



Neuer Bus über die Grenze

Bocholt. (le) Seit dem 02.12. fährt eine neue Buslinie zwischen Bocholt und dem niederländischen Nachbarort Aalten. Zur Eröffnung waren NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst (wohnhaft im benachbarten Rhede) und seine gelderländische Amtskollegin, die Gedeputeerde Conny Bieze, vor Ort.



Feierliche Eröffnung am Bustreff Bocholt. Foto: Dirk Grenz

Initiator der Linie ist die Abteilung Gelderland unseres niederländischen Partnerverbands Rover. Zunächst ist ein Probetrieb bis zum 30.04.2018 vorgesehen. Die neue Linie verkehrt stündlich an allen Wochentagen zwischen den jeweiligen Bahnhöfen und hat in Bocholt Anschluss an die RB 32 nach Wesel, die dort Anschluss an den RE 5 nach Koblenz bietet. Am Bahnhof Aalten besteht ebenfalls Zuga-

In dieser Ausgabe:

- S. 1 - 3: Westfalen**
- S. 4 - 7: EU-Recht, Fahrplanwechsel**
- S. 8 - 9: Rothaarbahn**
- S. 10: Sauerlandnetz, Langendreer**
- S. 11 - 12: Soest, Impressum, Termine**

schluss mit Arriva sowohl nach Winterswijk als auch nach Arnhem.

Der Bus ist als Linie C 11 Teil des Stadtbusnetzes Bocholt und bedient auch den Bustreff in der Innenstadt, allerdings nicht zu den dort üblichen Abfahrzeiten :15 und :45 der übrigen Stadtbuslinien. Unterwegs wird das Inselbad Bahia und der dünnbesiedelte Stadtteil Hemden mitbedient.

Für die Nutzung gilt der WestfalenTarif, und zwar auf der Strecke die Preisstufe 0BOC, mit der auch in das gesamte Stadtgebiet Bocholt umgestiegen werden kann. Natürlich sind auch

alle anderen Relationen des WestfalenTarifs, z. B. mit dem S 75 nach Münster, nutzbar. Da die Stadt Bocholt auch zum Übergangstarif VRR/VGM gehört, kann auch mit entsprechenden VRR-Tickets diese Verbindung genutzt werden, ebenso wie die stündliche Linie C 7 vom Bocholter Bustreff über den Stadtteil Suderwick in das direkt angrenzende niederländische Dinxperlo.

PRO BAHN wünscht dieser Verbindung eine hohe Akzeptanz von beiden Seiten der Grenze und Vorbildfunktion für weitere wünschenswerte grenzüberschreitende Verbindungen.

WestfalenTarif – ein neuer Tarif in der Fläche

Westfalen. (km/mt/le) Am 1. August ist der WestfalenTarif (WT) an den Start getreten. Fünf Verkehrsverbünde in den Regionen Westfalen und Lippe haben sich zu einem gemeinsamen Verbundtarif für den Personennahverkehr auf Straße und Schiene zusammengeschlossen. Einer der zentralen Werbesprüche lautet "WestfalenTarif, endlich versteht mich Einer". Ist der neue Tarif tatsächlich die große Verbesserung für die Fahrgäste?

Der WestfalenTarif gilt im Bereich der fünf bisherigen Verkehrsgemeinschaften einschließlich ihrer Kragenbereiche in Nachbargebiete. Die fünf Teilräume mit teils speziellen Regelungen, eigenen Preistafeln für die unteren Preisstufen und jeweiligen Höchstpreisstufen mit Netzwirkung für den Teilraum bleiben bestehen. Streng genommen löst der WestfalenTarif somit beim Verlassen dieser Teilräume den NRW-Tarif ab, der auch schon bisher durchgehende Fahrten mit nur einem Ticket ermöglichte. Einige geografisch zu Westfalen gehörende Städte wie Bochum und Recklinghausen liegen nicht im Geltungsbereich des WestfalenTarifs. Im Norden gibt es mit der Einbeziehung von Osnabrück eine großzügige Transitregelung. In einigen Relationen zwischen zwei Orten im Tarifgebiet gilt für die schnellste Nahverkehrsverbindung der teurere NRW-Tarif. Das gilt insbesondere für Fahrten aus dem Bereich Borken bzw. Bocholt in das südliche Westfalen, da Korridorfahrten durch den VRR nur über Dortmund bzw. Hagen möglich sind.

Der neue Tarif präsentiert sich im Internet mit der Startseite www.westfalentarif.de, der Erwerb von Tickets ist auf dieser Webseite noch

nicht möglich. Angeboten wird ein umfangreiches Sortiment an Einzel-, Mehrfach-, Tages-, Zeitkarten und weiterer Tickets. Für Verbindungen, die über die Teilräume hinausgehen, liegt der streckenbezogene Fahrpreis bis zu einer Entfernung von 120 km bei ca. 21 Cent/km. Weiter gilt für Einzelfahrten ein maximaler Fahrpreis von 26 Euro. Große Entfernungen werden dadurch stark rabattiert. Dagegen wird die BahnCard, ausgenommen BC100, nicht mehr anerkannt.

Die Tickets sollen schnell und einfach an zahlreichen Verkaufsstellen erhältlich sein. An Fahrkartenselbstbedienungsstellen der DB und an mobilen Fahrkartenselbstbedienungsstellen sind die Tickets für den gesamten Bereich erhältlich. Preisinformationen gibt auch der Internet-Auftritt der Deutschen Bahn. Online-Tickets können mit der App "DB Navigator" für Smartphones erstellt werden. Die Möglichkeit ein Online-Ticket selbst auszudrucken funktioniert auf der DB-Seite nur bei den Tageskarten und 1.Klasse-Aufpreisen.

Der WestfalenTarif wird mit dem Hinweis beworben, dass man nur für die Strecke zahlen muss, die man auch tatsächlich zurücklegt. Anders als bei den anderen NRW-

Verkehrsverbänden kann man kein Ticket einer bestimmten Preisstufe erwerben und innerhalb einer bestimmten Zeit zu einem beliebigen Ziel dieser Preisstufe fahren. Aber auch beim WestfalenTarif schließt bei mehreren zulässigen Wegen das Ticket über die weitere Strecke die alternativ kürzere mit ein. Es ist jedoch kompliziert und aufwändig, dies durch Testen mehrerer Verbindungen am Automaten oder PC – die Online-Information liefert beim Anklicken einer Verbindung eine nicht immer stabil laufende grafische Darstellung des Geltungsbereichs – zu ermitteln und somit für die meisten Fahrgäste nicht erkennbar. In vielen Fällen wird bei der Auswahl einer Verbindung der „Via“-Punkt einer anderen Verbindung angegeben oder am Automaten erscheint der Hinweis „Ticket nur am Abfahrtsbahnhof“ erhältlich, obwohl man sich an diesem befindet. Hier ist noch ein erheblicher Nachsteuerungsaufwand sowohl in der Software als auch vor allem in der Kommunikation erforderlich.

Das Tageskartensortiment ist umfangreich und besteht immer als Ticket für eine Person und drei Kinder unter 15 Jahre oder für fünf Personen in ganztägiger oder 9-Uhr-Variante, wobei statt einer Person oder eines Kindes auch eine Fahrradmitnahme möglich ist. Der Preis der 9-Uhr-Tageskarte für eine Person liegt unter dem zweier Einzelkarten. Inhaber einer Zeitkarte des WestfalenTarifs erhalten ein gegenüber dem Einzelticket um 40% reduziertes Anschlussticket, wenn sie den Geltungsbereich ihrer Fahrkarte verlassen. Die Anschlusstickets gelten wie bei VRR oder VRS nicht zu Zeitkarten anderer Verbände.

Kommentar 1

(km/mt) Ob der WestfalenTarif wirklich der große Fortschritt in Westfalen und Lippe ist, darf zumindest angezweifelt werden. Durchgängige Tickets bot auch schon bisher der NRW-Tarif und auch das vor Ort beim Busfahrer erhältliche Sortiment entspricht weitgehend dem bisherigen Umfang. Ärgerlich ist der Wegfall des BahnCard-Rabatts. Das offizielle, aber

letztendlich schwache Argument hierfür ist die bisherige geringe Nutzung von nur 2% der Kunden, aber das hätte ebenso für die Beibehaltung gesprochen, da der finanzielle Aufwand gering wäre. Der Rabatt beim Anschlussticket für Zeitkarteninhaber ist löblich, aber pauschale Anschlussregelungen bei den übrigen NRW-Verbänden einschließlich des EinfachWeiterTickets zeigen, dass es einfacher und attraktiver geht. Kompliziert ist die Fahrpreisfindung bei mehreren verkehrsüblichen Wegen im Bartarif. Insbesondere dem Aspekt, dass Tageskarten für Ausflügler (Wanderer, Radfahrer) einen räumlichen Bereich abdecken sollten, damit diese im Vergleich zur PKW-Anfahrt nicht zum Ausgangspunkt der Tour zurückkehren müssen, wurde bei der Konzeption zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt, statt dessen fixiert man sich zu sehr auf die Einzelstrecke. Wirklich gut gelöst und für die übrigen Verbände nachahmenswert ist die kostenlose Kinder- und Fahrradmitnahme bei den Tageskarten.

Kommentar 2

(le) Unter schwierigen Bedingungen – die Tarifhoheit liegt in Westfalen anders als bei VRR und NVR bei den Unternehmen und nicht beim Verbund – hat der NWL einen ansehnlichen WestfalenTarif zustande gebracht. Bewährte Angebote aus einzelnen Tarifräumen wie das Tageskartensortiment oder verbilligte Anschlusstickets gelten jetzt im ganzen WT-Raum.

Dass der WT statt eines BahnCard-Rabatts seinen Stammkunden, den Inhabern von Zeitkarten, bei Fahrten über den Geltungsbereich hinaus einen Rabatt gewährt, ist nur konsequent, zumal längere Fahrten mit Einzeltickets generell günstiger werden als beim NRW-Tarif.

Die nächsten Jahre werden valide Verkaufszahlen für den neuen Tarif bringen, so dass dann an eine Reduzierung der Anzahl der Preisstufen oder pauschalere Anschlusstickets gedacht werden kann, zur Zeit ist so etwas nicht solide kalkulierbar. Auch bei VRR und VRS vergingen über 10 Jahre, bis die heutige Preisstufenstruktur eingeführt werden konnte.

Neues EU-Recht greift bei Bus und Bahn

NRW. (le) Nach dem neuen EU-Recht im Bereich des ÖPNV und dem daraufhin angepassten Personenbeförderungsgesetz (PBefG) gibt es drei grundsätzliche Möglichkeiten der Vergabe von ÖPNV-Leistungen: den Genehmigungswettbewerb, den Wettbewerb um Dienstleistungskonzessionen und die Direktvergabe von Dienstleistungskonzessionen. Während mit dem Genehmigungswettbewerb eigenwirtschaftliche Verkehre auf dem Markt angeboten werden, sind bei den anderen Verfahren Ausgleichsleistungen der Aufgabenträger vorgesehen.

In diesem Zusammenhang ist die Rolle der Aufgabenträger – in NRW im Regelfall die Kreise und kreisfreien Städte – in ihrer Rolle gestärkt worden. Sie müssen in ihren Nahverkehrsplänen (NVP) das gewünschte Leistungsangebot und entsprechende Qualitätskriterien festlegen. Die letzten Konzessionen nach altem EU-Recht (Betrauungen) laufen 2019 aus, dementsprechend müssen mit entsprechenden Vorlaufzeiten die Verfahren und die Inhalte der angestrebten Verkehrsverträge publiziert werden. Dies hat dazu geführt, dass in den letzten Jahre die Städte und Kreise geradezu eine Flut von NVP-Fortschreibungen erstellt haben. Ansonsten muss nämlich der NVP in NRW nur noch alle fünf Jahre überprüft und bei Bedarf fortgeschrieben werden. Da nach der letzten Novelle des ÖPNV-Gesetz NRW auch die Fahrgastverbände zu beteiligen sind, war auch PRO BAHN stark gefordert.

Wichtiges Element in den Nahverkehrsplänen ist die Linienbündelung. Um zu verhindern, dass interessierte Unternehmen sich nur die ertragsstärksten Linien herauspicken, können die Aufgabenträger verschiedene Linien zu Bündeln zusammenfassen, für die nur insgesamt geboten werden kann. Damit kann auch ein stadt- bzw. kreisweites Netz gebildet werden.

Die Vorabkennntmachungen sollen interessierten Unternehmen die Möglichkeit bieten, sich auf ein mögliches Angebot vorzubereiten. Weiterhin gibt es bei Dienstleistungskonzessionen den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre. Wenn ein Unternehmen ein Linienbündel im Rahmen einer Dienstleistungskonzession auch ohne Defizitausgleich durchführen kann, muss der entsprechende Antrag vorrangig akzep-

tiert werden, soweit damit die Anforderungen des NVP im Wesentlichen erfüllt werden. Die Entscheidungen bei den wettbewerblichen Vergaben treffen in NRW die Bezirksregierungen.

Vorgaben für Direktvergabe

Eine Direktvergabe unter Ausschluss eines Wettbewerbs ist nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Am wichtigsten ist die Selbstdurchführung bzw. Vergabe an ein eigenes Unternehmen, auf das der Aufgabenträger so einwirken kann wie auf eine eigene Dienststelle (Inhouse-Vergabe). Hierzu ist eine Mehrheitsbeteiligung an dem Unternehmen und eine entsprechende rechtliche Konstruktion erforderlich. Bei einer Aktiengesellschaft ist aufgrund des Aktiengesetzes eine entsprechende Einwirkungsmöglichkeit in der Regel nicht gegeben. Hierzu ist entweder eine kommunale Holding in Form einer GmbH als Dachgesellschaft erforderlich, so z. B. bei der EVAG (jetzt Ruhrbahn) mit der Holding EVV GmbH. Oder es wurde eine Änderung der Rechtsform durchgeführt, so bei den Wuppertaler Stadtwerken AG (jetzt WSW GmbH) oder der den Stadtwerken Oberhausen AG, aus der STOAG wurde die STOAG GmbH. Dortmund und vor allem die DSW21 wehrten sich gegen eine entsprechende Holding-Konstruktion und wollten die bisherige Firmenkonstruktion von der EU notifizieren lassen, was allerdings beim VRR und den anderen VRR-Unternehmen auf Widerstand stieß, da dann auch das gesamte Finanzierungssystem des VRR für den kommunalen Verkehr einer jahrelangen Prüfung unterzogen worden wäre. Letztlich lenkte die DSW21 ein.

Weitere Möglichkeiten der Direktvergabe sind die Kleinaufträge (Jahresdurchschnittswert unter 1 Mio. Euro bzw. unter 300.000 km Betriebsleistung, bei Kleinunternehmen mit weniger als 23 Fahrzeugen gelten doppelt so hohe Schwellenwerte) sowie Notvergaben für bis zu zwei Jahre, wenn z. B. ein Unternehmen den Betrieb einstellen muss oder kein Unternehmen einen eigenwirtschaftlichen Antrag stellt.

Eigen- oder gemeinwirtschaftlich

Im Folgenden ein Blick in die Verkehrslandschaft in unserem Erscheinungsbereich.

Im Alt-VRR (ohne Kreis Wesel und Kreis Kleve) werden bislang alle internen Verkehrsleistungen entweder von kommunalen Unternehmen oder den Bundesbusunternehmen (insb. BVR) gemeinwirtschaftlich erbracht. Alle Städte und Kreise wollen die Leistungen der kommunalen Unternehmen als Direktvergabe durchführen. Soweit die Linien bis in das Gebiet benachbarter Aufgabenträger reichen, können dafür sog. Gruppen von Aufgabenträgern eine entsprechende Vergabe gemeinsam durchführen, auch wenn nur einer der Aufgabenträger Besitzer des Unternehmens ist. Die BVR-Leistungen können in den meisten Fällen im Rahmen der Kleinaufträge vergeben werden, in einzelnen Kreisen bestehen Netze von BVR-Linien, die wohl im Wettbewerb vergeben werden müssen. Noch besteht die Gefahr, dass für einzelne Direktvergaben eigenwirtschaftliche Angebote eingehen. Kandidaten dafür sind vor allem kleinere Städte mit Busbetrieb wie Remscheid, Herne oder Bottrop.

In den Kreisen Kleve und Wesel hingegen ist eine Direktvergabe an die NIAG nach Verkauf der Mehrheitsanteile an Rhenus-Veniro nicht möglich, es werden nur eigenwirtschaftliche Verkehre gefordert, die Linienbündel wurden genau entsprechend den bisherigen Betreibern NIAG und Regionalverkehr Niederrhein (RVN) gebildet, um möglichst auch nach dem Wettbewerb wieder dieselben Betreiber zu behalten. Damit wären weiterhin auf mehreren Streckenabschnitten beide Unternehmen meist

schlecht abgestimmt unterwegs. Die Chancen, die eine wettbewerbliche Vergabe bieten würde, werden nicht ergriffen.

Im Bereich des Zweckverbands Münsterland (ZVM) haben die vier Kreise Direktvergaben an die von ihnen beherrschte Regionalverkehr Münsterland (RVM) durchgeführt, während die übrigen Linien, insbesondere die des Westfalenbus (WB), in zahlreichen einzelnen Linienbündeln im Genehmigungswettbewerb vergeben werden. Dabei hat z. B. der Kreis Borken beim Linienbündel BOR 9 (Bocholt – Borken – Coesfeld) mehrere konkurrierende Angebote erhalten. Es setzte sich der bisherige Konzessionär WB durch, der seitdem ein insbesondere abends und am Wochenende ausgeweitetes Angebot auf der Linie R 51 (Bocholt – Borken – Coesfeld) anbietet. Auch die Stadt Münster vergibt ihre internen Verkehre direkt an die Stadtwerke Münster.

Auch im Zweckverband Ruhr-Lippe (ZRL) haben die Stadt Hamm und alle Kreise eigene Busunternehmen (die RLG gehört mehrheitlich den Kreisen Soest und Hochsauerland), für die die Direktvergabemöglichkeit genutzt wird, während für die übrigen Linien, vor allem des Busverkehr Ruhr-Sieg (BRS), in einzelnen Linienbündeln in den Genehmigungswettbewerb kommen. Bei der Direktvergabe an die Stadtwerke Hamm gab es einen eigenwirtschaftlichen Antrag des Busunternehmens Breidenbach, der selbst Konzessionär einzelner Linien in Hamm bzw. von Hamm in die Nachbarkreise ist. Nach einer Intervention des Oberbürgermeisters wurde der eigenwirtschaftliche Antrag zurückgezogen.

Vorbild für den Antrag des Unternehmens Breidenbach war u. a. auch der Rheinisch-Bergische Kreis und die Stadt Leverkusen, wo es gegen die Direktvergabe an den internen Betreiber Wupsi einen eigenwirtschaftlichen Antrag des örtlichen Unternehmens Wiedenhoff gegeben hatte. In den folgenden Rechtsstreit trat auch das Unternehmen Hüttebraucker ein. Inzwischen wurde die Wupsi per Notvergabe beauftragt, der Rechtsstreit läuft weiter. Im Ge-

Fahrplanwechsel

gensatz zur Praxis in ZVM und ZRL waren hier allerdings auch die Konzessionen der privaten Unternehmen in die Direktvergabe einbezogen.

Im Zweckverband Westfalen-Süd (ZWS) wurden alle Linien in fünf regionale Bündel, unabhängig vom bisherigen Betreiber, aufgeteilt und im Genehmigungswettbewerb vergeben. Dabei reichten die bisherigen Betreiber Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd (VWS) und BRS für alle Bündel ein Angebot ein, ein Zusammenschluss mehrerer privater Unternehmen unter Führung von Hüttebräucker bot für ein Bündel. In allen Bündeln wurde das beste Angebot von der VWS abgegeben, die daraufhin die Zuschläge erhielt. Die unterlegenen Bewerber haben rechtliche Schritte eingeleitet.

SPNV

Auch im SPNV gelten die entsprechenden rechtlichen Regeln. Da die Betriebsleistungen

durchweg gemeinwirtschaftlich erbracht werden, ist die Regel eine europaweite Ausschreibung der Leistungen durch die Aufgabenträger, in NRW die drei Zweckverbände. Auch hierfür gibt es eine Ausnahme. Bei der Regiobahn, die dem VRR und den an der Strecke liegenden Städten und Kreisen gehört, ist ebenfalls eine Inhouse-Vergabe möglich und vorgesehen.

Inzwischen sind für verschiedene Streitpunkte schon Verfahren vor den zuständigen Gerichten angestrengt worden und Urteile ergangen. Was aber zur Rechtssicherheit fehlt, sind letztinstanzliche Urteile, darauf wird die Branche noch ein paar Jahre warten müssen. Insofern gibt es auch in der Fachliteratur bislang nur eingeschränkte Rechtsklarheit.

Gerade bei dieser komplexen Materie kann der Autor keine Gewähr für die Korrektheit aller Angaben übernehmen (siehe Hinweis im Impressum).

Mehr Züge auf vielen Strecken

Gelsenkirchen/Unna. (le) So viele Mehrleistungen im SPNV beim Fahrplanwechsel hat es seit mehr als 15 Jahren nicht gegeben. Allerdings gab es diesmal keine neue Stufe des Integralen Taktfahrplans (ITF) oder ein neues RE-Netz, sondern es wurden zumeist in bestehenden Verkehrsverträgen zusätzliche Leistungen bestellt, insbesondere abends, nachts und am Wochenende.

Hintergrund ist die neue Pauschalen-Verordnung des Landes, bei der allen Zweckverbänden deutlich mehr Mittel für Zugbestellungen zur Verfügung gestellt wurden. Alleine im VRR wurden 0,97 Mio. Zug-Km pro Jahr nachbestellt. Das Land konnte so großzügig handeln, weil es durch den „Kieler Schlüssel“ in den nächsten Jahren bei der Verteilung der Regionalisierungsmittel auf Bundesebene deutlich besser bedacht wird. Zwar kommt es ab diesem Jahr bei den DB-Trassenpreisen zu einem neuen System, das Verschiebungen zwischen den Preisen auf bestimmten Strecken zur Folge hat, da ein einheitlicher Trassenpreis für den SPNV im gesamten Land NRW festgelegt wird. Dieser darf dann aber auch nur noch entsprechend der allgemeinen Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel von 1,8 % pro Jahr ansteigen.

Aufgrund der Vielzahl der Änderungen – rund

jede zweite Linie ist betroffen – stellen wir im Folgenden nur einzelne Schwerpunkte dar.

eurobahn fährt jetzt Teutonetz

Eine Betriebsübernahme gab es in Westfalen: Das Teutoburger-Wald-Netz ging von der Westfalenbahn auf die eurobahn über. Es umfasst die Linien RB 61 (Bielefeld – Bad Bentheim), RB 65 (Rheine – Münster, inkl. der bisherigen DB Regio-Fahrten), RB 66 (Münster – Osnabrück) und RB 72 (Paderborn – Herford) sowie die bisher von DB Regio betriebenen Linien RB 76 (Minden – Nienburg) und RE 78 (Bielefeld – Nienburg), die neu noch als RE 78 verkehren. Die eigentlich zum Fahrplanwechsel vorgesehene Verlängerung der RB 61 ins niederländische Hengelo wird wegen Verzögerung bei der Zulassung erst Mitte Januar erfolgen.

Neu ist auch der Lückenschluss zwischen Meinerzhagen und Lüdenscheid auf der RB 25, über die Details des vorläufigen Betriebs haben wir in der **Ruhrschiene 2017#3** berichtet.

Die RB 42 (Marburg – Korbach – Brilon, früher R 42) hat aufgrund des Infrastrukturausbaus (neuer Kreuzungsbahnhof Viermünden) jetzt eine optimale Fahrplanlage und kann damit in beiden Richtungen in Brilon Wald den Anschluss an den RE 57 von und nach Dortmund erreichen. Daher wird jetzt regelmäßig nach Brilon Stadt gefahren, die Anschlussfahrten nach Bestwig entfallen. Am Nachmittag wird jetzt an allen Tagen auf der Gesamtstrecke stündlich gefahren. Auf dem RE 57 wurden daher ebenfalls am Nachmittag zusätzliche Flügelzüge zwischen Bestwig und Brilon Stadt (sonn- und feiertags nur bis Brilon Wald) eingerichtet, um die Anschlüsse an die RB 42 sicherzustellen.

Auf der RB 53 (Dortmund – Iserlohn) wird schon seit dem 04.12. im Tagesverkehr zwischen 6 und 18 Uhr ein durchgängiger 30-Minuten-Takt bis Iserlohn gefahren. Diese Angebotsausweitung geht auf eine Vereinbarung zwischen NWL und DB Netz aus dem Jahre 2015 zurück. Der NWL bestellt zusätzliche Zugleistungen auf Strecken des Regionalnetzes Bergisch-Märkisches Land (Teil von DB Netz, nicht zu verwechseln mit dem von DB Regio betriebenen Sauerlandnetz), DB Netz wird dafür bei der Sanierung der Tunnels auf der Oberen Ruhrtalbahn den Glösinger und den Freienohler Tunnel doch nicht auf Eingleisigkeit zurückbauen. Da der NWL auch hierzu einen finanziellen Zuschuss gibt, wird die Tunnelsanierung weitgehend „unter rollendem Rad“ erfolgen.

Auf der RB 52 (Dortmund – Lüdenscheid) wird der Betriebsschluss im Abschnitt Dortmund – Hagen deutlich nach hinten verlegt. Fuhr bisher die letzte Fahrt täglich um 20:32 Uhr ab Dortmund, startet sie im neuen Fahrplan erst um 23:32 Uhr. Auch in Gegenrichtung gibt es zwei neue Spätfahrten sowie eine neue Frühfahrt Dortmund an 05:27 Uhr.

Auf der RB 40 (Essen – Hagen) gibt es täglich ein zusätzliches Spätzugpaar. Am Wochen-

ende kommen zwei weitere Zugpaare hinzu.

Auf dem RE 4 werden im Wochenendnachtverkehr vier neue Fahrtenpaare zwischen Düsseldorf und Hagen eingesetzt. Damit gibt es auf dieser Achse neben der am Wochenende rund um die Uhr fahrenden S 8 jetzt auch eine schnelle Verbindung.

Auf der RB 32 (Wesel – Bocholt) wurden die Lücken am Samstagabend und Sonntagvormittag geschlossen, so dass jetzt ein durchgängiger Stundentakt angeboten wird. Der NWL wünscht entsprechende zusätzliche Züge auf dem Abschnitt Dorsten – Borken des RE 14 (Essen – Borken), der VRR hat dem bislang noch nicht zugestimmt.

Eurobahn hat bei der Bestellung zusätzlicher Züge zum Teil abgewunken, da dies kurzfristig personell nicht umsetzbar sei. So wird die schon länger gewünschte Spätfahrt auf der RB 89 von Paderborn (ab 22:15 Uhr) nach Münster jetzt erst zum kleinen Fahrplanwechsel am 11.06. starten. Weitere Wünsche für Fahrten im Spät- und Wochenend-Nachtverkehr gibt es auch auf dem RE 3 und dem RE 13.

Der VRR hat im Nachtverkehr auf der RRR-Achse montags bis freitags nicht nur zwei neue Züge von Düsseldorf nach Dortmund auf dem RE 1 bestellt und die bislang in Duisburg endende bzw. startende Tagesrandfahrt bis Düsseldorf verlängert. Es gibt auch täglich drei neue Zugpaare des RE 6 zwischen Düsseldorf und Dortmund, in Richtung Dortmund durchgebunden von Köln/Bonn Flughafen.

Auf der RB 95 (Siegen – Dillenburg) war der RMV bereit, an Sonn- und Feiertagen einen Zweistundentakt mitzubestellen. Rudersdorf hat damit endlich wieder eine reguläre tägliche Bedienung, zuletzt hielten an Sonn- und Feiertagen nur drei Züge nach 22:50 Uhr. In unserem Bereich werden seitdem alle Systemhalte an allen Tagen entsprechend dem ITF-Standard bedient. Keine Systemhalte sind Hoppecke, Beringhausen und Messinghausen auf dem RE 17 zwischen Brilon Wald und Marsberg. Hier halten nur einzelne Züge, schwerpunktmäßig für den Schüler- und Berufsverkehr.

Rothaarbahn mit grenzwertigem Fahrplan

Siegen. (mt) Die im nördlichen Rheinland-Pfalz und südlichen Westfalen verkehrende Regionalbahn RB 93 ("Rothaarbahn") war erneut Thema in der Verbandsversammlung des Zweckverbands Personennahverkehr Westfalen Süd (ZWS) im letzten Oktober. Wegen der andauernd unbefriedigenden Pünktlichkeit wurden vom Betreiber Hessische Landesbahn GmbH und vom Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW (KCITF) Gutachten in Auftrag gegeben. In der Versammlung wurde nur das Dokument von KCITF vorgestellt. Dieser Artikel fasst dieses Gutachten zusammen und kommentiert das weitere Vorgehen des Aufgabenträgers.

Das Gutachten des KCITF – Betriebsqualität RE 9 und RB 93, OTT Analyse und Handlungsempfehlungen – wurde von VIA (Aachen) und SMA (Zürich) erstellt. Es wertet Betriebsdaten des Korridors von Köln bis Bad Berleburg aus, die an 54 Werktagen außer Samstag Ende 2016 von DB Netz erfasst wurden. Auf 41 Präsentationsseiten werden vor allem statistische Daten dargestellt. Das Dokument enthält unter anderem die Weg-Zeitdiagramme der erfassten Zugfahrten und Grafiken, die Häufigkeiten von Ankunfts- und Abfahrtsverspätungen, Haltezeiten und Fahrzeiten zwischen Halten visualisieren.

Häufig müssen der RE 9 (Aachen – Köln – Siegen) und die RB 93 zwischen Betzdorf (Sieg) und Siegen ihre Reihenfolge vertauschen, betroffen sind beide Richtungen. Diese Fälle werden für die betroffenen Zugpaarungen dokumentiert. Oft treten sie in mehr als 10 % der Fälle auf. Im Fall der Abfahrt um 16:00 Uhr fuhr die RB 93 von Siegen nach Betzdorf in 54 % aller Fälle dem RE 9 hinterher. Diese Fälle verdeutlicht auch das Boxplot-Diagramm für diesen Abschnitt, bei dem ein Viertel der Züge mehr als 15 Minuten verspätet war. Durch den Tausch der Reihenfolge geht außerdem die Zubringerfunktion der RB 93 zum RE 9 in Betzdorf verloren. Wenn dagegen der RE 9 in Richtung Siegen ab Betzdorf der RB 93 folgt, kommt er in Siegen häufig mit 13 Minuten oder mehr Verspätung an, während vor Betzdorf die Verspätung möglicherweise noch bei sechs Minuten lag.

Generell ist die Fahrlage der RB 93 von Betzdorf nach Bad Berleburg systematisch

verspätet. Als Ursache werden die Verspätungsübertragung vom RE 9 und die Wende der RB 93 in Betzdorf angegeben. Tatsächlich verkehrt die RE 9 ab Betzdorf in der Hälfte der Fälle mit mehr als drei Minuten Verspätung, jeder vierte Zug fährt mehr als sechs Minuten zu spät ab. Ab einer Verspätung des RE 9 von sechs Minuten wird die Reihenfolge getauscht.

Die Verspätung der RB 93 überträgt sich im eingleisigen Abschnitt auf die Züge der Gegenrichtung, so dass beide Richtungen häufig verspätet sind. Als Fazit hält das Gutachten fest, dass die Fahrzeitreserven des RE 9 in Richtung Siegen zumindest bei lokbespannten Zügen nicht ausreichen. Die Zugfolge zwischen RB 93 und RE 9 ist in diesem Abschnitt grenzwertig. Auch auf die Belastung des Taktknoten Siegen zur vollen Stunde und den problematischen Übergang zum RE 99 von Siegen nach Gießen und Frankfurt wird hingewiesen.

Um die Pünktlichkeit der RB 93 zu verbessern, muss das aktuelle Fahrplankonzept nach Meinung der Gutachter verändert werden. Vorgeschlagen werden eine frühere Abfahrt in Siegen in Richtung Bad Berleburg. Dazu muss entweder die Reihenfolge zwischen RE 9 und RB 93 generell getauscht werden oder die RB 93 in Siegen gebrochen werden. Eine weitere Alternative wäre die Streichung von mindestens zwei Halten zwischen Betzdorf und Hilchenbach. Das Gutachten analysiert die Situation detailliert und weiträumig. Es enthält eine Fülle statistischer Informationen, die die früheren Vermutungen der Fahrgastverbände bestätigen.

Die Interessen der Fahrgäste kommen aller-

dings nur am Rande vor, zum Beispiel wenn in Siegen die ersten Übergangsreisenden vom RE 99 den RE 9 im Sprint gerade noch erreichen und dann die Türen für die nachfolgenden Reisenden blockieren. Die Auswirkungen der häufigen Verspätungen der RB 93 von Siegen nach Betzdorf werden dagegen nicht weiter diskutiert. Eine viertelstündige Verspätung ist eine gravierende Beeinträchtigung und der gewünschte Halbstundentakt der RB ist nicht mehr erkennbar. Der verpasste Anschluss zum RE 9 verlängert bis Köln die Reisezeit um fast eine Stunde. Zwei wesentliche Ziele der Verlängerung der RB 93 von Siegen nach Betzdorf werden so in zu vielen Fällen nicht erreicht.

Verwunderlich ist, dass der RE 9 zwischen Betzdorf und Siegen als Fremdkörper im Taktsystem bezeichnet wird. Der RE 9 ist hier die Linie mit der höchsten Zugattung, dem längsten Laufweg und der höchsten Fahrgastzahl. Es wäre daher angemessen, den Fahrplan zwischen Betzdorf und Siegen ausgehend vom RE 9 zu "reparieren". In Richtung Siegen müsste wegen der Zwangspunkte zwischen Köln und Au (Sieg) die Lage des RE 9 ab Betzdorf mindestens 3 Minuten nach hinten verschoben werden. In diesem Fall wäre der Anschluss vom RE 9 zum RE 99 in Siegen verloren und die RB 93 könnte nicht mehr in der jetzigen Lage verkehren. Möglicherweise ist es günstiger, den RE 9 in seinem grenzwertigen Fahrplan zu belassen und Übergangsreisenden in Richtung Gießen, Frankfurt zumindest eine geringe Chance zu bieten, den direkten Anschluss zu erreichen. Wenn aber an einen grenzwertigen Fahrplan mit der RB 93 ein weiterer grenzwertiger Zuglauf mit zwei Eigenkreuzungen gekoppelt wird, ist es nicht überraschend, dass die Betriebsqualität die Fahrgäste nicht überzeugt.

In der Versammlungsversammlung des ZWS wurden aktuelle Zahlen zur Pünktlichkeit des Bahnverkehrs vorgelegt, nach denen sich die RB 93 in den letzten Monaten verbessert hat. Bei diesen Zahlen muss berücksichtigt werden, dass die Pünktlichkeit der RB 93 an den wichtigen Halten Kreuztal (Anschluss an

RB 91 in Richtung Hagen) und Hilchenbach (Eigenkreuzung) nicht erfasst werden.

Es wurde beschlossen, die weitere Entwicklung der RB 93 abzuwarten. Die Hoffnungen liegen auf dem Abschluss von Bauarbeiten im Bahnhof Siegen, der Aufhebung einer Langsamfahrstelle und der Möglichkeit zur gleichzeitigen Einfahrt aus beiden Richtungen in den Kreuzungsbahnhof Hilchenbach. Die grenzwertige Situation zwischen Betzdorf und Siegen bleibt aber bestehen. Die weitergehenden Vorschläge des Gutachtens bedeuten gravierende Änderungen für die Fahrgäste und in einem Fall auch für die Trassenvergabe, so dass eine Änderung zum kommenden Fahrplanwechsel nicht zu erwarten war.

Bemerkenswert ist, dass vor allem die technischen Aspekte des Fahrplans analysiert wurden. Die aus Fahrgast Sicht zentrale Frage lautet aber: wie profitieren die Fahrgäste vom aktuellen Fahrplankonzept. Nach informellen Angaben nutzen die durchgehenden Verbindung in Siegen mehr als 100 Fahrgäste am Tag. Dem stehen aber gravierende Nachteile entgegen: ständige Verspätungen sowie massive Verspätungen und Anschlussverluste bei Reihenfolgetausch zwischen Siegen und Betzdorf, von denen auch viele Reisende im RE 9 betroffen sind. Dass der jetzige Fahrplan mehr Fahrgästen nützt als schadet, ist deshalb nicht zu erkennen. Es ist zu wünschen, dass in den kommenden Wochen ein akzeptables Konzept für das Fahrplanjahr ab Dezember 2018 erarbeitet und planerisch umgesetzt wird. Damit wäre für ein Jahr ein stabiler Fahrplan möglich, bis ab Ende 2019 der geplante IC 34 weitere Änderungen und Einschränkungen für die RB 93 im Bereich Siegen erfordern könnte.

Über die Planung für die IC-Linie hinaus gibt es Entwürfe für einen veränderten Taktfahrplan für die Linie RE 99. Dieser sieht längere Übergangszeiten zwischen RE 9 und RE 99 vor. Wirksam würden diese Änderungen wohl frühestens mit der Neuausschreibung des RE 99 ab 12/2023. Mögliche Auswirkungen auf die Rothaarbahn sind noch nicht abzuschätzen.

Probleme im Sauerlandnetz

Unna. (le) Das von DB Regio betriebene Sauerlandnetz wartet schon seit der Betriebsaufnahme auf den Einsatz der eigentlich vorgesehenen Neufahrzeuge. Jetzt sind noch Probleme mit dem Fahrpersonal hinzugekommen.

DB Regio hatte sich bei der Ausschreibung mit seinem Angebot mit neuen Dieseltriebwagen des polnischen Herstellers PESA gegen die Wettbewerber durchgesetzt. Aber bei Betriebsstart im Dezember 2016 waren diese Fahrzeuge nicht verfügbar, insbesondere wegen Problemen mit der Zulassung für das deutsche Schienennetz durch das EBA. Im Juli 2017 wurde dann eine Vereinbarung zwischen den beteiligten Aufgabenträgern und der DB unterzeichnet, die den verbindlichen Einsatz der Neufahrzeuge zum Dezember 2018 (20 zweiteilige Triebwagen) bzw. bis Frühjahr 2019 (16 dreiteilige Triebwagen) vorsieht. Bis dahin wird weiterhin ein Ersatzkonzept mit Gebrauchtfahrzeugen, überwiegend aus dem

alten Kölner Dieselnetz, gefahren. Die DB wird die Produktion der Fahrzeuge beim Hersteller genau beobachten. Sollte auch der jetzt vorgesehene Einsatztermin nicht eingehalten werden können, dürfte eine Neuausschreibung des Netzes erforderlich werden.

Kurz vor Weihnachten war dann der Betrieb im Sauerlandnetz durch zahlreiche Zugausfälle beeinträchtigt. Hintergrund war ein erhöhter Krankenstand beim Fahrpersonal. Daraufhin stellte DB Regio einen Notfahrplan auf. Am 24.12. entfielen auf den Linien RB 52, RB 53 und RE 57 die meisten Spätfahrten nach 19:30 Uhr. Ab dem 27.12. bis zum 07.01. wurde dann der Abschnitt Schwerte – Iserlohn nur noch im Schienenersatzverkehr betrieben.

Straßenbahn erreicht Langendreer Mitte

Bochum. (le) Nach fünf Jahren Bauzeit war es am 07.10. so weit: Der erste Abschnitt der Straßenbahn nach Langendreer zwischen den Haltestellen Unterstraße und Langendreer S-Bahn mit vier Zwischenhaltestellen konnte mit einem Festakt in Betrieb genommen werden.

Auf der Strecke wird jeder zweite Kurs der Linie 302 von Gelsenkirchen-Buer tagsüber von Laer Mitte nach Langendreer S-Bahn verlängert, so dass hier ein 20-Minuten-Takt angeboten wird. In den übrigen Verkehrszeiten fahren alle Kurse bis Langendreer S-Bahn, so dass samstags tagsüber ein 15-Minuten-Takt, in den übrigen Zeiten ein 30-Minuten-Takt geboten wird. Zum Einsatz kommen nur niederflurige Straßenbahnen, während auf der parallel bis Unterstraße verkehrenden Linie 310 weiterhin die hochflurigen sechsachsigen M-Wagen unterwegs sind.

Es gab auch mehrere Anpassungen im Busnetz, um Parallelleistungen zu vermeiden. So fährt die Linie 377 (Langendreer S-Bahn – Ruhr-Uni) ab der neuen Haltestelle Lessing-Schule nicht mehr auf der Unterstraße, sondern weiter südlich über den Wohnbereich Kaltehardt. Die Linie 372 fährt ab der S-Bahn-Station Lan-

gendreer West nicht mehr über Langendreer Markt nach Langendreer Nord, sondern wird in das Gewerbegebiet Industriestraße geführt. Die Linien 355 und 384 bekommen an der Haltestelle Lessing-Schule eine Verknüpfung mit der Straßenbahn.

Der zweite Abschnitt zwischen Langendreer Markt und der Verknüpfung mit der Bestandsstrecke der Linie 310 am Papenholz soll mit dem neuen Boge-Netz im 15-/30-Minuten-Takt im Dezember 2019 eröffnet werden. Dann wird die bisher am Rand des Stadtteils verlaufende eingleisige Strecke der 310 zwischen Unterstraße und Papenholz stillgelegt, auch nach Witten wird dann über Langendreer Markt gefahren. Es wird auch eine Direktlinie Witten-Heven – Bochum-Langendreer S-Bahn geben, ebenso eine umfangreiche Neuordnung des Busnetzes in diesem Raum.

Gelungene Sanierung von Bahnhof und Umfeld

Soest. (gf) In den kommenden sechs Jahren will die Bahn zusammen mit dem Land 150 Bahnhöfe in NRW auf Vordermann bringen und dafür rund eine Milliarde Euro anlegen. Die Blaupause für eine gelungene Sanierung hat Werner Lübberink, der oberste Bahnchef in NRW, jetzt in Soest gefunden. Der Bahnhof hier sei das perfekte Vorbild für eine modernisierte Station.

Zusammen mit Soests Bürgermeister Eckhard Ruthemeyer schaute sich der Bahnchef an Ort und Stelle um und kam zu dem Schluss: „Der Bahnhof ist der wichtigste Ankunfts- und Eintrittsbereich in eine Stadt, das Ergebnis der Bahnhofsentwicklung in Soest hat zurecht landesweit Aufmerksamkeit gefunden“.

Die Soester ihrerseits hatten vor 20 Jahren andernorts nach schönen Vorbildern gesucht und manch gute Anregung gefunden. Das Bahnhofsgebäude war seinerzeit in Soest so heruntergekommen, dass die Stadt von sich aus die Initiative ergriff und die Bahn ins Boot holte. Heute gehört der Großteil des komplett umgebauten Bahnhofs der Stadt, die diversen

Gesellschaften der Bahn AG sind Eigentümerinnen der Gleisanlagen und der Bahnsteige.

Zudem hat sich die Stadt um die Vermarktung der einstigen weitläufigen Rangierflächen bemüht; neue Firmen und ein Hotel sind in den vergangenen Jahren hier bereits entstanden.

Zukünftig werde die Bahn sich anstrengen, das Bild tipptopp zu halten, verspricht Lübberink dem „Soester Anzeiger“. Das nicht benötigte und unansehnliche Dach an Gleis 1 wird abgerissen, defekte Regenrinnen werden ersetzt und das Unkraut zwischen den Mittelgleisen gezupft. Schließlich soll die Blaupause für die anderen 150 Stationen im Land auch morgen noch funktionieren.

Impressum / Ansprechpartner bei PRO BAHN

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

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

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

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

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

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

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

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

Bitte als Verwendungszweck angeben: „Ruhrschiene“!

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

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

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

Vorsitzender: Frank Michalzik, Bahnhofstr. 85a, 46499 Hamminkeln-Mehrhoog, 3999

☎ 02857 915992 ✉ vorsitzender@probahn-nrw.de

PRO BAHN e. V. (Bundesverband), ✉ info@pro-bahn.de, Internet: <http://www.pro-bahn.de>

Geschäftsstelle: Friedrichstraße 95, 10117 Berlin, ☎ 0303982 0581, ☎ 0302017 9967

Die **Ruhrschiene** erscheint vierteljährlich. Die Auflage dieses Hefts beträgt 600 Exemplare. Der Bezug ist für Mitglieder von PRO BAHN Münsterland und Ruhr kostenlos, Abonnement 5,- Euro pro Jahr.

Redaktion: Dirk Grenz (dg, V.i.S.d.P.), Axel Hercher (ah), Achim Walder (aw) ✉ info@ruhrschiene.de

Weitere Autoren: Lothar Ebbers (le), Günter Fiedler (gf), Kurt Meisen (km), Matthias Tuschhoff (mt). Namentlich gekennzeichnete Artikel und Kommentare geben die Meinung des Autors und nicht der Redaktion wieder.

Die Vervielfältigung der Gesamtausgabe der **Ruhrschiene** zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet, Nachdruck einzelner Artikel in anderen Publikationen nur mit Zustimmung der Redaktion und gegen Überlassung von Belegexemplaren. Die Zustimmung für den Abdruck durch andere PRO BAHN-Gliederungen ist immer gegeben.

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

Termine

Ruhrschiene verspätet Januar

(le) Auch im letzten Jahr gelang es uns nicht, alle vier Ausgaben der Ruhrschiene fertigzustellen. Zunächst gab es gesundheitliche Probleme, und zuletzt führten dann die Bauarbeiten im Büro dazu, dass an eine Fertigstellung mit Versand vor Weihnachten überhaupt nicht zu denken war. Inzwischen sind wir im Büro wieder halbwegs arbeitsfähig, auch die Sitzungen sind wieder möglich. Wir hoffen, die nächste Ausgabe noch im ersten Quartal fertigstellen zu können.

Ruhrvorstand tagt

(dg) Zu seiner ersten öffentlichen Vorstandssitzung in 2018 lädt Pro Bahn Ruhr am Samstag, den 27.01.2018, um 10:40 Uhr ins Verkehrs- und Umweltzentrum Bochum, Alsenstraße 27 ein. Die Themen neben den Berichten zum Stand diverser Nahverkehrspläne sind u.a. auch die Planung der Regionalversammlung 2018, die Zukunft der Mobil-ohne-Auto-Touren und die Ruhrschiene. Um Anmeldungen unter grenz@probahn-ruhr.de wird gebeten.

Donnerstag, 11.01.2018, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Dienstag, 16.01.2018, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 23.01.2018, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Samstag, 27.01.2018, 10:40 Uhr
Vorstand RV Ruhr (siehe linke Spalte), Verkehrs- und Umweltzentrum, Alsenstr. 27, Bochum, ☎ Bochum Hbf

Februar

Donnerstag, 08.02.2018, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, UmweltHaus, Zumsandestr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf

Donnerstag, 08.02.2018, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Dienstag, 20.02.2018, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 27.02.2018, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

März

Donnerstag, 08.03.2018, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Dienstag, 20.03.2018, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Sonntag, 25.03.2018

Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Osterfelder Parklandschaften
10:20 Uhr E Hbf ☎ (Service Point)

Dienstag, 27.03.2018, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

April

Donnerstag, 12.04.2018, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, UmweltHaus, Zumsandestr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf

Donnerstag, 12.04.2018, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

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: „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 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. • Friedrichstraße 95 • 10117 Berlin • ☎ 030 20181742 ☎ 030 20179967

Ja, ich bin an PRO BAHN interessiert.

- Ich möchte weitere Informationen.
- Ich möchte PRO BAHN beitreten.

Name, Vorname

Straße

PLZ, Wohnort

weitere Familienmitglieder

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.) Beruf (freiwillig)

Datum, Unterschrift

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige hiermit den Fahrgastverband PRO BAHN e.V., Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die vom Fahrgastverband PRO BAHN e.V. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

IBAN

BIC

Datum, Unterschrift

- Einzelmitglied 46,- Euro/Jahr
- Juniormitglied (≤ 26 Jahre) 28,- Euro/Jahr
- Familienmitgliedschaft 54,- Euro/Jahr
- Fördermitgliedschaft ab 80,- Euro/Jahr (Firmen, Institutionen, Kommunen)