamtnutzen von 2,540 Mio. Euro gegenüber jährlichen Kapitalkosten von 1,580 Mio. Euro, woraus sich ein Nutzen-Kosten-Quotient von 1,61 errechnet.

Die Gutachter haben im Rahmen einer Sensitivitätsanalyse dennoch ermittelt, welchen Effekt der Einsatz von BEMU-Fahrzeugen gegenüber Dieseltriebwagen hat. Zwar sind die Anschaffungskosten bei BEMU-Fahrzeugen höher, die geringeren Energie- und Unterhaltungskosten kompensieren dies jedoch in der jährlichen Betrachtung, und insgesamt führen die reduzierten Emissionen zu einer Erhöhung des NKQ auf 1,79.

Der NWL wird jetzt die Maßnahme über den Regionalrat Münster beim Land zur Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW anmelden. Bei positiver Beschlussfassung des Regionalrates und Aufnahme der Maßnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes fordert der NWL das Land NRW auf, diese auch dem Verkehrsausschuss des Landes zur Aufnahme in den Infrastrukturfinanzierungsplan vorzuschlagen.

SPNV-Qualitätsbericht – gedruckt und online

NRW. (Ie) Jedes Jahr warten viele Zeitungsredaktionen gespannt auf die Veröffentlichung der Qualitätsberichte der SPNV-Aufgabenträger. Wie pünktlich waren die Bahnen, wie viele Zugauffälle gab es auf welchen Strecken, wie viele Züge fuhren mit zu wenig Kapazität? Jetzt gibt es diese Daten nicht nur als Jahresbericht, sondern auch zwischenzeitig online.

Ganz unten auf der Startseite von www.mobil.nrw führt ein Link „Betriebsqualität auf einen Blick“ direkt zum neuen SPNV-Qualitätsmonitor NRW, auf dem aktuellere Daten abrufbar sind, nämlich die jeweils vervollständigsten Daten der jeweiligen Quartale. Bislang ist nur das Quartal 1/2021 vorhanden. Für sämtliche SPNV-Linien können die wichtigsten Daten, nämlich Pünktlichkeit (Anteil der Züge mit maximal 3:59 Minuten Verspätung), Zuverlässigkeit (Anteil der nicht unvorhersehbar ausgefallenen Züge) und Zugbildung (Anteil der Züge mit bestellter Platzzahl), abgerufen werden. Auch wird ein Gesamtwert angegeben, der sich als gewichtetes Mittel aus Pünktlichkeit (40 %),

Zuverlässigkeit (40 %) und Zugbildung (20 %) errechnet. Angegeben werden allerdings nur die Qualitätswerte für die einzelnen Linien in ganz NRW, während der VRR in seinem Bericht nur die Werte für den VRR-Raum angibt.

Die jährlichen Berichte bleiben auch weiterhin ein wichtiges Informationsangebot, so zum Beispiel die Werte der Fahrgastzufriedenheit auf den einzelnen Linien im VRR-Bericht, aber auch die Angabe von Hintergründen für die jeweiligen Entwicklungen.

Weiterhin können auf www.nationalexpress.de unter „Aktuelles – NX-Leistungsübersicht“ für alle NX-Linien die Daten des Vortags und des bisherigen Teil des Jahres eingesehen werden.

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-nrw.de> (siehe Seite 12)

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, ☎ 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 (Ie), Rainer Engel (re). 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

Bald wieder Normalität? Juli

(red) In den letzten Wochen hat sich die Infektionslage in NRW deutlich verbessert. Die Masken- und Testpflicht wurde gelockert. Mehr Mobilität, Erlebnisse, aber auch Begegnungen sind unter Wahrung einer gewissen Vorsicht nun wieder möglich. Im Rahmen unserer Regionaltreffen vor Ort möchten wir uns nun auch wieder persönlich treffen. Leider können wir noch nicht langfristig planen, sondern müssen kurzfristig entscheiden, ob wir die Sitzung in Präsenz, virtuell oder gar nicht durchführen können. Deshalb möchten wir Sie bitten, sich kurzfristig bei den jeweiligen Verantwortlichen per Mail oder telefonisch anzumelden.

Für den Herbst planen sowohl der Regionalverband Ruhr als auch der Landesverband eine Mitgliederversammlung.

Dieses Heft behandelt ausnahmsweise fast nur SPNV-Themen. Über Busse, Straßen- und Stadtbahnen gibt es in der nächsten Ausgabe wieder mehr zu lesen - versprochen!

Dienstag, 20.07.2021, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, Anmeldung: ebbers@probahn-ruhr.de

Dienstag, 27.07.2021, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, virtuell, Anmeldung: grenz@probahn-ruhr.de

August

Donnerstag, 12.08.2021, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf, Anmeldung an maxwill@probahn-muensterland.de

Donnerstag, 12.08.2021, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund, Anmeldung: mantel@probahn-ruhr.de

Dienstag, 17.08.2021, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, Anmeldung: ebbers@probahn-ruhr.de

Dienstag, 24.08.2021, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, virtuell, Anmeldung: grenz@probahn-ruhr.de

September

Donnerstag, 09.09.2021, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund, Anmeldung: mantel@probahn-ruhr.de

Dienstag, 21.09.2021, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, Anmeldung: ebbers@probahn-ruhr.de

Dienstag, 28.09.2021, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, virtuell, Anmeldung: grenz@probahn-ruhr.de

Oktober

Donnerstag, 14.10.2021, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf, Anmeldung an maxwill@probahn-muensterland.de

Donnerstag, 14.10.2021, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund, Anmeldung: mantel@probahn-ruhr.de

Dienstag, 19.10.2021, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, Anmeldung: ebbers@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)