



## Reisezentren im VRR neu aufgestellt

Gelsenkirchen. (le) Nachdem der SPNV-Vertrieb im VRR Ende 2019 von der DB zu Transdev Vertrieb wechselte (wir berichteten in *Ruhrschiene 2019#3*), wurden die bisherigen DB-Reisezentren auf größeren Bahnhöfen zu Fernverkehrszentren umgewandelt. Die Transdev-Verkaufsstellen fanden meist in den Bahnhofsbuchhandlungen als Untermieter ihren Standort.



Oberhausen Hbf: DB-ServicePoint und VRR-Kundenzentrum. Foto: Regina Wittmann

Mit den zunehmenden Einsparungen des personenbedienten Vertriebs beim Fernverkehr schlossen aber immer mehr Reisezentren ihre Tore, zunächst u. a. in Mülheim (Ruhr) Hbf, Recklinghausen Hbf und Oberhausen Hbf. In diesen Städten beauftragte der VRR daraufhin Transdev, auch Tickets des Fernverkehrs zu verkaufen und verhandelte mit dem DB-Stationsmanagement über die Übernahme der Räume der bisherigen DB-Reisezentren.

### In dieser Ausgabe:

- S. 1 – 2: Kundenzentren
- S. 2 – 7: Baustellenmanagement
- S. 7 – 10: Tarifrevolution
- S. 11: Regionalversammlung RV Ruhr
- S. 11 – 12: Impressum, Termine

# Baustellenmanagement

Nach erfolgreichem Vertragsabschluss wurden diese umgebaut und als VRR-Kundenzentren wiedereröffnet.

In Oberhausen Hbf zog nicht nur das VRR-Kundenzentrum in diese Räume, sondern auch der DB-ServicePoint (siehe Titelbild), so dass hier ein zentraler Anlaufpunkt für ratsuchende Fahrgäste entstanden ist.

Die Öffnungszeiten wurden in allen drei Reisezentren deutlich ausgeweitet. So können erstmals seit vielen Jahren auch an Sonn- und Feiertagen wieder Tickets für VRR und DB

## Neues DB-Baustellenmanagement

**Deutschland. (le) Zum 15.07. startete die DB bundesweit ein neues Baustellenmanagement. Dies umfasst neben den Generalsanierungen auf Hochleistungskorridoren (wir berichteten in *Ruhrschiene 2022#2*) die „Einführung des getakteten Sperrzeitensystems zur strukturellen Systemstabilisierung und -beruhigung“ (O-Ton DB InfraGO AG).**

Der Start der ersten Generalsanierung eines Hochleistungskorridors am 15.07. auf der Riedbahn (Frankfurt – Biblis – Mannheim) fand ein großes Medienecho. Nachdem im Winter bereits eine mehrwöchige Sperrpause zur Vorbereitung die Strecke lahmlegte und auch auf den vorgesehenen Umleitungsstrecken Sanierungsarbeiten den Verkehr einschränkten, wird seit Mitte Juli fieberhaft gebaut, um die Sanierung bis zum 15.12. zu schaffen. Bisherige Informationen zeigen, dass man wohl im Zeitplan bleiben kann und die angepassten Umleitungsfahrpläne sowie der Ersatzverkehr halbwegs funktionieren. Allerdings bietet die Riedbahn mit den parallelen Strecken Mainz – Worms – Mannheim und Frankfurt – Darmstadt – Mannheim/Heidelberg Voraussetzungen, die auf anderen Hochleistungskorridoren auch nicht annähernd erreicht werden. Der Fernverkehr wurde so getaktet, dass er bei Befahrung der Ausweichstrecke jeweils eine halbe Stunde verliert und damit anschließend in einer anderen Fernverkehrsfahrplantrasse weiterfährt. Der SPNV auf den Umleitungsstrecken ist ohne Überholung durch den Fernverkehr geplant, wofür einzelne Halte aufgelassen wurden, die im Schienenersatzverkehr (SEV) bedient werden. Für die Haltepunkte an der Riedbahn gibt es

gekauft werden. Dies ist für DB-Fernverkehrstickets z. B. in Duisburg Hbf nicht möglich, da das DB-Reisezentrum an diesen Tagen geschlossen ist und die Transdev-Verkaufsstelle keinen DB-Fernverkehr verkaufen darf.

Inzwischen hat die DB auch ihr Reisezentrum in Gelsenkirchen Hbf geschlossen, zum 01.11. folgt Hagen Hbf. Auch hier wurde Transdev vom VRR mit dem Vertrieb von Fernverkehrstickets beauftragt und übernimmt die bisher von der DB genutzten Räume der bisherigen DB-Reisezentren.

nicht nur ein mehrstufiges SEV-Linien-Konzept, sondern auch Verbindungen zu anderen Strecken, z. B. nach Darmstadt. Für SEV stehen rund 150 moderne Busse zur Verfügung. Die Erfahrungen von der Riedbahn sollen in die Planung der folgenden Korridore einfließen.

## 2025 zwei Korridore

Für 2025 sind bundesweit zwei Korridore vorgesehen, Hamburg – Berlin und Oberhausen – Emmerich (Grenze). Der für die Generalsanierung Hamburg – Berlin eigentlich geplante Zeitrahmen von fünf Monaten ist bereits geplatzt. Hier soll nun neun Monate, vom 01.08.2025 bis zum 01.05.2026, gearbeitet werden, und die allgemein für Generalsanierungen versprochene Baufreiheit über Weihnachten und Neujahr wird es hier auch nicht geben. Zusätzlich ist die Strecke bereits jetzt für vier Monate gesperrt, da eine bereits früher geplante Sperrpause für Gleissanierungen vorab durchgeführt wird. So kann man schon einmal Erfahrungen mit dem Baustellenverkehrskonzept sammeln, bei dem der Fernverkehr halbiert wird und Fahrzeitverlängerungen von mehr als einer Stunde in Kauf genommen werden müssen. Auch über den SEV entlang der direkten Strecke sind deutliche Klagen zu vernehmen.

## Oberhausen - Emmerich

Auch der Korridor Oberhausen – Emmerich (Grenze) ist untypisch. Hier wird es keine zusätzliche Streckensperrung geben. Ab dem 01.11.2024 wird die Strecke 80 Wochen lang sowieso nur eingeschränkt befahrbar sein, da der Abschnitt Voerde Üst – Wesel wegen Anhebung der Brücken über den Wesel-Datteln-Kanal nur eingleisig befahren werden kann. Innerhalb dieser 80 Wochen wird es mehrere mehrwöchige Vollsperrungen geben, und in diesen Zeiten sollen zwischen Mitte Februar und Mitte Dezember die Maßnahmen der Generalsanierung, vor allem Gleisauwechslungen und Weichensanierungen, vorgenommen werden. Der SEV wird entsprechend den Planungen der bisherigen Vollsperrungen, die zuletzt verbessert wurden, durchgeführt. Allerdings wird ab November 2024 entgegen der bisherigen Praxis bei Vollsperrung Oberhausen – Arnhem auch der RE 13 zwischen Mönchengladbach und Venlo nur als SEV verkehren und der RE 8 nur bis Rommerskirchen fahren.

Ab 2026 sind weitere Korridore in NRW fest eingeplant, so Köln – Wuppertal – Hagen (1. Hj. 2026) und Troisdorf – Koblenz (2. Hj. 2026). Es folgen Hagen – Unna – Hamm, Osnaabrück – Münster, Münster – Recklinghausen Süd, Köln – Bonn – Koblenz, Köln – Aachen und Minden – Wunstorf. Die Sanierung des RRX-Hauptkorridors Köln – Duisburg – Essen – Dortmund – Hamm, die ursprünglich für 2027 vorgesehen war, wird zunächst auf 2030 verschoben und möglicherweise nicht in einem Zug auf der gesamten Strecke durchgeführt.

## Köln – Wuppertal – Hagen

Für den Korridor Köln – Wuppertal – Hagen gibt es bereits einen ersten Überblick über die Auswirkungen im SPNV. Die Sanierung betrifft durchgängig nur die Ferngleise, nicht die S-Bahn-Gleise zwischen Hagen und Düsseldorf, so dass z. B. RE über die S-Bahn-Gleise Richtung Düsseldorf verkehren können, während der Abschnitt Gruiten – Köln-Mülheim ganz

gesperrt ist. In drei mehrwöchigen Zeiträumen (06.02.-20.02., 20.03.-03.04. und 15.05.-12.06.2026) sind auch die S-Bahn-Gleise zwischen Hagen und Düsseldorf-Gerresheim gesperrt.

Für die Sperrung nur der Ferngleise sieht das Konzept folgende Auswirkungen auf den SPNV vor:

- RE 4 und RE 13: Fahrt Hagen – Düsseldorf über die S-Bahn-Gleise mit Haltausfällen
- RE 7: Ausfall Hagen – Köln Messe/Deutz
- RE 49: Ausfall Velbert-Langenberg – Wuppertal
- S 7: Ausfall Wuppertal-Oberbarmen – Wuppertal-Rauental bzw. Remscheid-Lüttringhausen
- S 8 und S 9: Fahrzeitanpassungen, Teil- und Haltausfälle
- S 28: Ausfall Wuppertal-Vohwinkel – Wuppertal Hbf
- S 68: Ausfall Düsseldorf-Gerresheim – Wuppertal-Vohwinkel

In den Zeiten mit Sperrung auch der S-Bahn-Gleise verkehren keine Züge zwischen Hagen und Düsseldorf-Gerresheim bzw. Hbf.

## Getaktetes Sperrzeitsystem

Wir zitieren die DB InfraGO AG: „Hauptbestandteil des Programms ist die Implementierung von sogenannten Containern. Dies sind standardisierte Bauzeiten für die Instandhaltung (IH-Container) und investives Bauen (Invest-Container). Dies betrifft sowohl den Fahrweg sowie in einem späteren Stadium die Personenbahnhöfe.

Bautätigkeiten sowohl für Instandhaltung als auch für Investitionen werden in diese Container gebündelt, um verlässliche und standardisierte Zeitfenster für Fahren und Bauen zu schaffen. Dies sorgt dafür, dass die DB InfraGO AG diese Standard-Sperrzeiten rechtzeitig an die betroffenen Kund:innen kommunizieren kann. So wird eine höhere Fahrplanstabilität für EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen) und deren Kund:innen erreicht. Wenn alle wissen, dass z. B. ein Container für Instandhaltungsar-

# Baustellenmanagement

beiten alle 4 Wochen für 8 Stunden (von 21:00 Uhr bis 5:00 Uhr) auf dem gleichen Abschnitt in nächtlicher Sperrung wiederkehrt, dann können sich alle genau darauf einstellen.“

## go.Rheinland kritisiert deutlich

Dass dies bei den Unternehmen und Aufgabenträgern des SPNV etwas anders ankommt, zeigt folgender Auszug einer Vorlage von go.Rheinland: „Zusätzlich zu den zeitlich immer ausgedehnteren Totalsperrungen hat die DB InfraGO AG seit Mitte Juli ein neues Instandhaltungskonzept eingeführt. Hierbei werden jeweils nachts zwischen 21:00 und 05:00 Uhr Teile des Netzes gesperrt. Das Gesamtnetz der DB InfraGO AG ist dabei in vier Subnetze eingeteilt, wobei jedes Subnetz zweimal in vier Wochen gesperrt werden soll (einmal je Richtung). Sperrzustände wiederholen sich demnach alle vier Wochen. Bei der Definition der Subnetze spielten insbesondere überregionale Verkehre (Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr) eine Rolle, um Umleitungswege für diese Verkehrsarten freizuhalten. Mit dem Prinzip dieser sogenannten Instandhaltungscontainer (IH-Container) erhofft sich die DB InfraGO AG stabilere Bauprozesse, welche dann zu fristgerechten und stabileren Fahrplänen und damit zu Ruhe im System führen. Bedauerlicherweise ist durch die kurzfristige Einführung derzeit eher das Gegenteil zu beobachten.

Die Rückmeldungen der EVU zeigen, dass es noch zu vielschichtigen Problemen in der Praxis kommt. So ist die Planung von Ersatzkonzepten nahezu unmöglich, da die zusätzlichen Instandhaltungs-Container dafür sorgen, dass es zu diversen Wechselwirkungen mit den vorhandenen Regel-Baumaßnahmen kommt, die bei der Bearbeitung von DB InfraGO AG häufig keine Beachtung finden und oft erst von den EVU identifiziert werden. Gleichzeitig werden die IH-Container nur streckenspezifisch ausgeregelt, eine linienbezogene Betrachtung im SPNV findet nicht statt. Dies führt dazu, dass Linien durch die Kombination verschiedener

Container weiträumig ausfallen müssen (z. B. Teilausfall des RE 7 von Krefeld über Köln bis Hamm). Darüber hinaus sind bei einigen IH-Containern die betroffenen Streckenabschnitte so lang, dass auch bei eingeleisigem Betrieb gravierende Auswirkungen für die Fahrgäste entstehen (z. B. Komplettausfall der RB 20 aufgrund eines IH-Containers zwischen Herzogenrath und Horrem). Vermeintlich kleine nächtliche Einschränkungen führen so zu gewaltigen Ausfällen, die mit einem Schienenersatzverkehr (SEV) nicht abzudecken sind.

Weiterhin enthält das von DB InfraGO AG an die EVU veröffentlichte Betriebskonzept nur jeweils die Informationen für das jeweilige EVU. Es gibt jedoch keinerlei Informationen darüber, inwieweit parallel verlaufende Linien beeinträchtigt sind. Dies macht eine Konzepterstellung im Sinne der Fahrgäste aufgrund des massiven Abstimmungsaufwandes praktisch unmöglich. Auch führt dies teilweise dazu, dass unnötige, teure SEV eingesetzt werden, obwohl Parallelangebote auf der Schiene noch vorhanden sind. Eine Abstimmung mit den SPNV-Aufgabenträgern über bei problematischen Containermaßnahmen zu bevorzugende Linien, was zu einer fahrgastfreundlichen Gestaltung der Verkehre hätte beitragen können, hat nicht stattgefunden und ist seitens der DB InfraGO AG auch weiterhin nicht geplant.

Problematisch ist insbesondere die Unübersichtlichkeit der Maßnahmen. Weder den EVU noch den betroffenen Aufgabenträgern wurde bislang eine detaillierte Übersicht über alle Instandhaltungs-Container dargelegt. Es existiert lediglich eine bundesweite Kartendarstellung der vier Subnetze, die allerdings zu grob ist, um zu erkennen, welche Gleise konkret betroffen sind. Hinzu kommt, dass die o. g. Aufteilung des Netzes in vier Subnetze nicht konsequent bei der Planung der Container angewendet wird. In Summe führt dies dazu, dass an den entsprechenden Stellen nicht gesagt werden kann, wann welche Linie mit welchen Auswirkungen betroffen ist. So ist es inzwischen kaum noch möglich, Auskunft darüber zu geben, ob

Veranstaltungen wie Festivals, Konzerte oder Fußballspiele von nächtlichen Maßnahmen betroffen sind.

Ein weiteres Problem stellt die Kommunikation gegenüber dem Fahrgast dar. Eine gebündelte Information der Fahrgäste ist aufgrund von fehlenden Informationen zu den anderen Betroffenen leider nicht möglich. Eine Einzelfallkommunikation scheidet aufgrund der Masse an Maßnahmen ebenfalls aus: Es sind mindestens 24 verschiedene, sich wiederholende Sperrzustände zu betrachten, durch etwaige Mehrfachbetroffenheiten wird fast jede Nacht zu einem Einzelkonzept. Über die üblichen Kommunikationskanäle (Aushänge an den Stationen, zuginfo.nrw) ist daher in Abstimmung zwischen go.Rheinland, VRR und NWL sowie den EVU nur ein globaler Hinweis hinterlegt, welcher über mögliche Einschränkungen in den Nachtstunden informiert. Dieses allgemein gehaltene Infoplatkat stellt derzeit eine Notlösung dar, da die Menge an Maßnahmen und Mehrfachbetroffenheiten auch die personellen Ressourcen aller Beteiligten bei weitem übersteigt.

Insgesamt führt die kurzfristige und unkoordinierte Einführung des neuen Instandhaltungskonzeptes, zusätzlich zum ohnehin sehr hohen Bauvolumen mit diversen sich überschneidenden Baumaßnahmen, offenkundig zu einer Überlastung der Baubetriebsplanung von DB InfraGO AG und den EVU. Dadurch ist trotz der großen Bemühungen seitens der DB InfraGO AG- und EVU-Sachbearbeiter kurzfristig mit einer Verschlechterung der Qualität von Baustellenkonzepten und deren Kommunikation zu rechnen. Der Zweckverband go.Rheinland bleibt als Aufgabenträger für den SPNV im Rheinland mit den EVU und den Nachbaraufgabenträgern sowie mit der DB InfraGO AG im engen Austausch, weist weiterhin auf die oben aufgeführten Probleme bei der Implementierung des neuen Instandhaltungskonzeptes konsequent hin und fordert fahrgastfreundliche Verbesserungen bei der Art der Kommunikation und Umsetzung dieser Baumaßnahmen ein.“

## Fokus-Bau-Zeiträume

Neben Generalsanierungen und IH-Containern sind als drittes Element Baufenster für kurzfristig notwendig werdende Baumaßnahmen vorgesehen. Wir zitieren wieder DB InfraGO AG: „Die Invest-Container benötigen für die vollständige Umsetzung mehr Vorlauf und werden im Hochlauf vollwirksam ab dem Fahrplanjahr 2027ff. Auch bedingt durch diese Migrationszeit benötigt die DB InfraGO AG weiterhin die so genannten „Überdruckventile“, die Fokus-Bau-Zeiträume. Diese wurden mit dem Fahrplanjahr 2023 eingeführt und werden auch im Jahr 2025 fortgesetzt.

Ziel der „Fokus-Bau-Zeiträume“ ist es, ein möglichst hohes Volumen an dringlich notwendigen und kurzfristig vorhersehbaren Maßnahmen zum Erhalt des Infrastrukturzustandes zu bündeln und in wenige vordefinierte Zeiträume einzuplanen. Diese Zeiträume finden auch im Fahrplanjahr 2025 einmal je Quartal, in der Regel an Wochenenden mit bisher schwacher Baubelastung (abgestimmt auf Feiertage und Verkehrsströme) von Freitagabend bis Montagmorgen statt.“

## Wenig Infos für die Fahrgäste

Konnte man sich bisher über zuginfo.nrw recht gut über geplante Baumaßnahmen und die Ersatzfahrpläne informieren, so ist diese Informationsquelle bei den IH-Containern weitgehend versiegt. Nur noch in einzelnen Fällen findet man Hinweise und Ersatzfahrpläne, ansonsten gilt eine Info für fast alle Linien (Linien ohne Verkehr zwischen 21 und 5 Uhr fehlen):

„Seit dem 15.07. kommt es in diversen Nächten zu Einschränkungen auf fast allen Strecken in NRW.

Bei diesen Maßnahmen handelt es sich um zusätzliche Baustellen, die ausschließlich nachts zwischen 21:00 Uhr und 05:00 Uhr durchgeführt werden.

Dabei kommt es auf den unterschiedlichsten Linien und Streckenabschnitten zu Halt- oder Teilausfällen sowie zu Umleitungen.

# Baustellenmanagement

Bitte informieren Sie sich zeitnah vor Ihrer Reise in den Onlinereiseauskunftsmedien. Alle Informationen zu den geänderten Fahrplänen erhalten Sie auch auf [www.bahnhof.de](http://www.bahnhof.de). Wählen Sie dort Ihren Abfahrtsbahnhof aus, klicken Sie auf Fahrpläne und anschließend auf Änderungsfahrpläne.“

Die Auswertung einzelner Strecken zeigt, dass nicht nur IH-Container-Baustellen eingerichtet werden, sondern auch zusätzliche, so dass Sperrungen oft mehrere Tage hintereinander erfolgen, auch am Wochenende. Sperrungen ab 21 Uhr führen dazu, dass Züge schon früher wenden müssen und daher schon ab etwa 20 Uhr nicht mehr verkehren. Dasselbe gilt morgens, so dass erst ab etwa 6 Uhr der vollständige Fahrplan gefahren werden kann.

Der Link auf [bahnhof.de](http://bahnhof.de) führt bei jeder Station zu einer Auflistung von Fahrplanänderungen in Form einer Abfahrtstafel für die nächsten zwei bis fünf Wochen. Diese werden wöchentlich (sonntags) aktualisiert, wobei es vorkommen kann, dass kurzfristig zusätzliche Änderungen eingepflegt werden. Man kann sich also höchstens für die jeweilige Woche halbwegs darauf verlassen. Diese Listen sind bei größeren Bahnhöfen auch schon mal rund 100 Seiten lang und führen manche Züge mehrfach auf, da an einzelnen Tagen teilweise unterschiedliche Änderungen erfolgen. Nur an wenigen kleineren Bahnhöfen werden diese Listen auch ausgehängt und regelmäßig aktualisiert.

Hinzu kommt, dass die DB zum 01.10. das bisherige Baustellenportal [bauinfos.deutschebahn.com](http://bauinfos.deutschebahn.com) abgestellt hat und das neue Portal [bahn.de/bauarbeiten](http://bahn.de/bauarbeiten) nur noch auf [zuginfo.nrw](http://zuginfo.nrw) verweist. Bisherige Benachrichtigungen per E-Mail mussten neu bestellt werden, wobei zur Zeit nur definierte Relationen, nicht direkt bestimmte Linien, ausgewählt werden können.

Ansonsten bleibt dem Fahrgast nur die Möglichkeit der Online-Auskunft. Auch hier konnten wir teilweise widersprüchliche Informationen feststellen. Das große Problem ist, wie auch bei den anderen Baustellen, die Tatsache, dass die einzelnen Linien zu unterschiedlichen Zeiten

von den EVU angepasst und in die Auskunftsmidien eingespielt werden und so der Fahrgast insbesondere bei frühzeitigen Abfragen unvollständig bzw. falsch informiert wird. Hinzu kommen teilweise fehlende SEV-Fahrpläne, die Fahrgäste dann völlig ratlos hinterlassen.

## Kommentar

*Bei allem Verständnis für eine systematische Vorgehensweise bei Baustellen, die möglichst viele Maßnahmen während einer Sperrpause bündeln will, wird die Anzahl von baustellenbedingten Sperrpausen dadurch massiv gesteigert und überfordert damit nicht nur die EVU und Aufgabenträger, sondern auch die eigenen Mitarbeiter\*innen. Darüberhinaus werden die EVU des SPNV systematisch wesentlich später informiert als die des Fernverkehrs, was man anhand der Veröffentlichung von Baustellenmeldungen nachvollziehen kann.*

*Insbesondere bei Nutzung der Strecken durch mehrere EVU muss die Baustellen- und SEV-Planung gut koordiniert werden, was die Aufgabenträger versuchen. Ansonsten wird dem Fahrgast kein verlässliches Angebot geboten oder es werden SEV-Busse gefahren, die leer bleiben, weil doch noch Züge verkehren. Angesichts des angespannten Marktes und deutlich gestiegener Preise für SEV-Busse ist das eine Verschleuderung von Ressourcen. Hinzu kommt, dass mehrere kommunale Busunternehmen darüber klagen, dass Subunternehmen ihre Verträge gekündigt haben, um stattdessen im lukrativeren SEV-Markt ihre Leistungen anzubieten.*

*Aus unserer Sicht muss DB InfraGO als Verursacher der Streckensperrungen ganz klar für die Folgen einstehen, umfassende Informationen rechtzeitig liefern und unverzichtbare Koordinationsaufgaben übernehmen.*

*Der jetzige Zustand ist nicht nur für Freizeitfahrgäste eine Zumutung, die oft erst nach einer Abendveranstaltung oder einem Kneipenbummel merken, dass ihre Rückfahrt nicht wie üblich möglich ist. Besonders betroffen sind Pendler im Schichtbetrieb, die jetzt*

*mehrmals im Monat von Ersatzfahrplänen oder SEV betroffen sind. Da dieses Verfahren auf Dauer angelegt ist, werden sich viele Pendler vom ÖPNV abwenden. Für diejenigen, die das*

*nicht können, wird die sowieso hohe Belastung durch Schichtarbeit noch vergrößert, was zu höheren Krankenständen in vielen Branchen, die sowieso unter Personalmangel leiden, führt.*

## Die Tarifrevolution im ÖV geht weiter

**NRW. (le) Bei der Einführung des Deutschlandtickets war oft von einer Tarifrevolution die Rede, die das ganze Tarifgefüge im ÖPNV verändern werde. Während für das Deutschlandticket die erste Preiserhöhung seit Einführung beschlossen wurde, haben die NRW-Tariforganisationen im Zusammenhang mit den jährlichen Preisrunden auch Änderungen in der Tarifstruktur beschlossen.**

Bei einer digitalen Sonder-Verkehrsministerkonferenz am 23.09. haben die Landesminister auf Vorschlag des NRW-Verkehrsministers Oliver Krischer eine Erhöhung des Preises für das Deutschlandticket von 49 auf 58 Euro pro Monat (+ 18,4 %) beschlossen. Vorher waren durch einige Länder, u. a. Bayern, auch höhere Preise in die Diskussion gebracht worden. Hintergrund ist, dass das Deutschlandticket in 2023 und 2024 durch die zusammen 3 Mrd. Euro pro Jahr betragenden Zuschüsse von Bund und Ländern nicht auskömmlich finanziert ist. Für diese Jahre wird die Finanzierung dadurch sichergestellt, dass der Zuschuss für 2023 voll gezahlt wird, obwohl das Deutschlandticket durch die Einführung zum 01.05. nur zwei Drittel des Jahres auf dem Markt war. Die in 2023 übriggebliebene Summe soll auf 2024 übertragen werden, was erst jetzt vom Bundestag durch eine Änderung des Regionalisierungsgesetzes beschlossen wird. In die Preisvorstellung für 2025 sind dann auch die Kostensteigerungen der Unternehmen eingerechnet worden.

Die Preise der Sonderformen des Deutschlandtickets ändern sich unterschiedlich: Während das Deutschlandsemesterticket mit 40 % und das Deutschlandticket Job mit 30 % rabattiert bleiben, gibt es für Deutschlandticket Sozial weiterhin nur eine feste Ermäßigung von 10 Euro und für das Deutschlandticket Schule für Selbstzahlende von 20 Euro, so dass hier die Erhöhung 23,1 % bzw. 31,0 % beträgt. Bei solchen Erhöhungsmaßen kann die Reaktion der Kunden und damit auch die Mehreinnahme nur schwer abgeschätzt werden. Wie das Verfahren

zur Preisfestlegung, z. B. durch Indexierung, ab dem nächsten Jahr gestaltet werden soll, ist noch nicht geklärt. Ebenso hat der Bund bislang seinen Zuschuss nur für die Jahre bis 2025 festgelegt. Aus Sicht der Verkehrsminister muss er dies rechtzeitig vor den Bundestagswahlen im September 2025 nachholen, um eine Hängepartie vor dem Jahreswechsel 2025/26 auszuschließen.

Der Westfalentarif (WT) hat wie in den Vorjahren bereits zum 01.08. seine Preise angepasst. Die durchschnittliche Erhöhung gegenüber dem Vorjahr betrug 6,25 %. Erste Vereinfachungen des Ticketableaus wurden umgesetzt: Im gesamten Westfalentarif gibt es neben dem Deutschlandticket Job nur noch ein JobTicket. Auch die einzelnen Tarifregionen haben ihre Sortimente bereinigt. Dem fielen u. a. das Urlauberticket Sauer- und Siegerland sowie in Münster das 8 UhrAbo und das Flex-Abo zum Opfer.

Im NRW-Tarif gibt es eine durchschnittliche Tarifierhöhung um 5,51 % zum 01.01.2025. Eine größere Erhöhung, nämlich 10,9 bzw. 8,4 %, gibt es bei den SchönerTag Tickets für eine bzw. fünf Personen. Diese Tickets gelten dann nicht mehr an einem Tag bis 3 Uhr der Folgetages, sondern für 24 Stunden. Damit ist erstmals auch eine Nutzung montags bis freitags vor 9 Uhr möglich. Eine Sortimentsbereinigung ist für das nächste Jahr geplant.

## VRR: Große Tarifreform ab 2025

Der VRR hat in seiner letzten Sitzungswoche sowohl eine Preiserhöhung zum 01.01.2025

# Tarifrevolution

um durchschnittlich 5,5 % als auch eine große Tarifreform mit Wirkung ab 01.03.2025 beschlossen. Bei der Tarifreform gibt es zum einen eine drastische Reduzierung der angebotenen Tarifsorten als auch eine Strukturreform, die vor allem die Preisstufen betrifft. Statt bisher sieben Preisstufen (Kurzstrecke, A1, A2, A3, B, C, D) wird es zukünftig nur noch drei geben, A, B und C.

Im Bartarif entfallen 4-StundenTicket, 48-Stunden-Ticket, HappyHourTicket, 4erTicket digital, 10erTicket, 4erZusatzTicket sowie die Angebote Flex25, Flex35 und FlexSozial. Bei den Zeitkarten werden Ticket1000, BärenTicket, YoungTicketPLUS, VorkursTicket, Firmenticket-Rabattmodell und Großkunden-Rabattmodell sowie die AVV- und VRS-Ergänzungsaufpreise zu Zeittickets in Übergangstarifen gestrichen. Gleichzeitig sind die 4erTickets nicht mehr rabattiert.

Bei den Preisstufen entfällt die Kurzstrecke, die Preisstufen A1, A2 und A3 werden zu A zusammengelegt (entsprechend dem fortgeschriebenen Preis von A3), die Preisstufe C gestrichen und die bisherige Preisstufe D in C umbenannt. Die geplante Streichung der 2-Waben-Regelung, nach der für zwei Waben in zwei benachbarten Tarifgebieten die Preisstufe A1, A2 bzw. A3 gilt, wurde nach deutlichem Protest von PRO BAHN für diese Tarifrunde zurückgestellt. Die Abschaffung des 2-Waben-Tarifs soll im Rahmen weiterer Tarifstruktur Anpassungen erneut aufgegriffen werden. Hier soll es des weiteren um die Zusammenführung der in zwei Tarifgebiete geteilten Städte, den Zuschnitt der Preisstufe A in den ländlichen Gebieten, die Anpassung der Preisstufe B (ggf. nur noch bis in die direkt benachbarten Tarifgebiete) und die Logik der Waben gehen.

## Oft drastische Preiserhöhungen

Diese Strukturänderungen führen für zahlreiche Kunden zu sehr drastischen Preissteigerungen. Der Preis für eine Kurzstreckenfahrt steigt von heute 2,10 Euro auf 3,60 Euro (+ 71,4 %), eine Fahrt über vier Tarifgebiete (z. B. Essen

Mitte/Nord nach Düsseldorf Mitte/Nord) von 14,80 Euro auf 18,90 Euro (+ 27,7 %). Bei Streichung der 2-Waben-Regelung wäre auf die betroffenen Kunden z. B. von Mülheim Mitte nach Alt-Oberhausen eine Erhöhung um 124,2 % (von 3,30 Euro auf 7,40 Euro) zugekommen.

Der VRR begründet Änderungen vor allem mit Vereinfachungen. Bei der Kurzstrecke, die bei Einzel- und 4erTickets rund 18 % der Fahrten ausmacht, wird auf einen um mehr als ein Viertel gesunkenen Umsatz hingewiesen, was laut VRR u. a. auf eine vorgemerkte Einschränkung auf maximal 1,5 km zurückgeführt wird. Auch sprechen die Verkehrsunternehmen von einem gewissen Missbrauch der Kurzstrecke, was wir z. T. auf die geänderten Gültigkeitsbereiche zurückführen. Für die Streichung der Preisstufe C (rund 1 % der Fahrten) wird auf den angeblichen Beratungsbedarf verwiesen (sowohl der Fahrkartenausdruck als auch die Preistafeln an den Haltestellen zeigen den Kunden genau, an, für welche Ziele die Preisstufe C gilt). Zutreffend ist der Hinweis, dass sich für diese Kunden das Deutschlandticket bereits bei wenigen Fahrten lohnt. Die genaue Nutzung der 2-Waben-Regelung kann nicht aus der Verkaufstatistik abgelesen werden, der VRR schätzt den Anteil beim Bartarif auf 8 %, bei den Zeitkarten auf 5 %.

Das neue Preisstufenmodell mit nur noch drei Stufen (bisher war die geringste Anzahl seit Gründung des VRR vier) führt auch zu sehr großen Preissprüngen. Preisstufe B ist 105,6 % teurer als Preisstufe A, und C gegenüber B gar 155,4 %.

Immer wieder wird in der Tarifvorlage auf die Alternativen Deutschlandticket und eazy verwiesen. Klar ist, dass der Rückgang der Fahrten im Bartarif von 2023 auf 2024 um mehr als ein Drittel meist auf das Deutschlandticket zurückzuführen ist. Die Nutzung des eazy-Tarifs ist zwar auch deutlich gewachsen, es ist aber immer noch ein Nischenprodukt. Zwischen Januar und Mai 2024 wurden im VRR-Tarif 31,9 Mio. Fahrten mit Einzel- und 4erTickets durchgeführt, mit dem E-Tarif waren es gerade

einmal 0,94 Mio., wobei die durchschnittliche Einnahme pro Fahrt bei den Einzel- und 4er-Tickets deutlich höher war als im E-Tarif.

Aufschlussreich ist auch die Prognose der Wirkungen der Tarifstrukturreform, die das Büro mobilité im Auftrag des VRR abgeschätzt hat. Die Sortimentsreduzierung im Bartarif soll 700 Tsd. Euro Mehreinnahmen liefern, alleine die Hälfte davon der Wegfall des 4-Stunden-Tickets, das nur in den Städten der Preisstufen A1 und A2 angeboten wird. Im Zeitkartentarif wird mit Mindereinnahmen von 2,37 Mio. Euro gerechnet. Die größten Posten entfallen auf Großkunden Rabattmodell (780 Tsd. Euro), Ticket 1000 (620 Tsd. Euro), BärenTicket (490 Tsd. Euro) und YoungTicketPLUS (310 Tsd. Euro).

Die Einnahmeerwartung aus Preisstufenänderungen werden wie folgt veranschlagt:

- Entfall Kurzstrecke + 2,08 Mio. Euro
- Preisangleichung A1A2/A3 + 640 Tsd. Euro
- Entfall Preisstufe C – 180 Tsd. Euro
- Entfall 2-Waben-Regelung + 70 Tsd. Euro

Generell ist auffällig, dass bei den meisten Maßnahmen, die zu erhöhten Preisen führen, Mindereinnahmen berechnet werden. Inwieweit hierdurch Kunden in andere Tarife gedrängt werden, die weniger Einnahmen erzeugen, oder Kunden in größerem Maße vom ÖV abwandern, während die Kunden, die weiter bei den bestehenden Tarifen bleiben, höhere Einnahmen generieren, lässt sich nicht ablesen. Generell fehlen Aussagen dazu, inwieweit diese Maßnahmen zu mehr Fahrgastfahrten führen, was ja ein erklärtes Ziel des VRR ist. In den Marketingzielen des VRR heißt es, dass für die nächsten drei Jahre eine Steigerung der Fahrten im ÖV um 15 % angestrebt wird.

## Ist eezy so easy?

Wenn der Fahrgast eezy nutzen will, braucht er ein Smartphone mit einem Mobilfunkvertrag, eine eezy-App muss geladen und aktiviert sein, der Akku ausreichend aufgeladen. Beim Einchecken für die Fahrt, das vor Einstieg durchzuführen ist, muss eine Mobilfunkverbindung bestehen und der Ortungsdienst des Telefons

eingeschaltet sein, und während der gesamten Fahrt muss das Smartphone mit Ortungs- und Datendienst eingeschaltet bleiben, nicht nur wegen eventueller Kontrollen, sondern auch zur Ortung des Fahrgasts. Am Fahrtziel checkt der Fahrgast dann durch Tippen in der App wieder aus. Letzteres vergessen immer noch mehr als 20 % der Nutzer, so dass dann die App eine Push-Nachricht versendet. Macht unterwegs der Akku schlapp, gilt der Fahrgast bei einer Ticketkontrolle als Schwarzfahrer. Auch das Risiko eines Funklocks geht zu seinen Lasten, er muss ein anderes Ticket lösen.

Natürlich müssen auch die Vorteile des eezy-Tarifs berücksichtigt werden. Die Preisberechnung über die Luftlinienentfernung ist deutlich gerechter als das System der Tarifzonen und Waben. Durch die Preisdeckel der eezy-Tarifs ist auf jeden Fall gewährleistet, dass die einzelne Fahrt nicht teurer ist als das Einzelticket.

## Kommentar

*Unter seinem neuen Chef Oliver Wittke plant der VRR als größter deutscher Verbund eine Tarifreform, die ihn als Vorreiter darstellen soll. Dabei sind die einzelnen Elemente unterschiedlich gut gelungen. Die Sortimentsbereinigung bietet bei den Zeitkarten für alle Kundengruppen neben dem Deutschlandticket noch ein VRR-Ticket zur Wahl. Bei den Kurzzeittickets bleibt nur noch das 24-StundenTicket übrig. Einzel- und 4erTickets bleiben natürlich erhalten, wobei der Wegfall des Rabatts für das 4erTicket möglicherweise unerwünschte Nebenwirkungen zeigen könnte: Mehrbelastung des Fahrpersonals durch Mehrverkauf von Einzeltickets und Einnahmenverluste bei den privaten Vorverkaufsstellen, für die es sich dann möglicherweise nicht mehr lohnt.*

*Die Preisstufenreform ist hingegen eine Katastrophe. Je weniger Preisstufen, desto größer die Sprünge. Und solche Preissprünge verleiten zu mehr oder weniger legalen Tricks, z. B. mit den 24-StundenTickets. So wird dann eine Hin- und Rückfahrt von Dortmund nach Duisburg billiger als eine einfache Fahrt von*

# Tarifrevolution

*Dortmund nach Mülheim.*

*Seit seiner Gründung 1980 hat der VRR ein günstiges Ticket für die Kurzstrecke angeboten, und auch die 2-Waben-Regelung gibt es seit damals. Jetzt mit Argumenten wie „sehr beratungsaufwendig und schwer bis gar nicht durch Kund\*innen nachvollziehbar“ zu argumentieren, unterschätzt zumindest die häufigeren Gelegenheitsfahrer, die genau wissen, wie sie in die Nachbarstadt kommen, zumal es bei dieser Regelung in den letzten 45 Jahren nur beim Umstieg auf den neuen VRR-Tarif in den 1990er Jahren einen Neuzuschnitt der Waben und ansonsten ganz wenige Änderungen gegeben hat.*

*Ein Einstiegspreis von 3,60 Euro für eine kurze Strecke ist alles andere als eine Werbung für den ÖV, sondern schreckt Gelegenheitsnutzer stark und nachhaltig ab. Der VRR muss sich auf einen Shitstorm betroffener Kurzstreckenkunden ab dem 01.03.2025 gefasst machen.*

*Doppelt betroffen sind Fahrgäste in den kleineren und mittleren Städten. Das 4-Stunden-Ticket verschwindet, die Preise der A-Tickets steigen überproportional.*

## Weiter mit 2-Waben-Regelung!

*Die Bedeutung der 2-Waben-Regelung ist aufgrund der Wabeneinteilung in den einzelnen Städten recht unterschiedlich. So kann die Dortmunder City hiermit von keiner Nachbarstadt aus erreicht werden. In den anderen Städten ist das aber immer möglich. Von Mülheim Mitte aus kann in die Innenstädte von Essen, Duisburg und Oberhausen (sogar bis Neue Mitte) gefahren werden, aus Herne und Wanne-Eickel bis Bochum Mitte, von Wanne-Eickel und Watterscheid bis Gelsenkirchen Mitte. Insgesamt gibt es im VRR mehrere hundert Relationen mit 2-Waben-Regelung.*

*Wenn bei der nächsten Tarifmaßnahme auch noch diese Regelung abgeschafft werden sollte und dann selbst die 400 m lange Fahrt von Oberhausen-Styrum, Akazienstraße nach Mülheim-Styrum, Steinkampstraße wegen Überschreitung einer Tarifzongrenze 7,40 Euro kosten würde, dann ist der herkömmliche*

*Bartarif durch willkürliche „Vereinfachungen“ so entsteht, dass er nicht mehr als irgendwie leistungsgerecht angesehen werden kann. Die schon immer schwierige Situation der stadtgrenzüberschreitenden Verkehre wird insbesondere im Ruhrgebiet hierdurch noch einmal verschlechtert.*

## Alternative eazy?

*Der gebetsmühlenartig vorgetragene Hinweis auf eazy als optimale Alternative zieht hier nicht. Die Hürden und Risiken der eazy-Nutzung sind oben beschrieben, die heute geringe Nutzung ist nicht nur durch unzureichende Werbung bedingt. Der VRR gibt als sein Marketingziel für die nächsten drei Jahre an, einen Anteil von eazy-Fahrten im Segment der Gelegenheitsfahrgäste von mindestens 20 bis 30 % erreichen zu wollen. Die Mehrzahl dieser Fahrgäste wird also weiterhin herkömmliche Einzel-, 4er- und 24-StundenTickets nutzen. Hierfür dürfen aber keine Mondpreise verlangt werden. Wenn sich der eazy-Tarif nicht durch seine Vorteile selbst am Markt durchsetzt, ist es keine redliche Lösung, hier durch Verschlechterung des herkömmlichen Tarifs nachzuhelfen.*

*Selbst wenn der größere Teil der Gelegenheitskunden auf eazy umsteigt, wird ein beträchtlicher Anteil dies unter den jetzigen Bedingungen (verpflichtende Smartphone-Nutzung mit Mobilfunkvertrag) nicht wollen oder nicht können. Sei es, dass ihnen das z. B. aufgrund visueller oder motorischer Einschränkungen nicht möglich ist, sie nicht über ein Konto für die Abbuchung der Kosten verfügen. Das wird auch langfristig so bleiben, so dass eazy nur dann das Regelticket sein kann, wenn es auch ohne Smartphonezwang angeboten wird. Natürlich digital, mit Ein- und Auschecken. Wie das flächendeckend funktioniert, kann schon seit fast zwei Jahrzehnten in den Niederlanden beobachtet werden. Hier kann neben der OV-Chipkaart inzwischen auch das Smartphone oder die Bankcard genutzt werden.*

## RV-Versammlung im Nahverkehrsmuseum

**Dortmund. (dg) Am 27.07.2024 fand unsere Regionalversammlung im Straßenbahnmuseum Dortmund statt. Achim Walder, Dirk Grenz, Lothar Ebbers und Oliver Mantel berichteten zur aktuellen Situation aus den jeweiligen Regionalgruppen.**

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

- kurzfristige Baustellen durch DB InfraGO AG
- Neue Nahverkehrspläne sowie Stand der Koordination der Nahverkehrspläne durch VRR und RVR
- Zukunft Deutschlandticket
- Stand Straßenbahnausbau Essen
- Stand der Umsetzung des X-Busnetzes im VRR
- Umsetzung und Nachbesserungen beim Mülheimer NVP
- Einschränkungen beim Fahrkartenverkauf
- eigene Öffentlichkeitsarbeit.

Im Rahmen der Tagesordnung wurde der Vorstand einstimmig entlastet und ebenfalls

einstimmig wiedergewählt.

Die Rangfolge der Delegierten bei den nächsten beiden Bundesverbandstagen 2025/2026 wurde wie folgt festgelegt:

1. Dirk Grenz
2. Oliver Mantel
3. Dennis Hofmann
4. Achim Walder
5. Kurt Meisen.

Neu in die Redaktion der Ruhrschiene wurde Regina Wittmann aufgenommen.

Zum Ende der Versammlung unternahm die Teilnehmer noch eine Rundfahrt über die Museumsstrecke und gewannen einen Ausblick auf die IGA 2027 und das Neue Hafenquartier Dortmund.

## Impressum / Ansprechpartner bei PRO BAHN

**Herausgeber:** PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr, Mülheimer Straße 91, 47058 Duisburg, ☎ 0203 398 1698, ✉ [info@probahn-nrw.de](mailto:info@probahn-nrw.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-nrw.de](mailto:grenz@probahn-nrw.de)

**Stv. Vorsitz.:** Achim Walder, Krokusweg 1, 57223 Kreuztal ☎ 02732 12741, ✉ [walder@probahn-nrw.de](mailto:walder@probahn-nrw.de)

**Beisitzer:** Dennis Hofmann, Bochum, ☎ 0157 74694159, ✉ [hofmann@probahn-nrw.de](mailto:hofmann@probahn-nrw.de)

**Beisitzer:** Oliver Mantel, 44263 Dortmund, ☎ 0231 13731369 und 0151 68168452, ✉ [mantel@probahn-nrw.de](mailto:mantel@probahn-nrw.de)

**Beisitzer:** Kurt Meisen, Weilenhäuschenstr. 9, 58332 Schwelm, ☎ 02336 82958, ✉ [meisen@probahn-nrw.de](mailto:meisen@probahn-nrw.de)

**Beisitzer:** Bernhard Quack, Norderneyweg 11, 45149 Essen, ☎ 0201 7265726, ✉ [quack@probahn-nrw.de](mailto:quack@probahn-nrw.de)

**Spendenkonto:** PRO BAHN NRW, Sparda-Bank West, IBAN: DE11 3706 0590 0003 8078 00, BIC: GENODE33SPK

**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](mailto:maxwill@probahn-muensterland.de)

**PRO BAHN Nordrhein-Westfalen e. V.,** ✉ [info@probahn-nrw.de](mailto:info@probahn-nrw.de), Internet: <http://www.probahn-nrw.de>

**Vorsitzender:** Andreas Schröder, Düsseldorf, ☎ 0177 1984566, ✉ [vorsitzender@probahn-nrw.de](mailto:vorsitzender@probahn-nrw.de)

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

**Geschäftsstelle:** Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München, ☎ 089 530031, ☎ 089 537766

Die **Ruhrschiene** erscheint vierteljährlich. Die Auflage dieses Hefts beträgt 450 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, Regina Wittmann, ✉ [info@ruhrschiene.de](mailto: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

## Stadtbahn Münster

(red) PRO BAHN Münsterland diskutiert aktuell, ob die Straßenbahn – gerne auch als überkreisliche Stadtbahn – nach Münster zurückkehren soll. In einer zweigeteilten Veranstaltung „gestern – morgen: Straßenbahn in Münster“ wird zunächst um 17 Uhr im Stadthaus 3 (Albersloher Weg 33) Werner Szybalski (PRO BAHN Münsterland) vor der historischen Straßenbahn, dem restaurierten Gothaer Triebwagen 65, auf die Geschichte der Straßenbahn in Münster zurückblicken. Nach 350 Meter Fußmarsch entlang der noch vorhandenen Hafengleise folgt um 18 Uhr im Gruppenraum 2 der B-Side (Am Mittelhafen 42) ein Vortrag mit anschließender Publikumsdiskussion von Prof. Dr. Wolfgang Seyfert (Stadtbahninitiative Osnabrück) zur Zukunft der Straßenbahn (natürlich auch) in Münster. Die Veranstaltung ist kostenfrei und vermutlich barrierefrei, falls der Aufzug in der B-Side bis dahin läuft. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich. Das Ende der Veranstaltung ist für 20 Uhr vorgesehen.

## Oktober

**Dienstag, 29.10.2024, 16:30 Uhr**  
AK Bahnverkehr Hagen, Baustellentermin mit Bahnhofsmannager Jens Severin am Bahnhof Oberhagen,  Hagen-Oberhagen

**Dienstag, 29.10.2024, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Donnerstag, 31.10.2024, 17:00 Uhr**  
„gestern – morgen: Straßenbahn in Münster“, siehe linke Spalte, Albersloher Weg 33, Münster,  MCC Halle Münsterland

## November

**Donnerstag, 14.11.2024, 18:00 Uhr**  
Öffentliche Vorstandssitzung PRO BAHN Münsterland, Thema: Schienenverkehr im Kreis Borken, Restaurant „La Serre“, Döhrmannplatz 1, Gronau,  Gronau

**Dienstag, 19.11.2024, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

**Dienstag, 26.11.2024, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Donnerstag, 28.11.2024, 19:00 Uhr**  
PRO BAHN- und VCD-Biergartenstammtisch, Besuch des Dortmunder Weihnachtsmarkts, Treffpunkt DB-ServicePoint,  Dortmund Hbf

## Dezember

**Donnerstag, 12.12.2024, 19:00 Uhr**  
Fahrgaststammtisch in Münster, UmweltHaus, Zumsandestr. 15, Münster,  Münster Hbf, Anmeldung bei maxwill@probahn-muensterland.de

**Dienstag, 17.12.2024, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

**Dienstag, 24.12.2024, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen, **fällt aus!**

## Januar

**Dienstag, 21.01.2025, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

**Dienstag, 28.01.2025, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

Die aktuellen Termine und weitere Informationen sind im Internet zu finden bei [www.probahn-ruhr.de](http://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-Stammtisch Dortmund:** Wechselnde Orte, Dortmund,  mantel@probahn-ruhr.de

**AK Bahnverkehr Hagen:** Infos bei Christian Strähler,  02331 71663,  christian.straehler@gmx.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 52,- Euro/Jahr
- ermäßigt auf Antrag 28,- Euro/Jahr
- Familienmitgliedschaft 58,- Euro/Jahr
- Fördermitgliedschaft Beitrag auf Anfrage (Firmen, Institutionen, Kommunen)