



National Express und Abellio fahren RRX

Gelsenkirchen/Unna/Köln. (le) Mitte Juni ist bei den beteiligten Zweckverbänden die Entscheidung über die Vergabe der Betriebsleistungen mit den RRX-Fahrzeugen gefallen: Los 1 (RE 1, RE 11; 6,2 Mio. Zug-km/Jahr) geht an Abellio Rail NRW, Los 2 (RE 5, RE 6; 6 Mio. Zug-km/Jahr) und Los 3 (RE 4; 2,4 Mio. Zug-km/Jahr) gehen an National Express (NX). Die Verträge laufen bis Dezember 2031. Da kein Einspruch von den unterlegenen Bewerbern eingelegt wurde, ist die Vergabe rechtskräftig.



Auch die Reihenfolge der Betriebsaufnahmen ist klar: Zunächst startet Abellio mit den RRX-Fahrzeugen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 auf dem RE 11 zwischen Düsseldorf und Kassel-Wilhelmshöhe. Im Abstand von jeweils einem halben Jahr folgen dann RE 5 (Koblenz – Wesel), RE 6 (Köln/Bonn Flughafen - Minden), RE 1 (Aachen – Hamm) und RE 4 (Aachen - Dortmund), so dass im Dezember 2020 die ganze RRX-Fahrzeugflotte unterwegs sein wird. Voraussetzung ist, dass die Fahrzeuge dann vollständig fertiggestellt und vom Eisenbahnbundesamt zugelassen sind.

Zu den vereinbarten Preisen wurde wie üblich nichts bekannt, allerdings unterstreichen

*Siemens Desiro HC im RRX-Design,
Foto: www.siemens.com/presse*

In dieser Ausgabe:

- **S. 1 - 4: RRX, S-Bahn**
- **S. 4 - 5: Teuto-Netz, BEV**
- **S. 6 - 7: Bahnstörung, EVAG**
- **S. 8 - 11: Bo-en-gestra, Tarife**
- **S. 11 - 12: Impressum, Termine**

die fünf beteiligten Zweckverbände in ihrer gemeinsamen Presseerklärung: „So konnten bereits bei der Fahrzeugausschreibung sehr gute wirtschaftliche und finanzierbare Preise erzielt werden. In Kombination mit der hiesigen Ausschreibung der Betriebsleistung konnte die Wirtschaftlichkeit gegenüber einem klassischen Verfahren noch weiter verbessert werden.“

DB verliert fünf RE-Linien

DB Regio NRW, die zur Zeit diese Linien betreiben, hatte schon vorab den Verlust dieser Aufträge bekannt gegeben und dafür nicht nur die Ausschreibungsbedingungen verantwortlich gemacht, sondern auch fehlende Unterstützung durch die Landesregierung beklagt. DB Regio habe aufgrund höherer Personalkosten kein wettbewerbsfähiges Angebot abgeben können. Dem widersprach nicht nur der VRR, der darauf verwies, dass DB Regio bei den letzten Ausschreibungen nur in einem Fall die höchsten Personalkosten aufgewiesen und hierbei sogar trotzdem den Zuschlag erhalten habe. Auch die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) konterte. Sie habe mit fast allen Wettbewerbern in NRW Tarifverträge auf dem Niveau der DB als Flächentarifvertrag abgeschlossen, zuletzt noch mit National Express. Einzig bei Abellio gebe es nur einen Haustarifvertrag mit der Eisenbahnverkehrsgewerkschaft (EVG). Nach übereinstimmender Ansicht von GDL und VRR veranschlage die DB zu hohe Overhead- und Energiekosten. Die GDL unterstreicht, dass die Verpflichtung, bei der Ausschreibung geforderte Nebenleistungen wie Energie nur aus dem Konzern zu beziehen, ebenso für die fehlende Konkurrenzfähigkeit verantwortlich sei wie die geforderten Konzernabgaben der einzelnen DB-Verkehrsgesellschaften.

VRR-Besuch bei Siemens

Bei einem Besuch von VRR-Mandatsträgern im Siemens-Werk in Krefeld-Uerdingen wies der Siemens-Vertreter auf die strategische Bedeutung dieses Auftrags hin. Man erwarte damit einen Durchbruch bei der internationalen

Vermarktung der Fahrzeugplattform Desiro HC. Zwar finde nur knapp die Hälfte der Komponentenfertigung in Krefeld statt, das mechanische Engineering erfolge aber zu mehr als 90 % hier, ebenso die Endfertigung. Bereits jetzt würden Auszubildende zum Facharbeiter ausgebildet, die später in der neu zu errichtenden Werkstatt in Dortmund-Eving die Wartung der RRX-Fahrzeuge übernehmen sollen.

Kommentar

Allen Unkenrufen zum Trotz kommt der RRX – zumindest was den Betrieb angeht – Schritt für Schritt voran. Und entgegen den Mutmaßungen vieler Skeptiker wird der Betrieb des RRX nicht so teuer, dass darunter die Bedienung des übrigen Netzes leiden muss. Ganz im Gegenteil: Es dürften noch Mittel übrig bleiben, um auch an anderer Stelle Betriebsleistungen auszuweiten. Allerdings verbleiben die Ausschreibungsgewinne nicht einfach bei den Zweckverbänden. Bei der Neufestsetzung der SPNV-Pauschale ab 2016, über die zur Zeit gerungen wird, werden auch die neuen Verkehrsverträge berücksichtigt. Das Land hat ein Interesse daran, freiwerdende Mittel für mehr Investitionen im gesamten Nahverkehr umzuschichten. Es muss allerdings auch die Zweckverbände für eine erfolgreiche Ausschreibungsstrategie belohnen, sonst erlahmt deren Interesse an solch schwierigen Verfahren.

Anders sieht es bei der Infrastruktur aus. Zwar steht der Zeitplan für die Planfeststellungsverfahren, aber die kritischen Abschnitte in Düsseldorf und Dortmund stehen weit hinten. Wird auch nur an einer Stelle gegen einen Planfeststellungsbeschluss geklagt und dadurch der Bau verzögert, kann auch bei Fertigstellung aller übrigen Abschnitte das geplante RRX-Betriebsprogramm mit 15-Minuten-Takt von Dortmund bis Köln nicht gefahren werden.

Außerdem muss – mit Ausnahme des Abschnittes zwischen Köln und Langenfeld – der RRX noch im neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) verankert werden. Ebenso der zweigleisige Ausbau zwischen Lünen und Münster,

ohne den die geplante RRX-Linie nach Münster wohl in Dortmund enden müsste.

Da liegt noch ein steiniger Weg vor uns, aber die ersten Belohnungen gibt es schon bald in Form von Angebotsverbesserungen: Ab Dezember 2015 kommt der dritte RE Düsseldorf – Köln über Neuss und Dormagen und bis Köln/Bonn Flughafen, der ab Dezember 2016 als RE 6 von Minden durchgebunden wird.

Ebenfalls ab 12/2016 fährt der RE 11 von Düsseldorf stündlich bis Hamm und zweistündlich bis Kassel-Wilhelmshöhe, die RB 42 wird dafür von Münster über Essen hinaus nach Krefeld und Mönchengladbach durchgebunden. Weiterhin werden auf dem RE 4 dann modernisierte Dostos mit Klimatisierung eingesetzt. Und ab 12/2018 wird der RE 11 dann tagsüber stündlich bis Paderborn verkehren.

Neues S-Bahn-Netz ab 2019

Gelsenkirchen. (le) In Sondersitzungen der zuständigen VRR-Gremien im Mai wurde das neue S-Bahn-Konzept für den Ruhrkorridor ab 12/2019 beschlossen (siehe *Ruhrschiene 2015#2*). Inzwischen wurde die Fahrzeugbereitstellung und -wartung analog dem RRX-Modell öffentlich ausgeschrieben.

Gegenüber dem in der letzten *Ruhrschiene* dargestellten Planungsstand gibt es noch eine Ergänzung. Der Streckenabschnitt Wuppertal-Oberbarmen – Gevelsberg Hbf – Hagen Hbf soll zukünftig im 30-Minuten-Takt befahren werden statt wie heute alle 20/40 Minuten. Die zweite Fahrt soll in Hagen auf die RB 40 nach Essen übergehen, wodurch eine Fahrzeuggarnitur eingespart werden kann. Dazu werden zwei Varianten geprüft, zum einen auf der entsprechender Fahrt der S 8 in Wuppertal-Oberbarmen und Schwelm verlängerte Haltezeiten von jeweils fünf Minuten einzurichten, zum anderen die entsprechende S 8 nur bis Wuppertal-Oberbarmen zu führen und eine stündliche Fahrt der S 9 über Wuppertal Hbf hinaus nach Hagen zu verlängern, was mit kürzeren Haltezeiten möglich ist.

Letztere Variante wird vom VRR und dem Ennepe-Ruhr-Kreis favorisiert. Der Kreis wünscht keine Führung von S 5 oder RB 40 über die linke Ruhrseite (Wengern), sondern eine Bedienung von Wetter (Ruhr) mit allen Zügen zwischen Witten und Hagen. Durch diese Planung werden nicht nur interessante Durchbindungen wie Schwelm – Essen oder Gevelsberg – Dortmund ermöglicht, von den Stationen zwischen Hagen und Schwelm aus werden auch in Schwelm günstige Anschlüsse an RE 4 und RE 13 nach Düsseldorf sowie RE 7 nach Köln geschaffen.

Bei der Vorzugsvariante für die zweite S 8 ist eine Vereinbarung mit DB Regio als Betreiber der S 8 erforderlich. Da die Vertragslaufzeit der RB 40 Ende 2019 und die des RE 14 bereits im Dezember 2018 ausläuft, muss außerdem noch über die Veränderungen bei der RB 44 (Wegfall, dafür Verdichtung des RE 14) und der RB 33 Nord (nach Bottrop statt Wesel, ein Fahrzeug weniger) mit den betroffenen Unternehmen NordWestBahn und Abellio verhandelt werden.

Den PRO-BAHN-Vorschlag eines veränderten Fahrplans im Knoten Dortmund will der VRR nun intensiv prüfen, den dafür erforderlichen Einsatz von zwei zusätzlichen Fahrzeugen hält er für wirtschaftlich darstellbar.

VRR gleicht Einbußen aus

Aufgrund der Bedenken mehrerer kommunaler Verkehrsbetriebe, dass die Anpassung ihrer Bustakte zu hohen Mehraufwendungen führen würde, ist der VRR bereit, mit der Taktumstellung der S-Bahn ab 2020 über einen Zeitraum von fünf Jahren einen jährlichen Betrag von drei Mio. Euro uneingeschränkt zur Verfügung zu stellen. Dieser Betrag soll aus den prognostizierten Mehreinnahmen im SPNV erwirtschaftet werden und denjenigen Verkehrsunternehmen zur Verfügung stehen, die im Rahmen ihrer Stellungnahmen auf Anpassungsbedarfe hingewiesen haben (WSW, DSW 21, Bogestra, Vestische, VER, VGV).

SPNV-Umlage läuft aus

Ansonsten weist die VRR-Vorlage darauf hin, dass die seit über 20 Jahren von den Kommunen erhobene SPNV-Umlage, die im Rahmen des Kostenstreits zwischen VRR und DB bis 2019 festgeschrieben wurde, in den Finanzplanungen des VRR für die Zeit nach 2019 keine Rolle mehr spielt. Die Umlage wurde seinerzeit eingeführt, um den Ersatz des DB-Regionaltarifs (Preisstufen R, R1 usw.) auf längeren Strecken im VRR durch den VRR-Tarif zu finanzieren und beträgt zur Zeit 15,182 Mio. Euro.

Fahrzeuge ausgeschrieben

Inzwischen hat der VRR die Fahrzeugbereitstellung in zwei EU-weiten Ausschreibungen in den Wettbewerb gegeben. In der Ersten werden analog dem RRX-Modell Neufahrzeuge für den optimierten Einsatz an 76 cm-Bahnsteigen gefordert, die in unterschiedlicher Größe (bis zu 300 Sitzplätze) geliefert werden sollen. Los 1 sieht ab 12/2019 die Lieferung, Instandhaltung und langfristige Sicherstellung der Verfügbarkeit von mindestens 27 Fahrzeugen vor, Los 2 ab 12/2021 für weitere neun Fahrzeugen zunächst nur die Lieferung (jeweils zuzüglich Instandhaltungsreserve). Das Los 2 ist für die Regiobahn vorgesehen, die allerdings noch nicht alle erforderlichen Gremienbeschlüsse gefasst hat. Auch hier wird erwo-gen, die Instandhaltung und Sicherstellung der Verfügbarkeit mit zu beauftragen. Die Verträge sollen für jeweils 30 Jahre laufen.

Bei der zweiten Ausschreibung wird die Bereitstellung von mindestens 42 Elektro-Trieb-

zügen (ebenfalls zuzüglich Instandhaltungsreserve) für einen Einstieg an 96 cm-Bahnsteigen mit einer Restnutzungsdauer von ca. 15 bis 20 Jahren einschließlich Instandhaltung und langfristige Sicherstellung der Verfügbarkeit über voraussichtlich 15 Jahre zum Einsatz auf S-Bahn-Linien in NRW gefordert. Hier kann insbesondere DB Regio ihre im Einsatz befindlichen ET 422 anbieten. Die geforderten Fahrzeugdaten entsprechen diesem Fahrzeugtyp. Der VRR wird sich im weiteren Verlauf des Vergabeverfahrens entscheiden, ob er das Eigentum an den Fahrzeugen erwerben wird. Bei einem Zuschlag an die DB wäre nicht die Fahrleistung mit beauftragt, diese wird getrennt ausgeschrieben. Die Fahrzeuge mit 96 cm-Einstieg sind offenbar für den Einsatz auf den Linien S 1 und S 4 sowie ggf. S 24 und S 42 vorgesehen, die 76-cm-Fahrzeuge nicht nur für die Linien S 2, S 3 und S 9, sondern auch für die neuen RB-Leistungen RB 3 (Duisburg – Gelsenkirchen – Dortmund), RB 41 (Wesel – Essen – Wuppertal) sowie die RB 40 (Hagen – Essen). Die Verträge über die S 6, S 11 und S 68 dürften zunächst in einer Übergangsvergabe an die längere Laufzeit des S-Bahn-Vertrags im Nahverkehr Rheinland (NVR) angepasst werden.

Toiletten noch fraglich

Bei beiden Ausschreibungen ist der Einbau von Toiletten bislang noch nicht gefordert. Dies wird insbesondere bei den RB-Linien aber zwingend sein. Auch DB Regio hat schon Pläne für den Einbau einer Toilette in den ET 422 vorgestellt. Dies könnte allerdings mit der geforderten Mindestsitzplatzzahl von 190 kollidieren.

Teuto-Netz: eurobahn fährt jetzt doch

Düsseldorf. (le) Nachdem die WestfalenBahn bei der Vergabekammer bei der Bezirksregierung Münster gegen den Zuschlag Einspruch eingelegt hatte (wir berichteten in *Ruhrschiene 2015#1*) und damit im Februar auch erfolgreich war, hat sie am 30.06. vor der anstehenden Verhandlung vor dem OLG Düsseldorf ihren Nachprüfungsantrag zurückgenommen.

In einer Presseerklärung der WestfalenBahn heißt es, sie habe „in der Zwischenzeit aus-

reichend Rechtsklarheit auf anderem Wege erlangt, beispielsweise durch obergerichtliche

Entscheidungspraxis in vergleichbaren Verfahren“. Weiter heißt es: „Nach umfassender Neubewertung dieser Situation wollte die WestfalenBahn die Weiterführung des Verfahrens vor dem Oberlandesgericht weder den Aufgabenträgern noch allen weiteren Beteiligten zumuten. Die WestfalenBahn bedauert diese Entwicklung, wünscht den Aufgabenträgern und Fahrgästen viel Glück mit dem neuen Betreiber und diesem viel Erfolg im Teutoburger Wald-Netz.“

Betriebsstart Dezember 2017

Die in Düsseldorf ansässige eurobahn (Keolis Deutschland) hat den rechtskräftigen

Zuschlag dann am 07.07. angenommen. Thomas Görtzen, Geschäftsführer von Keolis Deutschland: „Trotz des Einspruches haben wir in den zurückliegenden Monaten intensiv daran gearbeitet, alle Vorbereitungen zu treffen, den Betrieb im Teutoburger Wald optimal zu übernehmen.“

Bleibt zu hoffen, dass der Zeitrückstand insbesondere bei der Fahrzeugbestellung noch irgendwie aufzuholen ist bzw. dass passable Ersatzverkehre angeboten werden können, insbesondere bei der neuen Verbindung zwischen Bad Bentheim und Hengelo in den Niederlanden.

Bundeseisenbahn-un-vermögen

Gelsenkirchen. (le) Am Nordrand des Ruhrgebiets verläuft die lange stilllegungsgefährdete Bahnstrecke Dorsten – Wanne-Eickel. Hier verkehrt die RB 43 im Stundentakt, in Schwachverkehrszeiten sogar nur zweistündlich. An dieser Strecke liegt die Station Gelsenkirchen-Buer Süd, die entgegen der Bezeichnung im Stadtteil Beckhausen an der Grenze zum Stadtteil Horst liegt. Hauptzugang ist von der Horster Straße, aber seit Bau des Bahnhofs 1880 gab es auch einen Zugang von der Westseite (Straße Am Bahnhof Süd), der von einer benachbarten Schule, aber auch dem nur rund einen Kilometer entfernten Gladbecker Stadtteil Rosenhügel gut erreichbar war.

Ein engagierter Anwohner stellte Anfang des Jahres fest, dass die Treppe am Westzugang marode war und informierte die örtliche Presse. Auf Nachfrage erklärte die DB sich für nicht zuständig und verwies auf die Stadt, die auch keine Verantwortung sah.

BEV sperrt Zugang

Nachdem sich auch die Lokalpolitik einschaltete, kam heraus, dass das Gelände an der Treppe dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) gehört. Das BEV wurde im Rahmen der Bahnreform gegründet und erhielt die seinerzeit für Bahnzwecke nicht mehr benötigten Gelände der Bundesbahn zur Verwertung übertragen. Es untersteht dem Bundesfinanzminister. Das BEV wurde dann auch schnell tätig, aber nicht im Sinne der Anwohner. Zunächst wurde ein stabiler Metallzaun installiert, um den Zugang hermetisch zu sperren und letztendlich wohl

die Treppe mit herbeigeschafftem Erdreich zu planieren. Das BEV meinte gegenüber einem Lokalpolitiker, dass doch der VRR das Gelände übernehmen könne, er bestelle schließlich auch die Züge. Ansonsten könne ja die Stadt Gelsenkirchen das Gelände erwerben, die dazu zunächst aber keine Veranlassung sieht.

Warten auf MOF 3

Und so ist damit zu rechnen, dass die mäßige Nutzung des Haltepunktes (laut Erhebung 2010 210 Ein-/Aussteiger pro Werktag) kaum gesteigert werden kann. Der VRR merkt im Stationsbericht bei Buer Süd an „Modernisierung erforderlich, Finanzierung nicht gesichert“. Also heißt es warten auf eine Modernisierungsoffensive 3 (MOF 3), über die hinter den Kulissen schon verhandelt wird, die aber wohl erst im nächsten Jahrzehnt zu Ergebnissen führen kann.

Die Bahn und die Störungen

Rhein-Ruhr. (le) Dass die Bahn immer wieder mit unterschiedlichen Störungen zu kämpfen hat, ist dem häufigen Nutzer bekannt. Dank Internet wird der Kunde inzwischen auch über die Gründe der Störungen informiert, z. B. über die Bahnhofstafel und die Übersicht zu den kurzfristigen Fahrplanänderungen, insbesondere die Meldungen aus den einzelnen Ländern.

Auf der Seite mit den Meldungen aus NRW wird am 7. Juli gemeldet: „RB 52 Oberleitungsstörung in DO-Tierpark - aufgrund einer Oberleitungsstörung in DO-Tierpark kommt es auf der Strecke zwischen Dortmund Hbf und Lüdenscheid zu Beeinträchtigungen. Die Züge werden derzeit an den Bahnhöfen zurückgehalten und warten dort die Dauer der Störung ab. Es ist mit Verzögerungen zu rechnen. Auch kann es kurzfristig zu Zugausfällen kommen.“ Diese Meldung wird anschließend noch zweimal aktualisiert mit den Hinweisen, dass die RB 52 zwischen Dortmund Hbf und Hagen Hbf umgeleitet wird und ein Busnotverkehr zwischen beiden Bahnhöfen eingerichtet wurde. Und niemandem fällt auf, dass an der Strecke in DO Tierpark überhaupt keine Oberleitung hängt und die RB 52 mit Dieselnzügen betrieben wird.

Aus den Qualitätsberichten wissen wir, dass die Linie mit den meisten verspäteten Zügen der

RE 5 (Rhein-Express, Koblenz – Emmerich) ist. Im Jahr 2014 erreichten nur 66,4 % aller Züge die vorgesehene Pünktlichkeitsquote. Das ist Negativrekord in NRW. Womit der Betrieb dort aber auch zu kämpfen hat! Am 12. Juni 2015, also kurz vor Sommeranfang, ist der RE 10506 auf dem Weg nach Emmerich verspätet. Laut Bahnhofstafel OB-Sterkrade „Grund: Schnee und Eis“. Aber ganz so hoch kann der Schnee nicht gelegen haben, die Verspätung beträgt nur eine Minute.

Ein paar Monate früher wurde beim RE 5 auf dem Weg nach Koblenz angezeigt „Verspätete Übergabe aus dem Ausland“. Dies traf allerdings indirekt tatsächlich zu. Aus irgendeinem Grund (möglicherweise GDL-Streik) fiel der ICE International aus. Fahrgäste wurden aus den Niederlanden mit einem Ersatzzug der NS zum Bahnhof Emmerich gebracht, und auf diesen Ersatzzug musste der RE 5 warten.

EVAG: Entwicklung unter Sparzwang?

Essen. (mb) Nach diversen finanziellen Unstimmigkeiten im Geflecht der Tochtergesellschaften der Stadt Essen ist die lang umschifftete Diskussion um Einsparungen im Angebot nun auch bei der Essener Verkehrs-AG akut. Mit der drohenden Zahlungsunfähigkeit der Muttergesellschaft EVV (Essener Verkehrs- und Versorgungsgesellschaft) werden von der Stadtspitze Sparvorgaben von bis zu 10 Mio. Euro pro Jahr genannt.

Ein Teil der Diskussion bezieht sich auf den bislang mangelnden Erfolg der VIA, des Zusammenschlusses der Verkehrsbetriebe in Duisburg, Mülheim und Essen – die **Ruhrschiene** berichtete ausführlich. Hier wird derzeit der Druck durch die Stadtspitzen erhöht. So sollen externe Gutachter nun Sparpotentiale durch die Verschmelzung beurteilen.

Da damit allein die Sparvorgaben allerdings nicht erreicht werden können, gibt es inzwischen eine öffentliche Diskussion um das Angebot, in der auch sehr schmerzhaft Einschnitte genannt werden. Die EVAG selbst trat mit einer

Liste von Maßnahmen an die Öffentlichkeit, um die Auswirkungen des Sparkurses zu verdeutlichen. Die Maßnahmen wurden in folgende Pakete eingeteilt, die getrennt untersucht werden, aber zusammen umgesetzt werden könnten:

Szenario I beinhaltet gezielte Maßnahmen, die unerfreulich sind, aber die Qualität der Bedienung nicht gänzlich in Frage stellen. Dies betrifft beispielsweise einen 15-Minuten-Takt bereits ab 18.00 Uhr, Halbierung der Takte auf ausgewählten Buslinien am Wochenende sowie den Entfall einzelner Nachtexpress- und Freizeitarfahrten.

Szenario II rechnet die Umstellung des ganzen Tram- und Bus-Netzes auf einen 15-Minuten-Takt. In diesem Fall würden Kapazitätsengpässe auf stark frequentierten Linien dazu führen, dass regelmäßig Fahrgäste an den Haltestellen zurückbleiben. Der negative Einfluss auf die Attraktivität des Essener ÖPNV ist hierbei kaum abzuschätzen.

Szenario III untersucht einen massiven Eingriff ins Busnetz, in dem Linien gekürzt oder ganz eingestellt werden. Dies betrifft lokale Erschließungslinien (z.B. 162/172) ebenso wie Hauptstrecken, auf denen heute 10-Minuten-Takte angeboten werden (z.B. 142, 169). Auch hier kann vermutet werden, dass einige der verbleibenden Linien das Fahrgastaufkommen nicht bewältigen werden können. Für einige eingestellte Linien wird auch keine Kompensation durch andere EVAG- oder S-Bahn-Linien genannt, so dass teilweise dicht besiedelte Gebiete komplett unerschlossen bleiben würden. Als Beispiel wurde die Linie 177 angeführt, die komplett entfallen könnte. Zwar fährt parallel die S9, die aber beispielsweise die stark genutzte Haltestelle Schaffelhofer Weg nicht erschließt. Unklar ist, ob solche Kürzungen realistisch sind.

Szenario IV beinhaltet die Reduktion der Sicherheitsstandards mit den zu befürchtenden Folgen von zunehmendem Vandalismus und Kriminalität.

Szenario V untersucht, wie geringere Qualitätsstandards helfen, Kosten zu sparen – Klimaanlagen, Heizungen und Uniformen der Fahrer könnten eingespart werden.

Diese Themen sollen im kommenden Nahverkehrsplan diskutiert werden, dem somit besondere Bedeutung zukommt. Interessant ist, dass die EVAG zur Verdeutlichung der negativen Effekte solcher Sparmaßnahmen Zahlen nennt und dabei zwischen Ausgabenminderung und tatsächlicher Ersparnis unterscheidet. Die reine Reduktion der Kosten beträgt demnach für alle Maßnahmen bis zu 18 Mio. Euro pro Jahr. Die tatsächliche Ersparnis ist das, was nach Berechnung der entfallenden Fahrgelderlöse und geringeren Mittelzuweisungen tatsächlich

realisiert wird – und das sind nicht mehr als 5 Mio. Euro jährlich bei Umsetzung aller oben genannten Maßnahmen.

Für die Politik wird die Diskussion nicht nur unerfreulich und anstrengend werden. Sie kommt auch zu einem besonders ungelegenen Zeitpunkt: Mitte Juni wurde bekanntgegeben, dass Essen im Jahr 2017 den Titel „Grüne Hauptstadt Europas“ tragen darf. Zwar hat der aktuelle Modal Split von 19 % für den ÖPNV (Vergleich: 54 % MIV) nicht besonders zur Erreichung des Titels beigetragen, stand dem aber auch nicht im Weg. Das in der Bewerbung formulierte ehrgeizige Ziel von 25 % wird mit dieser Diskussion allerdings nicht zu erreichen sein.

In den Diskussionen um den Nahverkehrsplan wird es besonders darum gehen, die Interessen der Fahrgäste zu vertreten. Einsparungen, sofern unvermeidbar, müssen als Ziel haben, nicht notwendige Überangebote abzubauen, die es mit Sicherheit gibt. Die EVAG selbst hat mit der Unterscheidung zwischen Ausgabenreduktion und realisierter Einsparung schon den Maßstab gesetzt, welche Maßnahmen dabei konstruktiv oder extrem schädlich für den Essener ÖPNV sein können.

Fahrplanwechsel MVG

Mülheim an der Ruhr. (ah) Am 04.10. findet der zweite Fahrplanwechsel in diesem Jahr statt. Die Straßenbahnlinie 110 wird in ihrer heutigen Form komplett entfallen. Der Styruer Ast wird durch die neue Buslinie 128 (OB-Ruhrpark – Bf Styrum – Rathausmarkt – Hbf) im gleichen Takt ersetzt. Die Linie 129 entfällt dafür ab Haltestelle Friesenstraße. Die Strecke über den Kahlenberg zum Hauptfriedhof wird zukünftig von der Linie 104 im gleichen Takt wie heute bedient. Werktags endet jeder zweite Kurs am Kaiserplatz. Die Linie 112 wird dafür über die Kaiserstraße zum Hauptfriedhof verlängert. Dort wird es dann erstmals sonntags mittags einen 15-Minuten-Takt geben. Auf der Linie 104 wird dann der 15-Minuten-Takt samstags nachmittags Richtung Grenze Borbeck um zwei Stunden verlängert.

Kommt jetzt die Bo-en-gestra?

Schwelm/Bochum. (le) Während die große ÖPNV-Kooperation im westlichen Ruhrgebiet VIA und ihre Einzelbetriebe EVAG, MVG und DVG vor allem damit beschäftigt sind, immer neue Negativschlagzeilen zu produzieren, bahnt sich weiter östlich eine neue Kooperation oder Fusion zweier Unternehmen an, die eher von Pragmatismus zeugt und nicht als erstes große Visionen präsentiert.

Bereits im Frühjahr 2013 hat der Ausschuss für Kreisentwicklung, Wirtschaft, Verkehr und Demografie des Ennepe-Ruhr-Kreises die Kreisverwaltung beauftragt, die Handlungsoptionen zur Ausgestaltung des ÖPNV mit gutachterlicher Unterstützung näher auszuarbeiten und zu bewerten. Das Ergebnis liegt inzwischen vor und wurde von den Kreisgremien gebilligt, nachzulesen in den Kreistagsdrucksachen 018/2015 und 005/2015.

Im Mittelpunkt stand dabei die Frage, welche Organisationsform am besten geeignet ist, um den ÖPNV im Kreisgebiet auf mittlere Sicht wirtschaftlich und zukunftsfähig zu gestalten. Hintergrund ist die Änderung des EU-Rechts. Nach Auslaufen der Bestandsbetrauung Mitte 2019 hat der Ennepe-Ruhr-Kreis die Vorgaben der EU-VO 1370 und des novellierten Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) unmittelbar anzuwenden. Ausgleichszahlungen des Kreises sind dann nur noch auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags möglich.

Vergabemöglichkeiten

Artikel 5 der EU-VO 1370 ermöglicht den zuständigen örtlichen Behörden dabei unterschiedliche Vergabemöglichkeiten:

- Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens und Leistungserbringung durch ein privates Verkehrsunternehmen
- Direktvergabe an einen „internen Betreiber“, über den die zuständige Behörde eine Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle ausübt
- Direktvergabe an ein benachbartes kommunales Verkehrsunternehmen, nachdem sich der Kreis mit der Eigentümerkommune dieses Unternehmens zu einer „Behördengruppe“ zusammengeschlossen hat.

Bei der Vergabe an einen „internen Betrei-

ber“ gibt es die Variante, wie bisher die überwiegend dem Kreis gehörende Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH (VER) zu betrauen oder die Leistungserbringung durch ein neues Gemeinschaftsunternehmen vorzunehmen, d.h. Einbindung eines strategischen Partners in die VER. Letztendlich könnte auch die bisherige Struktur mit Vergabe eines Teils der Leistungen an die VER und der übrigen an benachbarte kommunale Unternehmen erhalten bleiben. Notwendig ist auf jeden Fall, dass die bisher an der VER mitbeteiligten Städte Schwelm, Ennepetal, Gevelsberg, Sprockhövel und Wetter (Ruhr) ihre Anteile abgeben.

Im Gegensatz zu anderen Aufgabenträgern gibt es im EN-Kreis historisch bedingt ein recht buntes Bild von Anbietern. Die VER hat einen Anteil von ca. 58 % der Leistungen, vor allem im Südkreis, die Bogestra von rund 30 %, vor allem im Nordkreis, darunter auch die Straßenbahnstrecken nach Hattingen und Witten, und das Bundesbusunternehmen Busverkehr Rheinland (BVR) von ca. 7 %. Weitere Leistungen erbringen die EVAG, die Wuppertaler Stadtwerke (WSW), die Hagener Straßenbahnen (HST) sowie außerhalb der VRR-Finanzsystematik die Märkische Verkehrsgesellschaft (MVG).

Privatisierung ausgeschlossen

Bei der Bewertung der verschiedenen Vergabemöglichkeiten wird die Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens ausscheiden, da nach den Berechnungen der Berater von PricewaterhouseCoopers (PwC) nur mit Kosteneinsparungen in Größenordnungen zwischen 0,5 und 1,5 Mio. Euro jährlich zu rechnen sei. Dem stünden der Wegfall des heute praktizierten steuerlichen Querverbands in Höhe von 0,6 Mio. Euro/Jahr und die Notwendigkeit

der Einrichtung einer Steuerungsstelle für den ÖPNV beim Kreis (Kosten ca. 0,4 Mio. Euro/Jahr) gegenüber. Auch die Erfahrungen mit der Übernahme durch Private in anderen Kreisen (Minden-Lübbecke, Siegen-Wittgenstein) veranlassen den Kreis, diese Variante nicht weiterzuverfolgen.

Bei der Direktvergabe aller Leistungen an die VER als „internen Betreiber“ müsste die VER insbesondere die Leistungen im Nordkreis von der Bogestra übernehmen. Diese unterhält in Witten einen eigenen Betriebshof und ist am Weiterbetrieb dieser Linien interessiert. Es wäre mit schwierigen Verhandlungen zu rechnen. Dem stehen auch erhebliche wirtschaftliche Nachteile gegenüber, da der Kreis nicht mehr von der vergleichsweise günstigen wirtschaftlichen Situation der BOGESTRA profitieren würde. Er zahlt heute deutlich niedrigere Ausgleichszahlungen pro Bus-km an die Bogestra als an die VER oder andere VRR-Nachbarunternehmen. Die VER könnte die übernommenen Linien auch nicht einfach kostensenkend durch Subunternehmer betreiben lassen, da sie als „interner Betreiber“ die Mehrheit der Leistungen selbst durchführen muss. Auch diese Variante wird daher vom Kreis nicht weiterverfolgt.

Bogestra bevorzugt

Bei einer Übernahme der Leistungen im Gesamtkreis durch die Bogestra errechnen die Gutachter Einsparpotentiale in verschiedenen zentralen Bereichen (Overhead, Marketing, Vertrieb, Überwachung) zwischen 0,8 und 1,3 Mio. Euro/Jahr sowie bei der betrieblichen Optimierung von 450.000 bis 750.000 Euro/Jahr, die allerdings im Rahmen einer vertrauensvollen Zusammenarbeit nicht nur dem Kreis,

sondern auch den Gesellschaftern der Bogestra zufließen würden. In diesem Zusammenhang wäre zu prüfen, ob der Kreis dann auch Minderheitsanteile an der Bogestra übernimmt und darüber hinaus sich erhöhte Mitspracherechte für Entscheidungen sichert, die unmittelbar den Ennepe-Ruhr-Kreis betreffen. Weiterhin wäre auch die Nutzung des steuerlichen Querverbunds über den Bochumer Querverbundkonzern aushandelbar. Diese Variante soll auf jeden Fall weiterverfolgt werden.

Bei der Variante „Einbindung der Bogestra als strategischer Partner“ würde die Bogestra als (Minderheits-)gesellschafter in die VER eintreten und ggfs. entsprechendes Einlagekapital (z.B. Betriebshof Witten, benötigter Fahrzeugpark) in die neue Gesellschaft einbringen. Zur Sicherstellung der Belange der Gemeinden, die ihre Anteile abgeben müssten, ließe sich ein kommunaler Beirat als neues Organ der VER einrichten. Dies hätte den Vorteil, dass alle neun kreisangehörigen Städte gleichberechtigt in diesem neuen Gremium vertreten wären. Möglicherweise sind bei diesem Modell geringere wirtschaftliche Effekte zu erwarten, als wenn die VER (schrittweise) komplett in die Bogestra eingegliedert wird. Die erzielbaren Effizienzgewinne wären auch in dieser Variante gerecht zwischen den beteiligten Partnern aufzuteilen; zusätzlich wären die Bogestra und ihre Gesellschafter von unkalkulierbaren Risiken freizustellen. Auch diese Variante soll weiterverfolgt werden, ggf. auch als Übergangslösung bis zu einer Fusion von VER und Bogestra.

Inzwischen sind intensive Gespräche zwischen den beteiligten Kooperationspartnern angelaufen, die hoffentlich bald zu einem erfolgreichen Abschluss, auch im Sinne der Fahrgäste, führen werden.

Neues aus der Tarifwelt

Köln/Gelsenkirchen. (red) Im Land und in Teilen des VRR werden einige neue Tickets auf den Weg gebracht, um neue Zielgruppen zu erschließen. Außerdem beseitigt der VRR bisherige Einschränkungen beim SchokoTicket im Sinne der Fahrgäste.

Personen über 60 Jahren können ab dem 1. August 2015 ein Jahresabonnement für den

gesamten Bus- und Bahn-Verkehr in NRW abschließen. Das Ticket wird für monatlich 149

Tarif

Euro angeboten (1. Klasse 212 Euro). Zum Vergleich: ein entsprechendes SchönesJahr-Ticket NRW kostet monatlich rund 238 Euro (1. Klasse rund 337 Euro), das VRR-Bärenticket kostet seit dem 1. Januar 2015 78,10 Euro in der Preisstufe D (Region Nord oder Süd) und 103,80 Euro in der Preisstufe E (Gesamt-VRR). Das Schöne60Ticket NRW ist nicht übertragbar und beinhaltet keine Mitnahmeregelung. Der Vertrieb erfolgt in DB-Reisezentren und bei weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmen in NRW. Das Angebot soll nach zwei Jahren einer Erfolgs- und Preiskontrolle unterworfen werden.

Schokotickets bei VGM/VRL

Derzeit gelten VRR-Schokotickets in den VRR-Tarifgebieten von Münsterland und Ruhr-Lippe nur für SchülerInnen und Schüler mit Wohnsitz in den Städten/Gemeinden des Münsterland- und des Ruhr-Lippe-Tarifs, die in Tarifgebieten des VRR eine allgemeinbildende Schule besuchen oder umgekehrt. Die Verkehrsunternehmen des Münsterland- und Ruhr-Lippe-Tarifs empfehlen zum Schuljahresbeginn 2015/2016 eine Ausweitung der Geltungsbereiche des Schokotickets. Somit gelten ab dem 1. August 2015 für alle SchokoTickets im VGM/VRL-Tarifkragen dieselben Bedingungen wie für das übrige VRR-Ticketsortiment.

Online-Tarifpiloten in der KÖR

Das neue 30-TageTicket ist eine Variante der Ticket1000/Ticket2000-Familie mit einem abweichenden, frei wählbaren Gültigkeitszeitraum. Anders als die heutigen Ticket1000/2000-Angebote ist es nicht an einen konkreten Kalendermonat gebunden, sondern gilt von einem beliebigen, frei wählbaren Starttag an für 30 Tage (gleitende Gültigkeit). Das Kaufdatum bildet dabei den frühestmöglichen Starttag. Der Ticketpreis entspricht dem des jeweiligen Referenzangebotes Ticket1000/2000 bzw. Ticket1000/2000 9Uhr.

Zum Starttermin kostet z. B. ein Ticket1000 9Uhr in der Stadt Bochum (Tarifgebiet 36 mit dem Preisniveau A3) 51,20 Euro. Ab dem 1.

Januar 2016 werden sich alle Preise des 30-TageTicket folgerichtig im gleichen Umfang wie die für einen Kalendermonat gebundenen regulären Ticket1000 oder Ticket2000 erhöhen. Fällt der Gültigkeitszeitraum in zwei Tarifperioden, z. B. vom 10. Dezember 2015 bis zum 8. Januar 2016), gilt der am Starttag geltende Preis.

HappyHourTicket

Das HappyHourTicket ist ein spezielles Angebot für den Freizeitverkehr: zum Preis von 2,99 Euro ist es täglich in der Zeit von 18:00 Uhr bis 6:00 Uhr des Folgetages für beliebig viele Fahrten gültig, der Kauf soll schon vor Gültigkeitsbeginn für den jeweiligen Tag möglich sein.

30-TageTicket

Das 30-TageTicket und das HappyHourTicket werden nur in der Preisstufe A in den Städten Bochum, Bottrop, Herne, Gelsenkirchen, Dortmund und Wuppertal sowie in den Städten des Kreises Recklinghausen angeboten und sind nur in den Online-Ticketshops der jeweiligen Verkehrsunternehmen erhältlich. DSW21 beispielsweise bewerben als Verkaufswege die HandyTicket-App, den Browser auf dem Handy oder den heimischen Computer. Genutzt werden können alle öffentlichen Verkehrsmittel in den aufgeführten Städten. Auch für den Zwei-Waben-Tarif zwischen diesen Städten sind diese Tickets erwerbbar.

Die beiden Angebote sollen zunächst ein Jahr getestet werden.

Kommentar

Neue Tarifprodukte für spezielle Zielgruppen machen den Tarif nicht übersichtlicher. Aber wer neue Kunden gewinnen will, muss sich bewegen, auch beim Tarif. Das HappyHour-Ticket passt im Wettbewerb zum Pkw gut in die (Stadt-)Landschaft, denn das Parken ist in den Innenstädten nach 18:00 Uhr in der Regel kostenlos. Die KÖR-Unternehmen gehen hier quasi den entgegengesetzten Weg wie beispielsweise die Stadtwerke in Bielefeld, wo für den Nachtbus Sondertarife erhoben werden.

Teurere Zeiten für Schwarzfahrer: 60 Euro

Berlin. (dg) Das Bußgeld für das Fahren ohne Ticket wurde auf 60 Euro kräftig erhöht. "Der Automat oder Entwerter war kaputt" lassen die Fahrscheinprüfer als Ausrede oft nicht gelten.

Eine mögliche Lösung: einen Zeugen dabei haben. Selbstverständlich gibt es Ausreden, welche die Nutzung ohne Ticket erklären sollen. Wie etwa, dass man sein personenbezogenes Ticket vergessen hat. So kann man die Personalien aufnehmen lassen und die Karte nachreichen. Dann wird nur eine Bearbeitungsgebühr fällig. Die DB Reisezentren jagen leider die Kunden oft erst zur Einholung einer Gültigkeitserklärung an das Ticket ausstellende Verkehrsunternehmen. Die Vorlagefrist sollte hierbei in jedem Fall beachtet werden. Wer mehrmals schwarz fährt, muss allerdings auch mit einem Strafverfahren rechnen. Hier kann unter Umständen eine Geldstrafe bis zu einem Monatsgehalt verhängt werden. Was tun, wenn der Automat beim Verkehrsunternehmen defekt ist? Hier sollte man dringend die nächstmögli-

che Chance nutzen, um sich einen Fahrschein zu besorgen. Das kann zum Beispiel der nächste Stopp sein. Reisende, welche auf dem Weg zum nächsten Automaten in eine Kontrolle geraten, müssen darlegen, dass sie vergeblich versucht haben, ein Ticket zu kaufen. Wir empfehlen, ein Beweisfoto mit dem Smartphone aufzunehmen und einen Zeugen dabeizuhaben. Ferner sollte man die Automatennummer und die Art der Störung notieren. Wer die nächste Gelegenheit für einen Fahrscheinkauf nicht nutzt, sondern weiterfährt, muss damit rechnen, dass das erhöhte Beförderungsentgelt fällig wird. Ein Kontrolleur muss nicht immer akzeptieren, dass ein Entwerter oder Ticketautomat defekt war. Er hat allerdings auch einen großen Entscheidungsspielraum, den es im Sinne des Fahrgastes auch zu nutzen gilt.

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 16:30 Uhr bis 18:30 Uhr

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

Stv. Vors.: H. Kohring, Alter Uentropfer Weg 77, 59071 Hamm, ☎ 02381 487317, ✉ kohring@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Lothar Ebberts, Neugahlener Str. 20, 46149 OB, ☎ 0208 6351916, ✉ ebberts@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Johannes Gith, Weißenburger Str. 6, 45468 Mülheim, ☎ 0172 2036585 ✉ gith@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Oliver Mantel, Dortmund, ☎ 0231 13048788 und 0176 41573872, ✉ mantel@probahn-ruhr.de

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

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

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

Bitte als Verwendungszweck angeben: „Ruhrschiene“!

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

Vorsitzender: Franz 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,

☎ 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 600 Exemplare. Der Bezug ist für Mitglieder von PRO BAHN Münsterland und Ruhr kostenlos, Abonnement 5,- Euro pro Jahr.

Redaktion: Holger Kohring (hk) (V.i.S.d.P.), Axel Hercher (ah), ✉ info@ruhrschiene.de

Weitere Autoren: Moritz Balz (mb), Lothar Ebberts (le), Dirk Grenz (dg)

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** zu Fahrplänen und Tarifen wurden mit großer Sorgfalt recherchiert. Eine Gewähr für die Richtigkeit kann allerdings nicht übernommen werden.

Termine

Redaktion neu besetzt

(red) Mit dieser Ausgabe der Ruhrschiene geht die Redaktion in neuer Besetzung an den Start. Lothar Ebberts scheidet nach über zehn Jahren auf eigenen Wunsch aus der Redaktion aus und wird zukünftig nur noch Artikel schreiben. Auch hierbei möchte er zukünftig seinen Anteil deutlich reduzieren, um analog zum Marktanteil der DB am SPNV in NRW bald weniger als 50 % aufzuweisen, damit auch hier nicht mehr von einer Monopolstellung die Rede sein kann. Die Redaktion freut sich über Beiträge von den Mitgliedern, aber auch von anderen Interessierten.

Für Lothar Ebberts rückt zunächst Axel Hercher (Mülheim an der Ruhr) in die Redaktion auf. Axel Hercher hat schon bisher regelmäßig als Autor, vor allem aber beim Korrigieren der Texte mitgewirkt. Als Chefredakteur zeichnet weiterhin Holger Kohring verantwortlich. Die Änderung in der Besetzung soll auf der nächsten Regionalversammlung offiziell beschlossen werden.

August

Donnerstag, 06.08.2015, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

Donnerstag, 13.08.2015, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, UmweltHaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf

Dienstag, 18.08.2015, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Sonntag, 23.08.2015
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Aus der Arbeiterbewegung: H. Kämpchen und N. Gross
09:50 Uhr E Hbf ☎ (Service Point)

Dienstag, 25.08.2015, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

September

Donnerstag, 03.09.2015, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

Sonntag, 13.09.2015
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Tag des offenen Denkmals
10:10 Uhr E Hbf ☎ (Service Point)

Dienstag, 15.09.2015 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 22.09.2015, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Oktober

Donnerstag, 01.10.2015, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

Donnerstag, 08.10.2015, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, UmweltHaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf

Dienstag, 20.10.2015, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Samstag, 24.10.2015
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Besuch beim Nachbarn: Eupen
08:40 Uhr E Hbf ☎ (Service Point)

Dienstag, 27.10.2015, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

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

ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim: Büro Mülheimer Str. 91, Duisburg, ☎ ☎ Duisburg Hbf, ☎ Lutherplatz
O.Tram Oberhausen: „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)