



Sauerlandnetz: PESA Link kommen endlich

Dortmund/Unna. (le) Eigentlich sollten seit mehr als eineinhalb Jahren die Neubau-Dieseltriebwagen vom Typ Link des polnischen Herstellers PESA im Sauerlandnetz in Betrieb sein, doch bislang wird der Verkehr mit unterschiedlichen Altfahrzeugen gefahren. Jetzt besteht die Aussicht, dass doch noch die Link zum Einsatz kommen: Die zweiteiligen Züge haben die Zulassung für den Betrieb im deutschen Netz vom Eisenbahnbundesamt erhalten, und die ersten Fahrzeuge sind im DB-Werk Dortmund angekommen.



PESA Link im DB-Werk Dortmund. Foto: Deutsche Bahn

Nach einer langen Hängepartie und großen Schwierigkeiten beim Einsatz der Ersatzfahrzeuge, die größtenteils nicht die geforderten Fahrkartenautomaten und Entwerter im Zug mitführen und auch oft nicht passende Einstiegshöhen aufweisen, hatten sich DB Regio und die zuständigen Aufgabenträger Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), Verkehrsverbund

In dieser Ausgabe:

- S. 1 - 2: Sauerland
- S. 3 - 5: ICE Köln - Berlin
- S. 6 - 8: Zugausfälle, Südwestfalen
- S. 8 - 10: Direktvergabe, Mülheim
- S. 11 - 12: Impressum, Termine

Rhein-Ruhr (VRR) und Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV) vor einem Jahr auf einen verbindlichen Zeitplan für den Einsatz der Neufahrzeuge geeinigt. Bis zum Fahrplanwechsel Ende 2018 sollen die bestellten 20 zweiteiligen Triebwagen (Baureihe 632) mit jeweils 120 Sitzplätzen und 12 Fahrradstellplätzen im Einsatz sein, bis zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2019 müssen die 16 dreiteiligen Triebwagen (Baureihe 633) mit jeweils 160 Sitzplätzen und 36 Fahrradstellplätzen ebenfalls in Betrieb sein. Ansonsten würde der Vertrag vorzeitig beendet

und eine Neuausschreibung mit Betriebsbeginn im Dezember 2021 gestartet.

Die zweiteiligen Link werden schwerpunktmäßig auf den Linien RB 43 (Dortmund – Dorsten), RB 52 (Dortmund – Lüdenscheid), RB 53 (Dortmund – Iserlohn) und RB 54 (Unna – Neuenrade) zum Einsatz kommen, die dreiteiligen sind für die RE-Linien 17 (Hagen – Brilon Wald – Kassel) und 57 (Dortmund – Winterberg/Brilon Stadt) vorgesehen und sollen insbesondere für den Radtourismus entlang des Ruhrtal-Radwegs höhere Kapazitäten bieten.

Aktionsbündnis Oberes Volmetal gegründet

Lüdenscheid. (le) Nachdem der Lückenschluss der Bahnverbindung im Volmetal zwischen Meinerzhagen und Brügge Ende letzten Jahres erfolgt ist und Ende 2019 auch die Infrastruktur fertiggestellt sein wird, um den geplanten Stundentakt Köln – Lüdenscheid mit Bedienung von Kierspe und Halver-Oberbrügge zu fahren, wünscht die Region die zukünftige Weiterentwicklung dieser Verbindungen.

Da eine weitere Verdichtung des Angebots ebenso wie die Beschleunigung der Verbindungen nur im Zusammenhang mit einer Verbesserung der Infrastruktur möglich ist, haben die regionalen Akteure unter Federführung des NWL am 20.06. in der Phänomena in Lüdenscheid das Aktionsbündnis Oberes Volmetal gegründet. Bei dieser Veranstaltung wurde der Niedergang und Wiederaufstieg der Verbindung beleuchtet. Nach der Einstellung des Personenverkehrs zwischen Gummersbach und Brügge 1986/87 starteten zwar in den 1990er Jahren die Bemühungen um die Reaktivierung, dennoch wurde 1996 das zweite Gleis Hagen-Delstern – Brügge zurückgebaut. Ein Vertreter des zuständigen DB-Regionalnetzes Bergisch-Märkisches Land zeigte die seitdem erfolgten Verbesserungen und weiteren Möglichkeiten auf der Strecke auf, die zu mehr bzw. schnelleren Verbindungen führen sollen. Vertreter der Wirtschaft und der Politik wiesen auf die strukturelle Bedeutung des Schienenverkehrs hin. Anschließend haben alle beteiligten Institutionen, Gruppierungen und Verbände, darunter auch der PRO BAHN-Regionalverband Ruhr, die Gründungsurkunde unterzeichnet.

PRO BAHN hat für das Volmetal die Idee einer beschleunigten zweiten Verbindung ab Hagen entwickelt: Ein RE 55 Hagen – Meinerzhagen („Volme-Express“) mit Halt nur in Rummenohl, Schalksmühle und Brügge (Anschluss an die RB 25 nach Lüdenscheid) würde eine zweite stündliche Verbindung mit dem Oberzentrum Hagen bieten. Hier sind kurze Anschlüsse im Rahmen der Mindestübergangszeiten an den RE 7 nach Münster – Rheine und den ICE 10 nach Köln zu erreichen, mit unter 15 Minuten Übergang an den RE 4 sowohl nach Dortmund als auch nach Düsseldorf – Aachen. Benötigt werden dafür zwei Zuggarnituren. Infrastrukturell ist dafür allerdings eine Bahnsteigkante am dritten Gleis in Brügge und eventuell eine Anpassung der Signalisierung in Meinerzhagen erforderlich. Eine zweite Verbindung Richtung Köln wäre ohne eine zusätzliche Kreuzungsstelle im Raum Marienheide nicht möglich. Bei der Detailplanung sollte noch geprüft werden, ob ein Anschluss in Brügge für die Relation Lüdenscheid - Meinerzhagen möglich ist, wofür die RB 52 etwas verschoben werden müsste. Zudem könnten weitere Halte in Kierspe und Hagen-Oberhagen möglich sein.

ICE-Sprinter bremst SPNV aus

Berlin. (le) Die Deutsche Bahn überplant ihr gesamtes Fernverkehrsnetz für die Zeit nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Ulm – Wendlingen (ca. 2024/2025). Dies hat auch Auswirkungen bis NRW und darüber hinaus. Eine neue ICE-Sprinterlinie 19 von Köln nach Berlin steht dabei in NRW besonders im Fokus.

Die DB sieht für die zusätzliche zweistündliche ICE-Linie 19 eine Führung von Köln über die Wupper-Achse und Hamm nach Hannover und Berlin vor. Einziger vorgesehener Zwischenhalt war zunächst Hannover. Ziel ist dabei eine Fahrzeit Köln – Berlin von unter vier Stunden sowie eine deutliche Ausweitung der Kapazitäten auf der stark nachgefragten Relation, auf der die zahlreich eingesetzten Wochenendverstärkerzüge nicht ausreichend für Entlastung sorgen. Eine Verlängerung der Linie nach Bonn soll auch untersucht werden. In den Stunden, in denen der ICE 19 verkehrt, soll die weiterhin stündlich verkehrende Linie ICE 10 nicht mehr in Hamm geflügelt werden, sondern zunächst weiterhin als Doppeltraktion ICE 2 bzw. mittelfristig mit ICE 4-Garnituren über die Ruhr nach Düsseldorf verkehren. Ob diese Züge dann auch weiter bis Köln verkehren, ist noch nicht geklärt. Zwischen Hannover und Berlin sollen ICE 10, ICE 19 und IC 77 (Amsterdam – Berlin) einen (angenäherten) Halbstundentakt bilden, weshalb auch die Fahrplanlage des IC 77 angepasst werden soll.

Zunächst gab es kritische Stellungnahmen aus den Städten, in denen der ICE 19 durchfahren sollte, vor allem Bielefeld, Wuppertal und Hagen, sowie aus Ostwestfalen wegen der bedrohten Halte des IC 77 in Bünde, Bad Oeynhausen und Minden. Nach der Berichterstattung in den Zweckverbänden veränderte sich aber der Blick deutlich auf die Auswirkung des ICE 19 auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Nach der Vorzugsvariante der DB müsste dieser Zug nämlich gleich eine ganze Reihe von SPNV-Linien an die Seite schieben, mit massiven Auswirkungen auf den Fahrplan dieser Züge. Auf der Wupperachse müsste die RB 48 (Bonn – Wuppertal) alle zwei Stunden in Opladen oder Leverkusen-Schlebusch über-

holt werden, der RE 4 (Aachen – Dortmund) in Wuppertal-Vohwinkel und der RE 7 (Krefeld - Rheine) in Wuppertal-Oberbarmen. Bei einer Verlängerung nach Bonn müsste auch der zweite Takt der RB 48 zwischen Köln und Bonn eine Überholung hinnehmen. Neben Fahrzeitverlängerungen würden diese Linien ihre letzten Fahrzeitpuffer verlieren, wodurch eine deutliche Verschlechterung der bereits heute unzureichenden Betriebsqualität zu befürchten wäre. Im Knoten Hagen würde der Anschluss zwischen RE 16 und RE 17 knapper, da der RE 17 eine Standzeit in Schwerte bekäme. Auch die RB 69 (Münster – Bielefeld) würde zwischen Hamm und Bielefeld überholt, wodurch Anschlüsse in Bielefeld verloren gingen. Alternative wäre eine Veränderung der Fahrpläne des ICE 19.

Das Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan NRW (KC ITF) hat einen Gegenentwurf aufgestellt, mit dem die meisten Konfliktpunkte in NRW entschärft werden könnten, allerdings in Niedersachsen eine kleinere Verschlechterung aufträte: Die S 1 von Minden Richtung Hannover müsste vor Haste überholt werden, so dass der Anschluss in Haste auf die S 2 Richtung Barsinghausen entfiel. Beim RE 4, RE 7 und RB 48 könnte auf die Überholungen auf der Wupper-Achse verzichtet werden, die Fahrzeitpuffer zwischen Köln und Hamm müssten allerdings weitgehend entfallen und die Haltezeiten auf eine Minute reduziert werden. Auch beim RE 17 gäbe es eine geringfügige Verschiebung. Die RB 69 würde in Rheda-Wiedenbrück überholt, was eine Änderung der Kuppelreihenfolge mit der RB 89 in Hamm erfordert. Beim RE 6 müsste ein Zwischenhalt zwischen Hamm und Minden entfallen. Bei allen betroffenen Linien ist aufgrund der geringen Pünktlichkeit des Fernverkehrs auch bei dieser

Variante eine Verschlechterung der Betriebsqualität zu befürchten.

Die Fahrplanvariante des KC ITF steht erst in einigen Jahren zur Verfügung, die DB will allerdings bereits ab 12/2020 drei erste Zugpaare des ICE 19 einsetzen, da dann dafür eine ausreichende Anzahl von ICE 4-Garnituren zur Verfügung stehen. In den entsprechenden Stunden würden dann die Wupper-Flügel des ICE 10 entfallen und die Überholungsprobleme auf der Wupperachse und zwischen Hamm und Bielefeld auftreten.

Die NWL-Verbandsversammlung fordert eine für den SPNV verträgliche Trasse des ICE 19 und mindestens einen Halt der Linie im NWL-Gebiet. VRR und NRW-Landesregierung lehnen die DB-Vorzugstrasse entschieden ab.

Die ICE-Linie 19 beschäftigte auch den Verkehrsausschuss des Landtags. Die DB präsentierte das Thema im Rahmen einer größeren Übersicht über beabsichtigte Veränderungen im Fernverkehr. Beim ICE 19 wurde das ursprüngliche Ziel einer Fahrzeit Köln – Berlin von unter vier Stunden relativiert, ein Halt in Wuppertal gilt inzwischen als wahrscheinlich, ein weiterer Halt in Hagen wird geprüft. Für das Verfahren wurde mit den Ländern und Aufgabenträgern vereinbart, die DB- und die KC ITF-Fahrplanvariante zu evaluieren. Nachdem inzwischen die Konstruierbarkeit der beiden Fahrplantrassen geprüft wurde, ist jetzt eine Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) in Auftrag gegeben. Mit ersten Ergebnissen wird im 4. Quartal 2018 gerechnet, im 2. Quartal 2019 soll eine gemeinsame Konzeption für den Nah- und Fernverkehrsfahrplan ab 2021 vorgestellt werden.

In dieser seit Anfang 2016 laufenden Diskussion hat es immer wieder Veränderungen der Planung gegeben. War früher von einem generellen Verzicht auf Zugflügelungen in Hamm die Rede, hat die DB inzwischen jedoch auch siebenteilige ICE 4-Garnituren bestellt, die für solche Flügelungen in Frage kämen. Offenbar setzt die DB auch für die längerfristige Zukunft auf zweistündliche Zugflügelungen in Hamm.

Für den IC 77 hat die DB ab 2023 die Möglichkeit, Mehrsystemloks einzusetzen, wodurch der Umspannaufenthalt in Bad Bentheim entfallen könnte. Von einer im niederländischen Netz einsetzbaren Variante des ICE 4 ist hingegen überhaupt keine Rede mehr. Allerdings ist dort nur die heutige Fahrplantrasse und ggf. eine um 30 Minuten gedrehte fahrbar.

Östlich von Hannover verkehrt der IC 77 heute vor dem ICE 10, der in den ITF-Knoten Hannover zur Minute 30 eingebunden ist. Während der Abfahrt von der Neubaustrecke Wolfsburg – Berlin zur Bedienung des Haltes Stendal wird der IC 77 vom ICE 10 überholt und kommt daher erst nach diesem wieder auf die Neubaustrecke zurück. Ein verändertes Konzept würde also eine Fahrzeitverkürzung von etwa 15 Minuten erfordern, damit der IC 77 vor dem ICE 10 nach Berlin kommt. Eine Verkürzung des Aufenthalts in Bad Bentheim würde rund 10, ein Auflassen dieses Halts rund 14 Minuten Fahrzeitverkürzung ermöglichen. Im zweiten Fall würde der IC 77 allerdings bereits in Bünde auf die RB 61 (Bielefeld – Hengelo) auflaufen. Diese zweigt erst hinter dem Bahnhof Kirchlengern von der Strecke des IC 77 ab. Wenn sie überholt würde, wäre ihre Einbindung in den Anschlussknoten Herford nicht möglich und die Linie nicht mehr mit der jetzigen Fahrzeugzahl fahrbar. Also müsste der IC 77 die Halte Bad Oeynhaus (wird alternierend mit Bünde angefahren) und ggf. auch Minden auslassen, um die gewünschte Fahrzeitverkürzung zu erreichen. Die Haltezeit in Hannover kann nur marginal verkürzt werden. Bei einer Drehung der Fahrplage des IC 77 um 30 Minuten wäre die RB 61 in jetziger Form nicht mehr fahrbar, eine Drehung auch dieser Linie kommt wegen der Anschlüsse und der Zeitlage des parallelen RE 60 auch nicht in Frage.

Bei der Diskussion um die Verbindungen NRW – Berlin müssen auch andere Planwerke betrachtet werden. Da ist zum einen die DB-Fernverkehrsoffensive. Hierin findet sich noch

die Vision eines 30-Minuten-Takts Dortmund – Berlin, bei dem jeweils stündlich über die Ruhr und über die Wupper gefahren werden soll. Für die Verbindung Amsterdam – Berlin ist ein ICE vorgesehen. Dass der Halbstundentakt Dortmund – Berlin insbesondere auf der gesamten Strecke zwischen Dortmund und Hannover große Konflikte mit dem SPNV hat, wurde leider kaum beachtet.

BVWP und Deutschlandtakt

Beim Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist zwar eine Neubaustrecke zwischen Ostwestfalen und Hannover in verschiedenen Varianten angedacht, da die Zweigleisigkeit zwischen Minden und Wunstorf einen großen Engpass für Güter- und Personenverkehr darstellt. Dennoch sieht das Bedienungskonzept im Bezugs- wie im Planfall auf der Achse Hannover – Dortmund nur den stündlichen ICE 10 (ab Hamm je zweistündlich über die Ruhr bzw. die Wupper) und den zweistündlichen IC 55 (Köln – Leipzig) vor.

Die Vergleisigkeit zwischen Hamm und Minden ist im Personenverkehr zur Zeit kaum von Vorteil. Die Fernverkehrszüge können die Gütergleise nicht nutzen, da diese eine geringere Vmax haben und die Geschwindigkeiten von IC/ICE und Güterverkehr kaum harmonisieren. Für die Mitnutzung der Gütergleise durch Regionalzüge, die aufgrund der ähnlichen Geschwindigkeiten am ehesten in Frage käme, fehlen überwiegend Bahnsteige an den Gütergleisen sowie ausreichend Überleitverbindungen zu den Ferngleisen. Ein entsprechender Ausbau ist im BVWP bislang nicht vorgesehen.

Auch zwischen Dortmund und Hamm ist kein Ausbau vorgesehen. Hier würde zusätzlicher Fernverkehr die Möglichkeiten der RE-Linien (zukünftig RRR-Linien) noch weiter einschränken, zumal zwei der vier Linien möglichst alle Zwischenhalte bedienen sollten. Das Szenario des BVWP sieht im Planfall zwar vier RRR-Linien auf diesem Abschnitt vor, davon aber nur noch eine Linie mit Halt an den kleineren Stationen, ausgerechnet den RRR 3, der entsprechend dem heutigen RE 3 über Gelsenkir-

chen und Oberhausen verkehrt und damit keine Direktverbindung nach Bochum und Essen ermöglichen würde. Eine Wiedererhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 200 km/h nach Aufhebung aller Bahnübergänge wird die Situation auf diesem Streckenabschnitt aber noch weiter verschärfen.

Einziger Lichtblick im BVWP könnten daher die gesonderten Planungen für den Deutschlandtakt sein. Entsprechende Gutachten und erste ITF-Pläne hat das Bundesverkehrsministerium veröffentlicht. Ausgehend vom Szenario des BVWP werden einzelne Arbeitspakete (AP) der Anpassung an den Deutschlandtakt entworfen. Dabei wird im AP 1.3 die Verzweigung des ICE 10 über die Ruhr bzw. die Wupper von Hamm nach Dortmund verschoben, im AP 1.4 läuft dann der Fahrgew über die Wupper an Hagen vorbei, da hierfür die zweigleisige Reaktivierung der Elbschetalbahn Witten – Schwelm unterstellt wird. Dortmund wird ein ITF-Knoten im Fernverkehr, allerdings im Musterfahrplan mit wenig überzeugenden Anschlüssen: Der kürzeste Übergang wären 13 Minuten zwischen dem ICE 10 in/aus Richtung Hannover auf die Linien Richtung Münster/Bremen, wobei der Fahrgast durch Umstieg auf SPNV-Verbindungen z. B. in Hamm relevante Relationen wie Hannover – Münster immer schneller zurücklegen kann. Hinzu kommen lange Standzeiten des ICE 10 in Dortmund (neun bis zehn Minuten) und an den Stationen entlang der Ruhr, angeblich wegen Vorrang des RRR.

Diese Informationen haben dann zu öffentlichen Protesten von Bundestagsabgeordneten geführt, die hierin eine massive Verschlechterung auch der Ruhr-Achse sehen und der DB eine Vernachlässigung der NRW-Interessen vorwerfen. Es muss allerdings klargestellt werden, dass diese Planungen nicht von der DB kommen, sondern aus dem Verkehrsministerium des Bundes. Festzuhalten bleibt, dass in allen diesen Planungen bislang keine Vergrößerung der Kapazitäten Berlin – NRW vorgesehen sind, was der Fahrgastentwicklung auf dieser Achse überhaupt nicht entspricht.

SPNV: Fehlstart in die Ferien

Ruhrgebiet. (Ie) Waren die Aussichten für die Sommerferien aufgrund der zahlreichen Baustellen im Schienennetz schon sehr getrübt, kam es zum Ferienstart noch wesentlich dicker. Erst kündigte die NordWestBahn (NWB) am 09.07. an, dass in den folgenden zwei Wochen aufgrund der Personalsituation mit kurzfristigen Ausfällen auf den Linien in den Netzen Emscher/Münsterland und Niers/Rhein/Emscher zu rechnen sei. Am Freitagnachmittag (13.07.) erklärte dann DB Regio, dass am Wochenende 14./15.07. gleich drei Linien überhaupt nicht verkehren würden.

Schon die Liste der Großbaustellen in den Sommerferien ist lang: Vollsperrung Dortmund – Hamm (8 Wochen), Vollsperrung Essen Hbf – Ratingen Ost (4 Wochen), Vollsperrung Gladbeck West – Haltern am See (1 Woche), Vollsperrung Bochum – Witten (3 Wochen), hinzu kommen tageweise Sperrungen wie Oberhausen – Dinslaken (4 Tage) oder nächtliche Einschränkungen wie Umleitung RE 2 und RE 42 über Essen-Altessen (6 Wochen). Der nicht nur auf einer Strecke mobile Fahrgast hat schon große Schwierigkeiten, den Überblick zu behalten. Eigentlich ist vor jeder Fahrt ein Blick in die Fahrplanauskunft notwendig.

Fahrmangel führt zu Ausfällen

Hinzu kommen aber jetzt massive ungeplante Fahrtenausfälle, dieses Mal nicht wegen nicht einsatzbereiter Fahrzeuge, sondern bedingt durch fehlendes Fahrpersonal. Die NWB verweist in ihrer Presseerklärung auf den hohen Krankenstand, aber auch dass Mitarbeiter aufgrund von „gefährlichen Eingriffen Dritter in den Bahnverkehr“ aktuell nicht einsatzfähig sind. Übersetzt heißt das, dass mehrere Triebfahrzeugführer aufgrund von Suizidunfällen psychologisch behandelt werden müssen. Erfahrungsgemäß dauert es Monate bis Jahre, bis diese Mitarbeiter wieder fahrdiensttauglich sind, manch einer wird nicht mehr im Fahrdienst arbeiten können. DB Regio spricht nur von „kurzfristig aufgetretenen Personalengpässen“ und weiter: „Obwohl unsere Kolleginnen und Kollegen große Einsatzbereitschaft zeigen und zum Beispiel Zusatzdienste übernehmen oder Urlaub verlegen, können wir derzeit dennoch nicht alle erforderlichen Schichten bei unseren

Lokführern abdecken.“

Was fällt nun konkret aus? Bei der NWB lässt man hier schon bei früheren Engpässen an einzelnen Tagen die RB 36 (Oberhausen – Duisburg-Ruhrort) durch Busse ersetzen, auf der RB 31 (Duisburg – Xanten) werden vorrangig die Pendelzüge Duisburg – Moers nicht gefahren und teilweise durch Busse oder Taxen ersetzt, die RB 44 (Oberhausen – Dorsten) ist zeitweise nur zweistündlich unterwegs, und auf den übrigen Linien RE 10, RE 14 und RB 45 fallen eher einzelne Kurse aus statt ganzer Dienstschichten. Man erkennt die Bemühung, durch Disposition mit Überstunden u. ä. möglichst viele Fahrten abzudecken.

DB Regio streicht drei Linien

DB Regio streicht für das Wochenende gleich drei Linien ganz: RE 11 (Düsseldorf – Kassel-Wilhelmshöhe), S 5 (Dortmund – Hagen) und RB 37 (Duisburg – Duisburg-Wedau). Beim RE 11 wird für den Abschnitt von Düsseldorf bis Hamm auf RE 1, RE 3 und RE 6 verwiesen, von Hamm bis Soest/Paderborn auf die RB 89. Von Soest bis Warburg sollen zehn Busse Schienenersatzverkehr bieten, ab Warburg fährt dann der RE 17 nach Kassel-Wilhelmshöhe. Allerdings fehlt der Hinweis, dass dieser nicht durchgängig alle zwei Stunden verkehrt, sondern Lücken von vier und sechs Stunden hat und auch abends früh endet. Die Fahrgäste drohen also, an der westfälisch-hessischen Grenze zu stranden. Ebenso gibt es keine Angabe, ob die drei Fernzugpaare auf dieser Strecke für Inhaber von Nahverkehrstickets freigegeben sind.

Bei der S 5 kommt der DB zugute, dass zur

Zeit wegen der Sperrung Bochum – Witten die RB 40 von Abellio stündlich von Hagen nach Dortmund verkehrt. Unplanmäßig übernimmt diese dann auch noch die Bedienung der Zwischenhalte zwischen Witten und Dortmund und kann so eine Grundbedienung sicherstellen, allerdings ohne dass dies in die Fahrplanauskunft eingepflegt werden konnte. Es gibt nur einen kurzen Hinweistext auf die RB 40 und auf sechs Busse im Schienenersatzverkehr. Auch bei der RB 37 wird auf einen SEV-Bus verwiesen.

Die übrigen Eisenbahnverkehrsunternehmen verschonten die Reisenden dieses Wochenende von Schreckensnachrichten, weder die zuletzt schwächelnde Eurobahn noch Abellio oder National Express (NX) vermeldeten personalbedingte ungeplante Zugausfälle. Bei der Recherche fiel uns dann noch eine nachahmenswerte Berichterstattung von NX auf: Unter <https://nationalexpress.de/aktuelles/nx-leistungseubersicht> können die Kunden die tatsächlich auf den Linien durchgeführte Leistung des Unternehmens am jeweils folgenden

Werktag abrufen, ebenso sind die Gründe für Verspätungen und Zugausfälle statistisch erfasst.

Aufgrund unseres Redaktionsschlusses konnten wir leider nicht verfolgen, wie der Betrieb zum Start der ersten Ferienwoche anlief und wie die Aufgabenträger auf diese Situation reagiert haben.

Kommentar

Der Fahrmangel im SPNV ist ein Branchenproblem, das nur durch gemeinsame Anstrengungen aller Beteiligten gelöst werden kann. Wenn sich unabwendbare Zugausfälle ankündigen, ist frühzeitige Warnung der Fahrgäste zwingend. Bei vielen Fahrgästen hat sich aufgrund der Baustellen schon eine Menge Unmut angesammelt. Wenn sich jetzt immer mehr Kunden vom SPNV abwenden und auf andere Verkehrsmittel umsteigen, trifft das aufgrund der Bruttoverträge vor allem die Zweckverbände. Die müssen jetzt eine Strategie aufstellen, um eine Abwärtsspirale im SPNV abzuwenden.

Busverkehr in Südwestfalen wird neu geordnet

Siegen. (mt) Mitte Juli beginnt die erste Phase der Neuordnung des Busverkehrs im Bereich des Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS). Dabei werden einzelne Linien neu eingerichtet, verlängert oder miteinander kombiniert. Durch Wegfall von Umsteigevorgängen erhöht sich die Attraktivität des Angebots in einigen Relationen. Die Bedienung in den Tagesrandlagen wird deutlich verbessert.

Vom Oberzentrum Siegen aus sind die näheren Siedlungsbereiche abends auch nach 22:00 Uhr, viele auch nach 23:00 Uhr erreichbar. In den Randregionen werden verstärkt Taxibusse eingesetzt. Dort ist abends eine Ankunft nach 19:00 Uhr möglich.

Vorausgegangen war vor zwei Jahren die Erstellung von Nahverkehrsplänen durch die Landkreise Olpe und Siegen-Wittgenstein, deren öffentlicher Nahverkehr vom ZWS organisiert wird. Die Buslinien wurden in fünf Linienbündel aufgeteilt, die für einen eigenwirtschaftlichen Betrieb ausgeschrieben wurden. Die Siegener Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd konnten die Ausschreibung in allen Bereichen

für sich entscheiden, so dass im Bereich des ZWS die Verantwortung für den Busverkehr zukünftig bei einem einzigen Unternehmen liegt.

Die Nahverkehrspläne setzen sich detailliert mit den begrenzten Möglichkeiten des ÖPNV in ländlich strukturierten Räumen auseinander. Neben dem Busverkehr werden in den Dokumenten auch der Schienenverkehr und die Verknüpfung von Bus und Bahn behandelt. Die Hauptziele sind:

- Sicherung der ÖPNV-Mobilität
- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV
- Steigerung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV

Für den Schülerverkehr konnten zuletzt die Kommunen zur Schulzeitstaffelung bewegen

Direktvergabe

werden. Der Unterricht beginnt danach in benachbarten Kommunen zeitlich versetzt, so dass Fahrzeugumläufe optimiert und dadurch die Kosten verringert werden konnten.

Die Umstellung der Linienbündel erfolgt zu unterschiedlichen Terminen. Nach der Umstellung des ersten Linienbündels zum Beginn der Schulsommerferien folgt ein zweites Linienbündel Ende August. Die restlichen Bündel folgen Mitte Dezember eine Woche nach dem Fahrplanwechsel im Schienenverkehr.

Kommentar

Der Wunsch, die Attraktivität des ÖPNV im ländlichen Raum zu steigern, ist zu begrüßen.

Die Nahverkehrspläne enthalten im allgemeinen Teil dazu detaillierte Informationen. Wie sich die Inanspruchnahme tatsächlich entwickelt, muss weiter beobachtet werden. Demografische Entwicklungen und Veränderungen in der Siedlungsstruktur könnten sich stärker auswirken als die Maßnahmen der neuen Buslinienstruktur. Die unterschiedlichen Termine für den Fahrplanwechsel verdeutlichen die Kleinräumigkeit der Planung. Wenigstens der Wechsel im Dezember hätte mit dem Schienenverkehr abgestimmt werden können. Der Wunsch zur Verknüpfung zwischen Bus und Bahn steht offenbar nur auf dem Papier (der Nahverkehrspläne).

VRR-Direktvergabe wird gerichtlich überprüft

Rhein-Ruhr. (ah) Der Rhein-Ruhr-Raum ist geprägt von einer großen Anzahl von Städten und Gemeinden mit diversen Verkehrsbetrieben und städteübergreifenden Verkehren. Dies im Rahmen einer Direktvergabe zu koordinieren und europarechtlich einwandfrei zu organisieren, ist kompliziert. Der VRR hat deshalb das Institut einer „Gruppe von Behörden“ in seiner Satzung festgeschrieben und damit die Grundlage geschaffen, für die Aufgabenträger die Direktvergabe durchzuführen. Die Zulässigkeit einer solchen Regelung wird angezweifelt und derzeit gerichtlich überprüft.

Im Herbst letzten Jahres wurden die geplanten Direktvergaben der Ruhrbahn in Mülheim an der Ruhr und Essen europaweit angekündigt. Im Februar wurden von den drei Busunternehmen Univers, Piccolonia und ViaBus mehrere Rügen erhoben, die der VRR zurückgewiesen hat. Daraufhin haben die drei Unternehmen in beiden Direktvergabeverfahren einen Antrag auf Nachprüfung bei der Vergabekammer Münster (zuständig für Gelsenkirchen als Sitz des VRR) gestellt. Das Verfahren richtet sich nicht nur gegen den VRR, sondern auch gegen die Städte Essen und Mülheim an der Ruhr sowie die Nachbar-Aufgabenträger.

Urteil: Direktvergabe so nicht!

Am 08.06. hat die Vergabekammer über die Nachprüfungsanträge verhandelt, sich dabei aber auf die Frage beschränkt, ob die geplanten Direktvergaben durch den VRR und die Aufgabenträger gemeinsam als „Gruppe

von Behörden“ durchgeführt werden dürfen. Dieses in der VRR-Satzung festgelegte Vergabemodell basiert auf der Regelung der EU-Verordnung 1307/2007, die die grundlegenden Anforderungen an Direktvergaben regelt. Die Vergabekammer konnte diese Frage nicht eindeutig beurteilen und meldete deshalb in ihrem Beschluss vom 19.06. Bedenken gegen die beabsichtigten Direktvergaben an.

Der VRR sowie die Städte als Aufgabenträger haben gegen die Entscheidung der Vergabekammer das Rechtsmittel der Beschwerde beim Oberlandesgericht Düsseldorf eingelegt. Dieses muss nun die Frage der Zulässigkeit einer gemeinsamen Direktvergabe als Gruppe von Behörden klären oder aber diese Frage dem EuGH zur Entscheidung vorlegen und das Nachprüfungsverfahren bis dahin aussetzen. In dieser Zeit dürfen die geplanten Direktvergaben nicht vorgenommen werden.

Sollte sich das Verfahren so lange hinziehen,

dass eine Direktvergabe an die Ruhrbahn zum 01.01.2020 nicht möglich ist, kommt als Übergangslösung eine sogenannte Notvergabe nach Art. 5 Abs. 5 VO Nr. 1370/2007 in Betracht.

Falls das OLG Düsseldorf den Beschluss der Vergabekammer Münster bestätigt und das Vergabemodell des VRR für unzulässig erklärt, müsste dieses Modell und die entsprechenden Regelungen in der Zweckverbandssatzung geändert werden. Danach könnten dann die Direktvergaben erneut im EU-Amtsblatt veröffentlicht werden.

Weitere Rügen

Neben der Frage der Zulässigkeit der „Gruppen von Behörden“ haben die drei Busunternehmen weitere Punkte gerügt. Dies sind u.a.:

- die übermäßig lange Laufzeit der Direktvergabe von 22,5 Jahre (zulässige Höchstgrenze),
- die mangelnde effektive Kontrollmöglichkeit über den internen Betreiber (Artikel 5. Abs. 2 lit. A EU-VO 1370/2007),
- die fehlende Bildung von Losen (das komplette städtische Liniennetz mit Bus und Bahn soll als Gesamtnetz vergeben werden),
- die fehlende Eigenerbringung der Verkehrsdienste durch die Ruhrbahn (Essen) anstatt die

Ruhrbahn Mülheim.

Je nach Ausgang des laufenden Verfahrens ist zu erwarten, dass auch diese Rügen noch verhandelt werden.

Unsicherheit bei der Ruhrbahn

In Mülheim an der Ruhr sollte sich der Mobilitätsausschuss am 25.05. aufgrund einer Anfrage der SPD-Fraktion erstmals mit dem Thema beschäftigen. Aufgrund der langen Sitzungsdauer waren die sachkundigen Juristen aber bereits beim nicht-öffentlichen Sitzungsteil wieder abgereist, so dass eine Sondersitzung für Anfang Juni angedacht wurde. Zu dieser kam es nicht. Die Verwaltung informierte die Politik erst in der Folgesitzung vom 22.06..

In der Belegschaft der Ruhrbahn breitete sich schon im Frühjahr Angst, aber auch deutlicher Unmut über die juristischen Fachberater aus. Sollte die Vergabekammer oder das Gericht auch die Frage der Eigenerbringung der Verkehrsdienste durch die Ruhrbahn negativ beantworten, könnte die gesamte Gesellschaftsstruktur der Ruhrbahn zur Disposition stehen. Was das für Essen und Mülheim an der Ruhr bedeuten würde, dürfte sich in der Politik bisher noch kaum einer ausmalen.

Thyssenbrücke: Baustopp wegen Baumangel

Mülheim an der Ruhr. (ah) Nachdem seit Monaten an der neuen Thyssenbrücke in Styrum gebaut wurde, ist die Vollsperrung der Eisenbahnstrecke Duisburg – Mülheim – Essen in den Osterferien genutzt worden, um insgesamt 62 Stahlträger auf die drei vorbereiteten Betonaufleger aufzulegen. Beim Verbinden der jeweils 31,40 und 33 m langen Stahlträger entstand beim östlichen Auflager zur Oberhausener Straße eine Lücke von sieben Zentimetern, die am 20. 04. zum Baustopp führte. Es folgten Wochen des Wartens und Begutachtens mit dem Versuch, den Grund für diesen Mangel zu finden.

Die Thyssenbrücke im Zuge der B 223 verbindet die Mülheimer Innenstadt mit dem Stadtteil Styrum sowie der Nachbarstadt Oberhausen. Sie wird täglich von Unmengen an Kraftfahrzeugen und der Straßenbahnlinie 112 befahren. Aufgrund ihrer seit Jahren bekannten Bauqualität darf sie schon länger nicht mehr von LKW benutzt werden, ebensowenig von den neuen NF3-Niederflurstraßenbahnen. In

der nächsten Sperrpause in den Herbstferien muss sie abgerissen werden. Ob der Neubau bis dahin fertiggestellt werden kann, ist offen. Sollte nicht zügig weiter gebaut und die Verzögerung der letzten Monate aufgeholt werden, droht ab Oktober ein Verkehrschaos in Styrum.

Die Politik wurde erstmals am 15.05. im Mobilitätsausschuss informiert und zeigte sich genauso ratlos wie die Verwaltung. Da weder

das Planungsbüro noch die bauausführende Firma den Mangel verantworten wollten, stand ein gerichtliches Beweissicherungsverfahren im Raume, das den Weiterbau über Jahre hätte blockieren können.

In den folgenden Wochen konnten sich die Beteiligten zunächst nicht auf einen Gutachter einigen. Die Verwaltung versuchte indes den möglichen finanziellen Schaden eines längeren Baustopps zu ermitteln und bezifferte diesen inklusive Schienenersatzverkehr (SEV) auf ein Vielfaches der Mehrkosten für Umlanung, Baubeschleunigungsmaßnahmen und Weiterbau.

Bis zur Sitzung des Planungsausschusses am 26.06. war noch immer keine Einigung über die Schuldfrage in Sicht. Die Verwaltung legte deshalb der Politik eine Beschlussvorlage vor, in der sie alternativ den Weiterbau und ein gerichtliches Beweissicherungsverfahren zur Abstimmung stellte. Doch die Fraktionen sahen sich nicht in der Lage eine Entscheidung zu treffen und vertagten sich auf die Ratssitzung am 05.07..

Teileinigung dank Vertagung

Diese Vertagung hat sich im Nachhinein als richtig erwiesen. Einen Tag vor sowie noch am Tag der Ratssitzung haben sich nämlich die Stadt, das von ihr beauftragte Planungsbüro sowie die bauausführende Firma auf einen Sachverständigen geeinigt und auf einen Weiterbau unter Aufteilung der Mehrkosten auf alle drei Beteiligten verständigt.

Somit konnte dann der Rat der Stadt die Umlanung und den Weiterbau unter mehreren Prämissen beschließen. Dazu gehört die Zustandsfeststellung des Sachverständigen, die Einigung auf die Sanierungsplanung sowie die Vorfinanzierung der festgestellten Mehrkosten.

Laut Verwaltung sind „Ursache für den Mangel, dass die Stahlträger bei der Herstellung nicht den geplanten Längsbogen erhalten haben und Planabweichungen für die Erstellung des östlichen Auflagers gegenüber dem Planungsstand bei Bestellung der Stahlträger“

vorliegen. Der Mangel kann behoben werden, in dem die Träger am östlichen Widerlager unterstützt, die Schraubverbindungen der Träger verändert und zusätzliche Bewehrungsseisen eingebaut werden.

Alternativ wäre ein teurer Austausch der Träger in den Herbstferien und eine Fertigstellung der Brücke im Sommer 2019 möglich. Dies würde für mindestens neun Monate SEV mit Gelenkbussen und Umleitung des Individualverkehrs teilweise durch Styruumer Wohnstraßen bedeuten.

Fünf Tage nach der Ratssitzung haben sich die Stadt, das Planungsbüro und die bauausführende Firma bis auf die Frage der Vorfinanzierung geeinigt. Dieser Punkt soll bis zum 20.07. geklärt werden. Die Prämissen des Ratsbeschlusses vom 05.07. wären damit erfüllt und ein zügiger Weiterbau möglich. Sollte keine Einigung erfolgen, droht ein erneuter Baustopp und doch noch ein jahrelanges gerichtliches Beweissicherungsverfahren.

Wer trägt Mehrkosten?

Wichtig für die Stadt ist, dass die bauausführende Firma für die gefundene Lösung die Gewährleistung zugesagt hat und „die baubetriebliche Machbarkeit, ob die bis zur Herbstsperrpause der Deutschen Bahn mindestens erforderlichen Arbeiten erledigt werden können“, geprüft hat.

Die Stadt kündigt an, dass sie „den bis zur Brückenfertigstellung durch die Mängel entstandenen Schaden bei den Verursachern geltend machen wird.“ Der von der Stadt eingeschaltete Sachverständige wurde von den Beteiligten gebeten, „eine Einschätzung über die unterschiedlichen Anteile der jeweiligen Schadenverursacher am eingetretenen Mangel abzugeben. Auf dieser Basis könnte dann außergerichtlich geklärt werden, wer welche Mehrkosten final trägt.“

Es bleibt zu hoffen, dass nach Redaktionschluss eine Einigung zur Vorfinanzierung erfolgt und damit ein Verkehrschaos in Styrum endgültig abgewendet werden kann.

Regionalversammlung

Liebe Mitglieder,

gerne laden wir Euch zur Mitgliederversammlung des Regionalverbandes Ruhr am 03.10.2018 um 11:00 Uhr in die PRO BAHN-Landesgeschäftsstelle in Duisburg, Mülheimer Str. 91, ein. Erreichbar ist der Tagungsort ab Duisburg Hbf mit der Linie 901 bis zur Haltestelle Lutherplatz oder mit 12 Minuten Fußweg.

- Top 1: Begrüßung
- Top 2: Berichte (Vorstand, Kasse)
- Top 3: Aussprache und Entlastung
- Top 4: Wahlen Vorstand
- Top 5: Wahlen BVT Delegierte
- Top 6: Ruhrschiene und Moa Touren
- Top 7: Anträge
- Top 8: Verschiedenes

Anträge sind bis zum 24.09. schriftlich an unsere Landesgeschäftsstelle oder per Mail an info@probahn-ruhr.de zu senden.

Mit freundlichen Grüßen
Dirk Grenz
-Vorsitzender RV Ruhr-

H-Bahn jetzt auch samstags

Dortmund. (om) Nach dem entsprechenden Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 01.06.2017 fährt die H-Bahn in Dortmund seit 30.06.2018 nun auch samstags im Regelbetrieb. In der Zeit von 8 bis 16 Uhr pendelt ein Fahrzeug im 15-Minuten-Takt zwischen Eichlinghofen und dem S-Bahn-Halt Dortmund Universität. Dort besteht ein halbstündlicher Anschluss von und zur S 1 mit ca. 10 Minuten Umstiegszeit.

Impressum / Ansprechpartner bei PRO BAHN

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

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

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

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

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

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

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

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

Bitte als Verwendungszweck angeben: „Ruhrschiene“!

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

Vorsitzender: Franz Maxwill, Pfarrer-Jaegers-Str. 2, 48351 Everswinkel, ☎ 02582 99909, ✉ 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 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 Mantel (om), 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

Exkursion Südwestfalen

(red) Am Samstag, den 04.08., unternimmt der Regionalverband Ruhr eine Exkursion nach Südwestfalen, um die Umbauarbeiten an den Bahnhöfen Erndtebrück und Siegen zu besichtigen. Im Anschluss findet eine verbandsöffentliche Vorstandssitzung des RV-Vorstands statt.

Die gemeinsame Anfahrt erfolgt ab Dortmund Hbf 10:09 Uhr mit dem RE 4, weiter mit der RB 91 Hagen Hbf ab 10:40 Uhr sowie mit der RB 93 Kreuztal ab 12:11 Uhr. Die Rückfahrt erfolgt am späten Nachmittag auf dem selben Weg.

Bei verbindlicher Anmeldung bis zum 01.08. unter grenz@probahn-ruhr.de können die Fahrtkosten der gemeinsamen Fahrt übernommen werden.

Die aktuellen Termine und weitere Informationen sind im Internet zu finden bei www.probahn-ruhr.de unter Termine

Juli

Dienstag, 24.07.2018, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

August

Samstag, 04.08.2018, ab 10:00 Uhr
Exkursion des PRO BAHN-Regionalverbands Ruhr nach Südwestfalen (siehe linke Spalte)

Donnerstag, 09.08.2018, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandestr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf

Donnerstag, 09.08.2018, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Sonntag, 19.08.2018
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel: **Hattingen**
09:55 Uhr E Hbf ☎ (Service Point)

Dienstag, 21.08.2018, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 28.08.2018, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

September

Donnerstag, 13.09.2018, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Dienstag, 18.09.2018, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Samstag, 22.09.2018
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel: **Besuch beim Nachbarn: Wallonie**
08:35 Uhr E Hbf ☎ (Service Point)

Dienstag, 25.09.2018, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Oktober

Mittwoch, 03.10.2018, 11:00 Uhr
Regionalversammlung RV Ruhr im Büro, Mülheimer Str. 91, Duisburg, ☎ Duisburg Hbf, ☎ Lutherplatz, Einladung siehe Seite 10

Donnerstag, 11.10.2018, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandestr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf

Donnerstag, 11.10.2018, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

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)