



Gladbeck Ost: Bus und Bahn am Oberhof

Gladbeck. (le) Schon seit Jahrzehnten wird über eine Verlegung des Haltepunkts Gladbeck Ost näher zum Busbahnhof Oberhof diskutiert, lange Zeit hatte aber die Unsicherheit über die Zukunft der Strecke Wanne-Eickel – Dorsten Investitionen in die Modernisierung der Infrastruktur ausgebremst. Jetzt gibt es endlich einen Planungsfortschritt. Mit einer neuen Verknüpfung kann auch der marode Fußgänger- und Radfahrer-tunnel am Oberhof aufgegeben und durch eine ebenerdige Lösung ersetzt werden.



Der Fußweg von Busbahnhof Oberhof zum Haltepunkt Gladbeck Ost führt durch diesen wenig einladenden Tunnel. Foto: Dirk Grenz

Schon vor einigen Jahren wurde der Busbahnhof Oberhof, unter dem sich eine Tiefgarage befindet, in der ursprünglichen Form aufgegeben. Fast alle Busse halten seitdem auf beiden Seiten der bahnparallelen Grabenstraße/Zweckeler Straße, einzig die Linie 189 (Gladbeck – Essen-Karnap, BVR) bedient noch den östlichsten Bussteig im eigentlichen

In dieser Ausgabe:

- S. 1 – 2: Gladbeck, Dülmen**
- S. 3 – 5: Bahnfahrplan**
- S. 6 – 9: Sauerlandnetz, Neue Tickets**
- S. 9 – 11: Abellio, RV-Versammlung**
- S. 11 – 12: Impressum, Termine**

Gladbeck, Dülmen

Busbahnhof. Zum Umsteigen zwischen Bus und Bahn müssen Fahrgäste durch einen langen, wenig transparenten Tunnel (siehe Titelfoto), der die Grabenstraße, die Bahnstrecke und die Bahnhofstraße unterquert, und dann entlang der Bahnhofstraße zum gut 150 Meter entfernten liegenden östlichen Bahnsteigzugang des Haltepunkts Gladbeck Ost laufen. Viele scheuen diesen zeitraubenden Weg, sie überqueren das Bahngleis widerrechtlich oberirdisch, was sich an Trampelpfaden, zerstörten Zäunen und niedergedrückter Vegetation ablesen lässt.

Die Stadt Gladbeck hat daher vor einigen Jahren eine Neuplanung erstellt, bei der der Haltepunkt südlich der Buerschen Straße mit einem Zugang von der Westseite (Zweckeler Straße) neugebaut werden soll, so dass beim Umstieg das Bahngleis nicht mehr gequert werden muss. Der neue Bahnübergang soll in der Achse Hochstraße – Am Sägewerk liegen und barrierefrei an den neuen Bahnsteig anschließen. Der neue Busbahnhof soll entlang der Grabenstraße/Zweckeler Straße angeordnet werden. Ein neuer Kreisverkehr an der Grabenstraße/Bachstraße soll das Wenden von Bussen aus Richtung Norden ermöglichen.

Die Stadt beauftragte damals ein Ingenieurbüro, eine Machbarkeitsstudie für diese oberirdische Querung durchzuführen. Die Ingenieure entwarfen einen technisch durch Schranken gesicherten Übergang, bei dem die Schließzeiten bei Zügen aus Richtung Wanne-Eickel ca. 40 Sekunden, aus Richtung Dorsten wegen des anliegenden Haltepunkts (Durchrutschweg) ca. 120 Sekunden betragen würden. Dies wurde einer Überführung und einem neu zu bauenden Tunnel (der bestehende ist nicht mehr wirtschaftlich zu sanieren) gegenübergestellt. Der Vergleich fiel sehr eindeutig aus: Ein ebenerdiger Übergang ist die kostengünstigste und funktional sinnvollste Variante. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass sie von Fuß- und Radverkehr gut angenommen wird. Auch der Flächenverbrauch ist bei dieser Lösung der geringste. Brücke oder Tunnel müssten aufgrund der erforderlichen Barrierefreiheit mit über 130

Meter langen Rampen beidseits der Gleistrasse ausgestattet werden.

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass eine Verschlechterung des Sicherheitsniveaus im Vergleich zum heutigen Bestand nicht genehmigungsfähig ist. Zwar bietet ein Tunnel theoretisch eine größere Sicherheit als ein Bahnübergang, allerdings nur wenn er auch von allen Nutzenden uneingeschränkt angenommen wird. Das ist allerdings bei dem heutigen Tunnel aufgrund des desolaten Zustands und der großen Umwege im Vergleich zur direkten Gleisquerung nicht der Fall.

Auch DB Netz hat bestätigt, dass das Ingenieurbüro einen regelkonformen Bahnübergang geplant hat, dessen Sicherheitsniveau gegenüber einem Tunnel nicht abfällt. Die DB Netz AG stellt daher für die Stadt Gladbeck einen Genehmigungsantrag beim Eisenbahn-Bundesamt, mit dem Ergebnis wird in der zweiten Hälfte des Jahres 2022 gerechnet. Danach können die entsprechenden Detailplanungen und Vergaben erfolgen, so dass in den Jahren 2025 und 2026 mit dem Neubau des Bahnübergangs und des Haltepunkts gerechnet werden kann. Für den Busbahnhof ist die Fertigstellung in 2027 vorgesehen. Während der Bauzeit müssen über längere Zeiträume Umleitungen für Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer und Busse eingerichtet werden.

VRR-Tarif bis Dülmen

Gelsenkirchen. (le) Aufgrund der geplanten Aufwertung der RE-Linie 2 zum RRR 7 (Düsseldorf – Osnabrück) ist die Stadt Dülmen (Kreis Coesfeld) an den VRR mit der Bitte herangetreten, den VRR-Tarif bis Dülmen auszuweiten. Nach längeren Verhandlungen ist jetzt eine Erweiterung des VRR-Tarifkragens um das Tarifgebiet Dülmen in den Gremien von VRR und NWL behandelt worden. Damit kann dann neben dem Bahnhof Dülmen auch der Bahnhof Buldern mit VRR-Tickets erreicht werden, sie gelten auch in den Bussen im gesamten Stadtgebiet. Eine Umsetzung ist zum 01.04.2022 geplant.

Neues im Bahnfahrplan

NRW. (le) Während es im SPNV auch aufgrund der Pandemie-Auswirkungen sowie der unklaren Finanzsituation in Folge der Probleme mit Abellio und Keolis nur wenige Angebotsausweitungen gibt, sind im Fernverkehr zum Fahrplanwechsel am 12.12. einige wichtige Änderungen vorgenommen worden.

Im Fernverkehr gibt es einige neue ICE-Verbindungen, auf bestehenden Verbindungen werden die Kapazitäten vergrößert. Besonders hervorzuheben ist die Verstärkung auf der Relation Köln – Duisburg – Hamburg, wo jetzt stündlich direkte Züge angeboten werden. Die IC-Linie 30 (Stuttgart – Hamburg) wird weiterhin bedingt durch die Bauarbeiten am Dortmunder Hbf ab Essen über Gelsenkirchen nach Münster geführt. Zusätzlich wird auch die ICE-Linie 42 (München – Mannheim – NBS – Köln – Duisburg – Dortmund) mit den meisten Zugpaaren nach Hamburg verlängert. Hier werden die neuen ICE-XXL mit 900 Sitzplätzen und 8 Fahrradstellplätzen eingesetzt. Damit erhält Bochum wieder sechs Direktverbindungen mit Hamburg, Münster bekommt so zweistündliche Direktverbindungen über die NBS Richtung Frankfurt Flughafen. Zwei Zugpaare am Tag werden über die Wupperstrecke geführt. In den entsprechenden Stunden verkehren Sprinterzüge von Köln über die Ruhr nach Hamburg.

Im Gegenzug entfallen ab Dortmund die entsprechenden Fahrten der bisherigen IC/ICE-Linie 31 (Nürnberg – Köln – Hamburg) über Wuppertal und Hagen nach Hamburg. Es verbleiben in diesem Jahr nur die zwei Direktverbindungen für die Wupperstrecke, die im Rahmen der ICE-Linie 42 angeboten werden und damit auch neue Direktverbindungen nach München über die NBS und Stuttgart bieten. Für das Fahrplanjahr 2023 plant die DB hier aber wieder mehr Direktzüge nach Hamburg.

Sprinter Köln - Berlin ohne Halt

Drei neue Sprinterzüge verbinden Köln und Bonn ohne weitere Zwischenhalte direkt mit Berlin. Gegenüber früheren Planungen wird der SPNV-Fahrplan dadurch nur geringfügig

tangiert. Einzige Anpassung in unserem Raum: In den entsprechenden Stunden wird der RE 6 zwischen Gütersloh und Dortmund und der RE 13 zwischen Hamm und Hagen um bis zu drei Minuten verschoben.

Nightjet nach Zürich

Ein neuer täglicher Nightjet der ÖBB auf der Relation Amsterdam – Zürich bietet auch neue Tagesrandverbindungen zwischen dem Ruhrgebiet und Amsterdam, zumal auf diesem Zug auch Sitzwagen angeboten werden. Allerdings wird dieser Zug aufgrund von Bauarbeiten auf der Betuwestrecke anstelle der Fahrt über Emmerich recht häufig über Venlo umgeleitet und hält dann auf deutschem Gebiet erst in Köln.

IC 34 bindet Südwestfalen an

Im neuen Fahrplan ist auch die mit Doppelstockwagen des Typs IC 2 gefahrene IC-Linie 34 (Frankfurt – Dortmund/Münster) enthalten. Hier fahren die Züge zweistündlich, allerdings nördlich von Siegen in unterschiedlichen Fahrplänen. Sechs Zugpaare halten bis Letmathe mit Ausnahme von Welschen-Ennest an allen auch vom RE 16 bedienten Halten und fahren anschließend am Hagener Hauptbahnhof vorbei über Witten nach Dortmund. Sie ersetzen zwischen Siegen und Letmathe damit die parallelen Fahrten des RE 16, der in den entsprechenden Stunden nur noch zwischen Iserlohn und Essen unterwegs ist. Auf diesem Abschnitt sowie zwischen Siegen und Dillenburg können diese IC-Züge mit allen Nahverkehrstickets genutzt werden.

Ansonsten gelten hier auch alle Angebote des Fernverkehrstarifs inklusive BahnCard-Rabatt. So kostet eine einfache Fahrt von Letmathe nach Siegen im WestfalenTarif 18,20

Bahnfahrplan

Euro, die DB bietet diese Relation auch zum Super Sparpreis von 17,90 Euro an.

Zwei Zugpaare fahren ab Siegen mit Halt nur in Lennestadt-Altenhundem und Letmathe und dann über Schwerte, Unna und Hamm nach Münster. Diese Züge können von Nahverkehrsahrgästen nicht genutzt werden. Ein Zugpaar ist durchgebunden bis Norddeich Mole und ersetzt hier ein Zugpaar der IC-Linie 35 (Köln – Norddeich), das wiederum stattdessen ab Münster über Bremen nach Bremerhaven-Lehe verkehrt. Leider ist zwischen den beiden zeitgleich verkehrenden Zügen in Münster kein Korrespondenzanschluss möglich, da sie auf unterschiedlichen Bahnsteigen halten.

Auch auf dem Abschnitt Siegen – Dillenburg musste der SPNV-Fahrplan an den IC 34 angepasst werden. Der RE 99 (Frankfurt – Siegen) muss alle zwei Stunden um rund zehn Minuten verschoben werden. Dies betrifft jeweils die Kurzfahrten zwischen Gießen und Siegen. Da sie dadurch in die Fahrplanlage der RB 95 (Siegen – Dillenburg) geraten, bedienen sie alle Halte zwischen Siegen und Dillenburg mit, so dass die entsprechenden Kurse der RB 95 entfallen können. Leider verpasst der RE 99 dann die meisten Anschlüsse in Siegen Hbf, die der IC 34 hingegen erreicht, sogar mit deutlich längeren Übergangszeiten als der RE 99.

Auch konnte der IC 34 zum Fahrplanwechsel nur teilweise in Betrieb gehen, da die hochwasserbedingten Bauarbeiten an der Strecke zwischen Hagen und Werdohl nicht rechtzeitig beendet werden konnten. So wurde zunächst nur zwischen Frankfurt und Siegen sowie zwischen Münster und Norddeich gefahren. Von Siegen nach Dortmund gab es einen direkten SEV-Bus, der aufgrund der Sperrung der A 45 in Lüdenscheid mit einer Fahrzeit von dreieinhalb Stunden geplant wurde. Die Zwischenhalte von Siegen bis Werdohl wurden weiterhin durch Zusatzfahrten des RE 16 von Abellio bedient.

Hellertalbahn

Die größten Veränderungen im Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) gibt es bei der RB 96

(Betzdorf – Neunkirchen – Dillenburg, Hellertalbahn), die zuletzt die Linie mit den größten Bedienungslücken (bis zu drei Stunden) im gesamten NWL war. Auch die Bedienzeiten waren abschnittsweise unzureichend. Jetzt wird zwischen Betzdorf und Neunkirchen an allen Tagen durchgängig stündlich gefahren, montags bis freitags ab 5 Uhr, samstags ab 6 Uhr und sonntags ab 9 Uhr. Die erste Fahrmöglichkeit ab Neunkirchen Richtung Betzdorf ist so in der Woche mehr als zwei Stunden früher als bisher.

Zwischen Neunkirchen und Haiger fahren die Züge dank zweier zusätzlicher Zugpaare jetzt mindestens alle zwei Stunden. Diese Züge führten leider dazu, dass zwei Fahrten Richtung Dillenburg in Würgendorf eine Standzeit von 26 Minuten haben, da zwischen Würgendorf und Haiger keine Kreuzungsmöglichkeit besteht.

Zukünftig Stundentakt?

Der NWL plant für die Zukunft ein Bedienmodell der Hellertalbahn im Stundentakt, das in den Deutschlandtakt eingepasst ist und an beiden Streckenenden optimale weiterführende Anschlüsse bieten soll, in Betzdorf an den RE 9 (Aachen – Siegen), in Dillenburg an die RB 40 (Dillenburg – Gießen – Frankfurt, Mittelhessen-Express). Bisherige Planungen des Zweckverbands Westfalen-Süd (ZWS) waren nicht erfolgreich, da immer wieder neue Kostenposten auftauchten und dennoch die notwendigen Anschlüsse im Knoten Dillenburg nicht erreicht werden konnten. Der jetzige Ansatz des NWL beruht auf geänderten Rahmenbedingungen. So wird statt des bisherigen Dieselbetriebs der Einsatz batterie-elektrischer Züge (BEMU) unterstellt. Die notwendigen Infrastrukturausbauten umfassen Anpassungen in den Bahnhöfen Herdorf, Neunkirchen, Burbach und Würgendorf, die abschnittsweise Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 100 km/h (heute 80 km/h) sowie die Auffassung von bis zu vier Stationen auf der Gesamtstrecke. Zudem bietet die Insolvenz des Schrotthändlers am Bahnhof Neunkirchen endlich die Chance, das

Gelände für den Bau eines zweiten, von EBA und DB Netz geforderten Bahnsteigs zu nutzen.

Die Verbindung von Essen nach Borken bzw. Coesfeld wird zukünftig durchgängig als Flügelzugbetrieb des RE 14 durchgeführt (bislang RE 14/RB 45). Für die Relation Coesfeld – Essen ist ein Umstieg in Dorsten nur noch bei einer Spätfahrt erforderlich, in Gegenrichtung gar nicht mehr. In den Spitzenstunden montags bis freitags werden in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags je zwei Zugpaare der Verstärkerkurse Essen-Steele – Dorsten jeweils in beide Richtungen bis Borken verlängert. Diese Züge halten nicht in Hervest-Dorsten und Deuten.

Bocholt noch nicht unter Strom

Der Flügelzugbetrieb des RE 19 (Düsseldorf – Arnhem/Bocholt) sollte zum Fahrplanwechsel am 12.12. aufgenommen werden. Leider konnte die Elektrifizierung der Strecke Wesel – Bocholt nicht rechtzeitig fertiggestellt werden. Zur Begründung der Verzögerung verwies DB Netz auf den Diebstahl von rund einem Kilometer Oberleitung sowie einen Coronaausbruch bei der beteiligten Baufirma, durch den ein Drittel der eingesetzten Bauarbeiter in Quarantäne musste. Die Wiedereröffnung der Strecke ist jetzt für den 01.02.2022 vorgesehen.

Bocholt wird dann tagsüber direkt an Düsseldorf angeschlossen, nur am frühen Morgen und abends muss in Wesel in den Zugteil, der von bzw. nach Arnhem verkehrt, umgestiegen werden, da in diesen Zeiten nur ein Einzeltriebwagen zwischen Düsseldorf und Wesel verkehrt. Die Fahrplanzeiten verändern sich gegenüber dem früheren Fahrplan deutlich, zwei zusätzliche Fahrtenpaare an Sonn- und Feiertagen kommen hinzu. Die letzte tägliche Verbindung startet in Bocholt dann um 23:18 Uhr, die letzte Ankunft ist um 23:42 Uhr. Leider besteht in beiden Richtungen vorher eine zweistündige Bedienungslücke. Auch ist bislang nicht vorgesehen, den örtlichen Busverkehr an die Zuganschlüsse anzupassen. Der Übergang auf die Stadtbusse verlängert sich gegenüber

dem früheren Bahnfahrplan ganz überwiegend um eine Viertelstunde.

RE 6 bald wieder über Neuss

Wegen der Bauarbeiten im Knoten Köln verkehrt der RE 6 (Minden – Köln/Bonn Flughafen) seit über einem Jahr nur noch rechtsrheinisch von Düsseldorf nach Köln/Bonn Flughafen mit Halt nur in Köln Messe/Deutz (tief). Diese Änderung wird von den Fahrgästen aufgrund der langen Fahrzeiten und der Nichtbedienung des Kölner Hauptbahnhofs nur sehr begrenzt angenommen. Sie erscheint oft auch nicht in der Fahrplanauskunft, da Verbindungen mit Umstieg auf die S 13 schneller sind. Daher sollte im neuen Fahrplanjahr wieder der Regelweg über Neuss und Dormagen genommen werden. Alle Fahrten laufen dann bis Köln Hbf, zwei Fahrtenpaare am frühen Morgen können bis Köln/Bonn Flughafen ohne Halt in Köln Messe/Deutz verlängert werden.

Leider haben sich auch die Bauarbeiten am neuen Regionalbahnsteig in Düsseldorf-Bilk verzögert (Begründung der DB: verzögerte Schienenlieferung, abweichende Bestandspläne, Altmaterial im Untergrund), so dass der RE 6 voraussichtlich erst ab 01.02. wieder diesen Weg nehmen kann und dann wieder mehr Fahrmöglichkeiten von Düsseldorf nach Köln Hbf angeboten werden. Nach Fertigstellung des neuen Regionalbahnsteigs werden voraussichtlich ab dem Frühjahr 2022 die Linien RE 4, RE 6, RE 10, RE 13 und RB 39 (mit Ausnahme einzelner Verstärkerfahrten) in Düsseldorf-Bilk halten. Hier werden gute Anschlüsse an die Stadtbahnen der Wehrhahnlinie sowie die Busse Richtung Universität geboten.

Herten bald am Netz

Auf der Hertener Bahn (S 9) soll im Laufe des Fahrplanjahrs der Halt in Herten in beide Richtungen in Betrieb genommen werden. Die Fertigstellung der neuen Bahnsteige in Herten-Westerholt und Gelsenkirchen-Buer Nord (für die Züge von/nach Recklinghausen) ist für das Fahrplanjahr 2023 vorgesehen.

Sauerlandnetz 3.0

Unna. (le) Seit Dezember 2016 wird auf dem Sauerlandnetz das mit der Neuausschreibung geplante neue Fahrplankonzept gefahren. Die Erfahrungen mit dem bisherigen Betriebskonzept haben gezeigt, dass dieses noch nicht an allen Stellen optimal ist. So werden z.B. aus dem Sauerland kommend in Hagen keine idealen Nahverkehrsanschlüsse in Richtung Köln oder Düsseldorf erreicht. Daher hat der NWL jetzt ein neues Konzept unter dem Arbeitstitel Sauerlandnetz 3.0 erarbeitet, das schrittweise umgesetzt werden soll.

Leider gibt es immer wieder Probleme mit den knappen Anschlüssen des RE 17 (Hagen – Warburg – Kassel) in Schwerte und in Warburg. Zudem ist ab 2023 vorgesehen, dass der RE 11 (Düsseldorf – Kassel-Wilhelmshöhe) stündlich bis Kassel verkehrt, was bei Beibehaltung des heutigen Fahrplans bedeuten würde, dass der RE 17 immer in Warburg endet und die Obere Ruhralbahn ihre Direktverbindung nach Kassel verliert. Von hessischer Seite gibt es Interesse an einer häufigeren Bedienung der Strecke Warburg – Kassel. Auch die Anschlüsse in Fröndenberg und Brilon Wald sind nicht optimal.

ITF-Knoten für RE 17

Da zwischen den beiden Knotenbahnhöfen Fröndenberg und Brilon Wald eine Fahrzeit von knapp unter 60 Minuten besteht, eignen sich diese Bahnhöfe als ITF-Knoten mit Rundumanschlüssen. Dazu ist erforderlich, dass die heutige Kreuzung auf dem eingleisigen Abschnitt Brilon Wald – Warburg von Marsberg nach Westheim verlegt wird, wo die entsprechende Gleisinfrastruktur neugebaut werden muss.

Im neuen Konzept wird die Fahrplanlage des RE 17 um rund 25 Minuten verschoben. Brilon Wald und Fröndenberg werden damit Nullknoten mit Rundumanschlüssen in alle Richtungen. In Hagen hat der RE 17 damit Anschluss an den RE 4 Richtung Düsseldorf und den RE 7 Richtung Köln, in Schwerte an die RB 53 nach Dortmund und Iserlohn. Die neue Fahrplanlage ermöglicht wahrscheinlich auch die stündliche Bedienung der heute nur unregelmäßig angefahrenen Halte Beringhausen, Messinghausen und Hoppecke. Mit einer stündlichen Durchbindung nach Kassel-Wilhelmshöhe soll dort perspektivisch der ICE-Anschluss nach

München erreicht werden.

Anpassung RE 57 und RB 54

Die Fahrplanlage des RE 57 muss dementsprechend ebenfalls geändert werden. Sie wird um eine halbe Stunde verschoben. Dies ermöglicht in Dortmund einen entspannten Anschluss an RE 6 und RE 3 in beide Richtungen. Das Flügelungskonzept nach Winterberg und Brilon Stadt soll beibehalten werden, eine Verlängerung in Brilon bis ins Gewerbegebiet (Fa. Egger) ist vorstellbar. Um den optimalen Anschluss vom Südstast der Hönnetalbahn RB 54 (Unna – Neuenrade) beizubehalten, soll diese auch um 30 Minuten gedreht werden. Damit gibt es auch die Möglichkeit, in Zukunft die Fahrten Neuenrade – Fröndenberg nach Hagen zu verlängern. Mit diesem zusätzlichen Angebot könnten auch die früheren Zwischenhalte auf diesem Abschnitt Geiseke, Langschede, Schwerte Ost und Westhofen wieder eingerichtet werden. In Schwerte bestünde Anschluss zur RB 53 nach Dortmund und Iserlohn, in Hagen zum RE 13 Richtung Düsseldorf.

Der Nordabschnitt der RB 54 wäre nicht nur voll in den Rundumanschluss in Fröndenberg mit dem RE 17 eingebunden, in Unna wird auch der heute knapp verpasste Anschluss an die RB 59 Richtung Dortmund sicher erreicht. Mit einer Verkürzung der Fahrzeit zwischen Fröndenberg und Unna um drei bis vier Minuten wäre es auch möglich, einen Anschluss an den RE 13 Richtung Hamm und Münster zu schaffen. Entsprechende Machbarkeitsuntersuchungen sind bei DB Netz beauftragt.

In Brilon Wald soll die nicht zum Sauerlandnetz gehörende RB 97 (Brilon Stadt – Korbach – Marburg in den ITF-Nullknoten eingebunden

werden. Dies wird zusammen mit dem NVV und dem RNV geplant, um die Infrastrukturbedarfe in Hessen und die Anschlussknoten Korbach und Marburg zu berücksichtigen. Übergangsweise käme es in Brilon Wald zu verlängerten Umsteigezeiten. Für die Verlängerung der Linie über Brilon Stadt hinaus nach Paderborn ist eine Machbarkeitsstudie in Bearbeitung.

Röhrtalbahn mit Anschlüssen

Für die zur Reaktivierung vorgesehene Röhrtalbahn Neheim-Hüsten – Sundern ist in dem Konzept eine gute Anbindung möglich. Durch eine Zugkreuzung in Hüsten West können in Neheim-Hüsten gute Anschlüsse zum RE 57 Richtung Dortmund und zum RE 17 Richtung Kassel erreicht werden.

Neben dem Kreuzungsbahnhof Westheim (denkbar wäre auch ein wiederhergestellter zweigleisiger Abschnitt in diesem Bereich) ist eine zweite Bahnsteigkante in Brilon Stadt erforderlich. Der Fahrzeugbedarf erhöht sich nur leicht um einen Triebwagen. Durch zukünftigen Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (z. B. BEMU) kann die Betriebsqualität durch höhere Fahrzeitreserven erhöht werden.

Jetzt soll ein Stufenkonzept zur Umsetzung erarbeitet werden, bei DB Netz werden entsprechende Fahrbarkeits-Untersuchungen beauftragt. Im Idealfall kann ein Abhängen des Sauerlands in Warburg mit Umsteigezwang auf den RE 11 nach Kassel vermieden oder zumindest zeitlich befristet werden.

Neue Tickets: eazy.nrw und Flex

Gelsenkirchen/Köln. (le) Zwei neue Tickets erweitern die Wahlmöglichkeiten im VRR-Tarif: Zum 01.12.2021 startete der NRW-weite eTarif, ab dem 01.01.2021 können Kunden das VRR-FlexTicket buchen. Für die Nutzung beider Tickets ist die Benutzung eines Smartphones erforderlich.

Schon seit mehreren Jahren laufen in den verschiedenen Tarifräumen Pilotversuche mit elektronischen Tarifen, im VRR unter dem Namen NextTicket. Das Land hat mit den Verbundgesellschaften eine Vereinbarung zu einer weitgehend einheitlichen Gestaltung dieser Tarife geschlossen und das Kompetenzzentrum Marketing und Tarif beauftragt, für über die Verbundgrenzen gehende Fahrten einen NRW-Dachtarif zu entwickeln, der jetzt unter dem Namen eazy.nrw an den Start gegangen ist. Einheitlich ist überall die Tarifgestaltung aus einem Grundpreis für jede Fahrt sowie einem Leistungspreis für die zurückgelegte Entfernung, die einheitlich nach der Luftlinie, aufgerundet auf volle Kilometer, berechnet wird, so dass unterschiedliche Wege zum Ziel einheitlich bepreist werden.

Regionale Preisunterschiede

Die Grund- und Leistungspreise werden in den einzelnen Tarifräumen (VRR, VRS, AVV, WestfalenTarif) unterschiedlich festgelegt, sind

aber so aufgebaut, dass an den Tarifraumgrenzen keine merkbaren Preissprünge entstehen. Bei den Tarifräumen werden die im herkömmlichen Tarif angewandten Kragenbereiche nicht berücksichtigt. Verläuft die Luftlinie einer Fahrt ganz innerhalb eines Tarifraums, werden Grund- und Leistungspreis des Tarifraums angewandt, ebenso wenn ein Teil der Luftlinie außerhalb von NRW liegt. Das gilt z. B. für die Relation Rheine – Minden, eine Korridorfahrt durch Niedersachsen, die ganz nach dem eTarif des Westfalentarifs bepreist wird.

Schneidet die Luftlinie jedoch eine oder mehrere Grenzen zwischen den NRW-Tarifräumen, wird der Grundpreis des NRW-eTarifs angewandt, die einzelnen Abschnitte in den unterschiedlichen Tarifräumen ermittelt und nach kaufmännischer Rundung anteilig die entsprechenden Leistungspreise der Tarifräume berechnet. Läuft die Fahrt auch durch Gebiete außerhalb NRW, werden diese Abschnitte im gleichen Verhältnis, wie die Luftlinienabschnitte der Tarifräume zueinanderstehen, auf diese

Neue Tickets

verteilt. Durch diese Heranziehung der Luftlinie kann es vorkommen, dass bestimmte Fahrten zum NRW-eTarif abgerechnet werden, auch wenn der Gesamtweg nur im VRR-Tarifraum zurückgelegt wird. Das gilt z. B. für eine Fahrt von Waltrop in den Dortmunder Norden, unabhängig davon, ob über Lünen-Brambauer oder Dortmund-Mengede gefahren wird. Die Grundpreise betragen 1,30 Euro (AVV), 1,40 Euro (WestfalenTarif), 1,50 Euro (VRR, VRS), 1,60 Euro (NRW- eTarif), die Leistungspreise pro km sind 0,20 Euro (VRS), 0,25 Euro (VRR, AVV), 0,27 Euro (WestfalenTarif).

Preisdeckel

Es werden für die einzelnen Tarifräume unterschiedliche Preisdeckel angewandt. Im VRR-eTarif gibt es sowohl einen Deckel für die Einzelfahrt entsprechend dem Einzelticket des analogen Tarifs in der entsprechenden Preisstufe sowie für 24 Stunden in Höhe von 25 Euro. Beim eTarif des WestfalenTarifs gibt es Preisdeckel für die Einzelfahrt in Münster, Bielefeld, Paderborn, Hamm, Gütersloh und Detmold sowie für 24 Stunden in einzelnen Städten und Gemeinden (zwischen 4,00 Euro und 7,50 Euro) bzw. im Gesamtraum des WestfalenTarifs (25 Euro). Im VRS und AVV gibt es nur Preisdeckel für 24 Stunden in Höhe von jeweils 19 Euro. Beim NRW-eTarif gilt ein 24-Stunden-Preisdeckel von 30 Euro, hierbei werden auch Fahrten zu den eTarifen der einzelnen Teilräume mitgerechnet.

Für die Teilnahme am NRW-eTarif benötigen Kund*innen eine Nutzungsvereinbarung mit einem Vertragspartner (Verkehrsunternehmen) des NRW-eTarifs und die App auf dem Smartphone. Vor Antritt der Fahrt muss er/sie in der App vor dem Einsteigen durch Betätigung des entsprechenden Buttons einchecken, ebenso bei Beendigung der Fahrt wieder auschecken (CiCo = Check-in Check-out). Zur Nutzung der eTarif-App müssen Kund*innen die Ortungsdienste des Smartphones in den Einstellungen (mindestens GPS) sowie die mobile Datennutzung aktivieren. Daher bieten einige

Apps bereits heute die Möglichkeit, dass die Fahrgäste nach Beendigung der Fahrt nach einer Vorwarnung aktiv ausgecheckt werden (CiBo = Check-in Be-out).

Unterschiedliche Apps

Zunächst kann die App mobil.nrw den neuen NRW-eTarif anbieten. Die bestehenden Apps der Verbundunternehmen wie Mutti der Bogestra oder ZÄPP der Ruhrbahn werden in den nächsten Wochen oder Monaten diese Funktionen ebenfalls anbieten. Unter www.eezy.nrw kann man über den Preisrechner beliebige Verbindungen aufrufen und berechnen lassen, wobei es bei Relationen, deren Luftlinien auch durch Gebiete außerhalb NRW liegen, noch keine richtigen Angaben gibt. So findet man heraus, dass mit dem neuen Tarif nach Luftlinienentfernung die Fahrt von Oberhausen Hbf nach Duisburg Hbf 3,50 Euro statt 6,00 Euro mit dem herkömmlichen Tarif kostet.

Für Gelegenheitsfahrgäste

Der neue eTarif ist bislang ein Angebot für Gelegenheitsfahrgäste. Für Dauerkunden sollen noch passende Abonnements unabhängig von den festen Tarifgrenzen beim herkömmlichen Tarif entwickelt werden (Stichwort Homezone).

Gelungen ist auf Druck des Landes eine einheitliche Benutzeroberfläche für die verschiedenen eTarife in NRW bei Beibehaltung regional unterschiedlich festgesetzter Tarife und Preisdeckel. Auch wurde besonders beachtet, dass Preise einheitlich berechnet werden, unabhängig von dem vom Kunden gewählten Fahrweg und der Fahrtrichtung.

Erste Versuche ergaben, dass es noch Probleme mit der Standorterfassung gibt. Generell muss der Fahrgast beachten, dass er selbst dafür verantwortlich ist, dass sein Smartphone jederzeit geortet werden kann und die Anzeige bei einer Kontrolle funktioniert. Wichtiger Tipp: Immer ein aufgeladenes Powerpack mitnehmen! Sonst ist man nach den Tarifbestimmungen schnell ein Schwarzfahrer.

VRR FlexTicket

Zum Jahresbeginn 2022 startet das VRR FlexTicket, das vor allem für Pendler im Home-Office gedacht ist, aufgrund seiner Konstruktion aber auch weitere Kundenkreise ansprechen sollte. Es ist als Abo geplant, beruht auf dem Prinzip der BahnCard und gibt Einzelkunden für einen festen Grundpreis für jeweils 30 Tage lang Rabatt auf beliebig viele Einzeltickets außer für die Kurzstrecke unabhängig von Gültigkeitsgebieten. Das FlexTicket wird in zwei Modellen angeboten:

Flex 25: 3,90 Euro + 25 % Rabatt auf Einzel- und FahrradTickets

Flex 35: 8,90 Euro + 35 % Rabatt auf Einzeltickets + gratis Fahrradmitnahme

Das Ticket kann jederzeit zum Ende eines 30-Tage-Zeitraums ohne eine Frist gekündigt werden. Im Gegenzug wird das nur digital angebotene 7-TageTicket des VRR wieder abgeschafft. Beim ebenfalls nur digital erhältlichen 10er Ticket soll nach einer halbjährigen Marktbeobachtung über den Verbleib im Sortiment entschieden werden.

Für HomeOffice-Arbeitnehmer

Dieses Ticket ist nicht nur für Pendler ideal, die nur noch an einzelnen Tagen in der Woche zur Arbeit fahren müssen, es eignet sich auch für Kunden, die regelmäßig unterschiedliche Ziele haben, die aber oft schlecht in den Gültigkeitsbereich einer Zeitkarte passen.

Abellio NRW stellt den Betrieb ein

Gelsenkirchen/Hagen. (le) Vor genau einem Jahr fragten wir in der Ruhrschiene 2020#4 „Fährt Abellio weiter in NRW?“. Seit dem 14.12. steht endgültig fest: Abellio NRW stellt auf den 14 Linien der fünf Verkehrsverträge Niederrheinnetz, S 7, Ruhr-Sieg-Netz 2, RRR Los 1 und S-Bahn-Rhein-Ruhr Los B den Betrieb zum 01.02.2022 ein. Im Rahmen von Notvergaben übernehmen DB Regio, National Express und VIAS Rail den Betrieb. Wie ist es soweit gekommen?

Schon seit mehr als einem Jahr verhandeln die nordrhein-westfälischen SPNV-Aufgabenträger und die hier verkehrenden SPNV-Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) über eine Anpassung der laufenden Verkehrsverträge, insbesondere hinsichtlich der Indexierung der Personalkosten sowie der Baustellenfolgekosten, die durch die extrem gestiegene Zahl und Intensität der Baustellen im Netz entstehen. Bei letzterem geht es für die EVU sowohl um die Kosten für Schienenersatzverkehre als auch um Pönale, die aufgrund baustellenbedingter Verspätungen fällig werden. Denn die Pönale für Verspätungen und Zugausfälle müssen von den EVU bislang generell verschuldensunabhängig bezahlt werden.

Dabei ist auch die rechtliche Situation zu beachten. Verträge dürfen im Nachhinein nur in engen Grenzen verändert werden, wenn während der Vertragslaufzeit unvorhersehbar neue Entwicklungen eingetreten sind, und sie müs-

sen für alle EVU in gleicher Weise angepasst werden. Für jeden Verkehrsvertrag musste einzeln ermittelt werden, welche Veränderungen seit dem Abschluss des Verkehrsvertrags eingetreten waren. Die von den EVU gelieferten Daten wurden durch Wirtschaftsprüfer testiert, und so konnte für die jeweiligen Verträge ein Ausgleichsanspruch ermittelt werden.

Bei Abellio Deutschland verschärfte sich die Situation im Frühjahr 2021, weil der Mutterkonzern, der vorher Verluste in Deutschland durch Gewinne in Großbritannien ausgleichen konnte, nur noch begrenzt Mittel von seinem Eigentümer, der Nederlandse Spoorwegen (NS), zur Verfügung hatte. Ende Juni ging Abellio Rail in ein gerichtlich kontrolliertes Schutzschirmverfahren, in dem innerhalb drei Monaten die Sanierungsmöglichkeiten der einzelnen Teilunternehmen ausgelotet werden sollten. Allerdings ließ sich dies bei Abellio NRW wegen der komplexen Lage nicht bis Ende September

bewerkstelligen, und daher wurde eine Fortführungsvereinbarung geschlossen, nach der Abellio auf den fünf Netzen den Betrieb bis zum 31.01.2022 fortführt. Die Verhandlungen zwischen den Aufgabenträgern und Abellio liefen weiter. Zur Verhandlung stand ein Plan A, nach dem Abellio in den beiden großen Verträgen (RRX und S-Bahn) bis zum Fahrplanwechsel Ende 2023 weiterfährt und anschließend ein neuer Betreiber diese Netze übernimmt. In den drei anderen Verträgen sollte Abellio bis zum jeweiligen Vertragsende fahren, zudem wurde von Abellio eine angemessene Kompensationszahlung für die nicht voll erfüllten Verträge erwartet. Plan B hingegen sieht vor, dass alle fünf Verträge zum 01.02.2022 per Notvergabe an ein anderes EVU übergehen, wobei der VRR den Personalübergang zum neuen Betreiber anordnet. Zu Plan A gab es eine kritische Bewertung wegen der beihilferechtlichen Zulässigkeit, es sollte eine Prüfung durch die EU veranlasst werden. Dieser Plan wurde zwar zunächst favorisiert, fand aber in den politischen Gremien der Zweckverbände nicht die satzungsgemäß erforderlichen Mehrheiten. Verwiesen wurde auf die beihilferechtliche Problematik und die zu geringe Kompensationsbereitschaft von niederländischer Seite.

Notvergaben

Daher wurde Plan B, für den bereits umfangreiche Vorarbeiten geleistet waren, weiterverfolgt. Bei verschiedenen EVU wurden zunächst indikative und schließlich endgültige Preise für die Übernahme von Notkonzessionen bis zum Fahrplanwechsel 2023, also für knapp zwei Jahre, abgefragt. Bei der Auswahl der EVU wurde darauf geachtet, dass diese Unternehmen möglichst schon mit entsprechenden Verkehren vertraut sind. So kam es dann im Dezember zu den Notvergaben an DB Regio (S-Bahn Rhein Ruhr und Ruhr-Sieg-Netz), National Express (RRX) sowie VIAS Rail (Niederrheinnetz und S 7). Die Fahrzeuge gehören überwiegend den Zweckverbänden und werden daher weitergegeben. Allerdings ist noch nicht klar, ob

die Abellio-Werkstätten in Hagen, Remscheid und Duisburg mit übernommen werden können. Die Abellio-Mitarbeiter können bis Mitte Januar entscheiden, ob sie mit allen bisherigen Bedingungen inklusive Urlaubs- und Überstundenansprüchen zum neuen Arbeitgeber wechseln. Erst dann wird sich herausstellen, wieviel Personal zum 01.02.2022 für die Erbringung der Betriebsleistungen bei den EVU vorhanden ist und welche Abstriche bei den Leistungen übergangsweise gemacht werden müssen. Weiterhin werden alle Netze für eine Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel Ende 2023 neu ausgeschrieben.

Westfalenbahn bleibt wohl

Bei den anderen Abellio-Betrieben in Deutschland gab es ebenfalls Entscheidungen für die Zukunft. Abellio Baden-Württemberg wird zum 01.01.2022 von der landeseigenen SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH übernommen, die die Verkehre dann für zwei Jahre weiterführt. Für die Zeit danach werden die Linien neu ausgeschrieben.

Abellio Mitteldeutschland wird das Dieselnetz Sachsen-Anhalt nur noch bis Dezember 2023 weiterfahren, es erfolgt eine Neuausschreibung. Das Saale-Thüringen-Südharz-Netz soll bis zum vereinbarten Ende der Vertragslaufzeit im Dezember 2030 bedient werden.

Für den Betrieb der Westfalenbahn wurde mit den SPNV-Aufgabenträgern unter Federführung der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) eine Fortführungsvereinbarung bis Ende März 2022 unterzeichnet. Nach jetzigem Stand sieht es so aus, dass die Westfalenbahn ihren Vertrag für das Emland-Mittelland-Netz (EMIL) mit den Linien RE 15 (Münster - Emden), RE 60 (Rheine - Braunschweig) und RE 70 (Bielefeld - Braunschweig) bis zum vorgesehenen Endtermin im Dezember 2030 erfüllt.

In der nächsten Ausgabe berichten wir über den Betriebsübergang zu den neuen Betreibern, die Zukunft der Eurobahn und kommentieren die Situation des SPNV in Deutschland.

RV-Versammlung mit Kaffee und Kuchen

Oberhausen. (dg) Am 06.11.2021 fand unsere Regionalversammlung im Jugendraum des Sterkader SV 1927 statt. Oliver Mantel, Lothar Ebbers und Dirk Grenz berichteten zur Situation und Durchführung unserer monatlichen Regionaltreffen in Dortmund, Duisburg und Oberhausen.

Diskutiert wurden u.a. folgende Themen im Rahmen der Regionalversammlung:

- Baustellen im DB-Netz
- Folgen des Unwetters Bernd
- Situation bei Abellio
- Koordination der Nahverkehrspläne durch den VRR und RVR
- Auswirkungen des Deutschlandtakt für den SPNV
- Modellprojekt Saubere Luft in Essen was wird ins Regelangebot übernommen
- Stadtbahnentwicklungskonzept Dortmund,
- eigene Öffentlichkeitsarbeit.

Berichtet wurde über den Stand der Elektrifizierung Bocholt, die Umsetzung des Schnell-

busnetzes im VRR, die Machbarkeitsstudie zur Walsumbahn und den Mülheimer NVP.

Im Rahmen der Tagesordnung wurde der Vorstand einstimmig entlastet sowie ein weiterer Beisitzer Dennis Hofmann neu aufgenommen. Die übrigen Vorstandsmitglieder wurden wiedergewählt. Die Rangfolge der Delegierten bei den nächsten Bundesverbandstagen u.a. in Wuppertal im Mai 2022 wurde wie folgt festgelegt: 1. Dirk Grenz, 2. Oliver Mantel, 3. Dennis Hofmann, 4. Kurt Meisen, 5. Achim Walder. Neu in die Redaktion der **Ruhrschiene** wurde Lothar Ebbers aufgenommen.

Pandemiebedingt möchten wir zu unserem traditionellen Neujahrsbrunch erst im Frühjahr je nach Pandemiesituation einladen.

Impressum / Ansprechpartner bei PRO BAHN

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

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

Vorsitzender: Dirk Grenz, Baumberger Weg 1, 46145 Oberhausen, ☎ 0208 6356784 und 0176 75273395, ✉ grenz@probahn-ruhr.de

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

Beisitzer: Dennis Hofmann, Bochum, ☎ 0157 74694159, ✉ hofmann@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Oliver Mantel, 44263 Dortmund, ☎ 0231 13731369 und 0151 68168452, ✉ mantel@probahn-ruhr.de

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

Beisitzer: Bernhard Quack, Norderneyweg 11, 45149 Essen, ☎ 0201 7265726, ✉ quack@probahn-ruhr.de

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

Bitte als Verwendungszweck angeben: „Ruhrschiene“!

PRO BAHN Regionalverband Münsterland, Internet: <http://www.probahn-muensterland.de>, Vorsitzender: Franz Maxwill, Pfarrer-Jaegers-Str. 2, 48351 Everswinkel, ☎ 02582 99909, ✉ maxwill@probahn-muensterland.de

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

Vorsitzender: Andreas Schröder, Düsseldorf, ☎ 0177 1984566, ✉ vorsitzender@probahn-nrw.de

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

Geschäftsstelle: Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München, ☎ 030 3982 0581, ☎ 089 530031

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.), Lothar Ebbers (le), Axel Hercher (ah), Achim Walder, ✉ info@ruhrschiene.de
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 gedruckt und digital

(red) In der letzten Ausgabe hatten wir gefragt, ob Sie die Ruhrschiene lieber in digitaler Form bekommen möchten oder wie bisher als gedrucktes Exemplar. Die Reaktionen waren sehr eindeutig und sprachen sich ganz überwiegend für die gedruckte Ausgabe aus. So schrieb ein Mitglied: „Ich bin jedesmal froh, wenn ich nicht auf Bildschirme oder Displays schauen muss.“

Allerdings gibt es auch den Wunsch, die pdf-Version zusätzlich als Mail zu erhalten. Das möchten wir gerne umsetzen. Durch eine Nachricht an ebbers@probahn-ruhr.de kann man sich anmelden und erhält dann die Ruhrschiene je nach Wunsch zusätzlich zum gedruckten Exemplar oder ausschließlich als Mail mit pdf-Anhang. Ansonsten verweisen wir gerne auf unser Archiv mit allen bisherigen Ausgaben, das auf der Website www.probahn-nrw.de unter PRO BAHN - Regionalverbände - Ruhr aufgerufen werden kann.

Januar

Donnerstag, 13.01.2022, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund,
Anmeldung: mantel@probahn-ruhr.de

Dienstag, 18.01.2022, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, An-
meldung: ebbers@probahn-ruhr.de

Dienstag, 25.01.2022, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, Anmeldung:
grenz@probahn-ruhr.de

Februar

Donnerstag, 10.02.2022, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Um-
welthaus, Zumsandestr. 15, Münster,
🚉 Münster Hbf, Anmeldung an
amaxwill@probahn-muensterland.de

Donnerstag, 10.02.2022, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund,
Anmeldung: mantel@probahn-ruhr.de

Dienstag, 15.02.2022, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, An-
meldung: ebbers@probahn-ruhr.de

Dienstag, 22.02.2022, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, Anmeldung:
grenz@probahn-ruhr.de

März

Donnerstag, 10.03.2022, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund,
Anmeldung: mantel@probahn-ruhr.de

Dienstag, 15.03.2022, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, An-
meldung: ebbers@probahn-ruhr.de

Dienstag, 22.03.2022, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, Anmeldung:
grenz@probahn-ruhr.de

April

Donnerstag, 14.04.2022, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Um-
welthaus, Zumsandestr. 15, Münster,
Anmeldung siehe Februartermin

Donnerstag, 14.04.2022, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund,
Anmeldung: mantel@probahn-ruhr.de

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

Bitte hier abtrennen oder kopieren und einsenden. Oder einfach online Mitglied werden unter <http://www.pro-bahn.de/beitritt>

PRO BAHN e. V. Mitgliederverwaltung • Agnes-Bernauer-Platz 8 • 80687 München

Ja, ich bin an PRO BAHN interessiert.

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

Name, Vorname

Straße

PLZ, Wohnort

weitere Familienmitglieder

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.)

E-Mail-Adresse

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)