



Neue SPNV-Vergaben beschlossen

Gelsenkirchen/Unna. (le) In den Gremien der Zweckverbände VRR und NWL sind in den letzten Sitzungen mehrere Vergaben von SPNV-Linien beschlossen worden, u. a. für die früheren Abellio-Netze. Hierbei gab es einige Änderungen und Überraschungen.



ET 426 auf der RB 46 (Glückauf-Bahn) in Gelsenkirchen Hbf. Foto: Dirk Grenz

Eigentlich sollten die fünf Verkehrsverträge, die ursprünglich von Abellio gefahren wurden und zum 01.02.2022 per Notvergabe an DB Regio, VIAS und National Express gegangen waren, bereits Ende 2022 nach erfolgter Ausschreibung neu vergeben werden. Dies gelang jedoch nur beim Vertrag über die S 7 (Düsseldorf – Solingen – Remscheid – Wuppertal, der von VIAS an die Rhein-Ruhr-Bahn übergeht

In dieser Ausgabe:

- S. 1 – 3: SPNV-Vergaben
- S. 4 – 7: SPNV-Qualität, D-Ticket
- S. 8 – 9: Fernverkehr nach NL
- S. 9 – 11: Baumwollexpress, NVP MH
- S. 11 – 12: Impressum, Termine

und wie der ursprüngliche Abellio-Vertrag bis 12/2028 läuft. Vereinbart wurde auch eine Verlängerungsoption um bis zu drei Jahre. Für die Wartung der Fahrzeuge muss die Rhein-Ruhr-Bahn sorgen. Bislang wurden die Triebwagen der Baureihe Alstom LINT 41 von VIAS in der früheren Abellio-Werkstatt in Hagen gewartet.

Im Januar ging dann das Los 1 des RRX-Vorlaufbetriebs (RE 1, RE 11) an den jetzigen Betreiber National Express, der Verkehrsvertrag läuft wie ursprünglich geplant bis Dezember 2033. Gleichzeitig wurde beschlossen, dass DB Regio das S-Bahn-Netz Rhein-Ruhr Los B (S 2, S 3, S 9, RB 32, RB 40, RB 49) weiter betreibt, allerdings nicht wie beim Abellio-Vertrag ursprünglich vorgesehen bis 12/2034, sondern nur bis 12/2028. Zudem ist der schon länger geplante neue RE 41 (Bochum – Haltern, wir berichteten in **Ruhrschiene 2021#3**) zu diesem Vertrag hinzugefügt worden, allerdings nur für den Zeitraum 12/2023 bis 12/2026. Danach soll er zusammen mit dem RE 3 (Düsseldorf – Oberhausen – Dortmund – Hamm) neu ausgeschrieben werden.

Im jetzt beendeten Sitzungsblock wurden dann das Niederrheinnetz (RE 19, RB 35) und das Ruhr-Sieg-Netz (RE 16, RB 46, RB 91) neu vergeben. Für das Niederrheinnetz gibt es erneut eine Notvergabe über zwei Jahre an VIAS. Eine Begründung hierfür ist bislang offiziell nicht veröffentlicht worden. Bekannt ist, dass die im Netz eingesetzten Fahrzeuge im kommenden Jahr in die erste Hauptuntersuchung müssen. Insbesondere für die Mehrsystemfahrzeuge, die nach Arnheim verkehren, gibt es europaweit zur Zeit wohl keine Ersatzfahrzeuge, die kurzfristig auf diesen Umläufen, die auch den Flügelzugverkehr nach Bocholt umfassen, eingesetzt werden könnten. Zusätzlich wird die neue RB 37 (Krefeld – Neuss) zum Niederrheinnetz hinzugefügt. Ein entsprechendes Fahrzeug ist hierfür vorhanden, da es mit dem veränderten Laufweg der RB 35 (Gelsenkirchen statt Wesel) ab Dezember 2019 freigeworden war.

Das Ruhr-Sieg-Netz geht von DB Regio auf VIAS über. VIAS wartet die Fahrzeuge zukünftig

wieder in der Ex-Abellio-Werkstatt in Hagen, die zur Zeit nur zum Teil (S 7-Fahrzeuge und externe Wartungsaufträge) ausgelastet ist. Die vorgesehenen Fahrzeuge vom Typ Flirt 1 durchlaufen zur Zeit bzw. demnächst die zweite Hauptuntersuchung.

DB Regio hat in der Notvergabe die von Abellio übernommenen Fahrzeuge in der eigenen Werkstatt in Essen gewartet. Hier wurden allerdings zahlreiche Fahrzeuge abgestellt und teilweise durch DB-eigene Altfahrzeuge ohne stufenfreien Einstieg an 76-cm-Bahnsteigen (siehe Titelbild) ersetzt. Auf anderen Umläufen – vor allem beim RE 16 – verkehren oft kürzere Züge als bestellt. Die Lage hat sich durch den IC 34 und den zusätzlichen RE 34 etwas entspannt, so dass der RE 16 ab Dezember 2022 auf den Laufweg Essen – Iserlohn beschränkt werden konnte. Einzelne zusätzliche Fahrten zwischen Letmathe und Siegen werden seitdem von der Hessischen Landesbahn als RB 34 durchgeführt.

Der neue Vertrag läuft wie ursprünglich mit Abellio geplant bis 12/2034. Allerdings wird die RB 46 bereits ab 12/2026 neu in einem anderen Netz ausgeschrieben. Durch die verschiedenen Planänderungen sinkt die jährliche Verkehrsleistung im Netz von ursprünglich 3,4 Mio. Zug-Kilometern auf 2,51 Mio. (bis 2026) bzw. 2,16 Mio. (ab 2027).

Kommentar

Während der Übergang der Abellio-Netze auf die Betreiber der Notvergaben zum 01.02.2022 planmäßig und ohne größere Störungen verlief, ergaben sich im Lauf der Zeit immer wieder kleinere und größere Qualitätsmängel. Besonders groß sind die seit Mitte 2022 verstärkt auftretenden Zugausfälle im S-Bahn-Netz Rhein-Ruhr. Aktuell fährt die S 3 seit Wochen durchgängig nur im Stundentakt. Dies wird mindestens bis zum 08.08. andauern. Ebenfalls entfällt die RB 40 für mindestens zehn Tage zwischen Essen und Hagen vollständig, während der RE 16 hier baustellenbedingt gleichzeitig ebenfalls nicht verkehrt. Aber auch in den anderen Net-

zen gibt es viel zu beklagen. Nun droht ab Dezember in einigen Netzen weiteres Ungemach.

Wird VIAS in der Lage sein, sowohl im Niederrheinnetz als auch im Ruhr-Sieg-Netz den temporären Ausfall von Fahrzeugen während der Hauptuntersuchungen zu kompensieren? Wird das Unternehmen rechtzeitig ausreichend Fahrpersonal für das Ruhr-Sieg-Netz anwerben bzw. ausbilden können? Erfahrungsgemäß wird DB Regio alles daran setzen, dass möglichst viele Beschäftigte im Konzern verbleiben und nicht zum Neubetreiber wechseln, zumal DB Regio selbst mit einer hohen Fluktuation beim Fahrpersonal zu kämpfen hat.

Auch im Niederrheinnetz ist beim Fahrpersonal von VIAS deutliches Grummeln zu vernehmen. Nicht nur die knappe Personaldecke, sondern inzwischen auch die unzureichende Verfügbarkeit von Mehrsystemfahrzeugen führt immer wieder zu Zugausfällen, die sich besonders drastisch auf dem grenzüberschreitenden Abschnitt nach Arnheim auswirken. Hier sind die Fahrgastzahlen vor allem am Wochenende teilweise sehr hoch. Häufige Ausfälle des ICE International wegen Fahrzeugmangel oder Umleitung über Venlo verschärfen die Situation zusätzlich. Die erneute Notvergabe des Niederrheinnetzes bedeutet noch einmal eine Hängepartie, die ursprünglich vorgesehene Neuvergabe für 12 Jahre hätte Planungssicherheit gebracht.

Werden DB Regio und VIAS in der Lage sein, die neuen Angebote RE 41 und RB 37 rechtzeitig an den Start zu bringen? Diese Zusatzleistungen sind zusammen mit dem RE 47 (Düsseldorf – Remscheid-Lennep) vom Land finanziell abgesichert, umgesetzt ist bisher nur der RE 47, der aber oft wegen Fahrzeugmangel ausfällt. Der Fahrplan der RB 46 (Bochum – Gelsenkirchen) wurde bereits zum kleinen Fahrplanwechsel am 11.06. zugunsten des RE 41 angepasst, wodurch der gute Anschluss in Wanne-Eickel für die Relation Bochum – Recklinghausen verloren ging. Es ist höchste Zeit, die Verbesserungen einzuführen, um nicht noch mehr Fahrgäste zu verprellen!

Weitere Vergaben

Nach der kurzfristigen Direktvergabe im Dezember 2022 hat DB Regio jetzt auch die Ausschreibung des RE 34 (Dortmund – Letmathe – Siegen) für den Zeitraum 12/2023 bis 12/2026 für sich entschieden. Die Linie wird mit den Flirt 3 betrieben, die für die Regiobahn beschafft worden waren und dort erst später zum Einsatz kommen können.

Der Vertrag für das Rhein-Maas-Lippe-Netz (RE 3, RE 13) mit der Eurobahn ist um ein Jahr bis 12/2026 verlängert worden. Der RE 13 wird danach bis Eindhoven verlängert und von DB Start betrieben (wir berichteten in **Ruhrschiene 2022#1**). Der RE 3 wird wie oben erwähnt neu ausgeschrieben, entsprechend Vorankündigung übergangsweise für vier Jahre.

Immer noch auf sich warten lässt die Vergabe des S-Bahn-Netzes Köln, zu dem im VRR auch die Linien S 6, S 11 und S 68 gehören. Die Betriebsaufnahme soll am 10.12.2023 erfolgen, der Vertrag läuft neun Jahre.

Der NWL hat zusammen mit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) die neue RE-Linie 62 Löhne – Osnabrück – Rheine ausgeschrieben, die am 10.12.2023 an den Start geht. Der RE 62 verdichtet den parallel fahrenden RE 60 (Braunschweig – Löhne – Rheine) zu einem annähernden Stundentakt und hat in Löhne Anschluss an den RE 70 (Braunschweig – Löhne – Bielefeld). Hintergrund ist eine Änderung der Taktlage des IC 77 (Berlin – Hannover – Bad Bentheim – Amsterdam). So können die stündlichen Anschlüsse in Osnabrück und Rheine weiterhin angeboten werden, wobei der RE 62 im Gegensatz zum RE 60 nicht in Ibbenbüren-Laggenbeck, Ibbenbüren-Esch und Hörstel halten kann.

Bei der Ausschreibung hat DB Regio den Zuschlag erhalten. Es werden sechs Gebrauchtfahrzeuge der Baureihe 440 (Alstom Coradia Continental) der Baujahre 2009/2010 eingesetzt, die aus Bayern in den Norden wechseln und vorher noch modernisiert werden. Die Vertragslaufzeit beträgt sieben Jahre.

SPNV-Qualität (3): Weitere Gründe

NRW. (Ie) Nachdem wir in der *Ruhrschiene 2022#2 und 2022#3* Baustellen und Störungen im Netz sowie den Personalmangel als wichtige Gründe für Qualitätsmängel im SPNV beleuchtet haben, wollen wir in dieser Ausgabe über weitere Gründe berichten.

Oft werden auf zuginfo.nrw oder in der Fahrplanauskunft „unbefugte Personen auf der Strecke“ als Grund für Verspätungen oder Zugausfälle genannt. Der übliche Text lautet: „Die Strecke ist gesperrt. Die Züge halten am nächsten Bahnhof und warten zunächst. In der Folge kommt es jetzt zu Verspätungen und es kann zu Teilausfällen kommen. Bitte überprüfen Sie den Zuglauf in der Onlinereiseauskunft. Genaue Informationen zur Dauer der Sperrung liegen leider noch nicht vor.“ Leider häufen sich diese Meldungen in letzter Zeit und betreffen oft auch ganze Bahnhofsbereiche oder Stammstrecken wie z. B. Köln Hbf – Köln Messe/Deutz, so dass dann gleich zahlreiche Linien betroffen sind. Nur sehr selten wird vermeldet, dass der Zugbetrieb mit verminderter Geschwindigkeit durchgeführt wird.

Natürlich hat die Sicherheit im Zugbetrieb absoluten Vorrang, aber es muss auch hinterfragt werden, ob das Streckennetz heute ausreichend abgesichert ist. Niemand wird erwarten, dass das gesamte Netz eingezäunt wird. Aber immer wieder werden an denselben Stellen Unbefugte an oder auf den Gleisen gesichtet, sei es, dass hier illegale Abkürzungen über die Schiene vorhanden sind oder dass in der Nähe Spielgelegenheiten bestehen und Kinder dann auch die Bahnstrecke als Spielort entdecken. An solchen Stellen muss DB Netz aus Vorsorge handeln. Spätestens mit der geplanten gemeinwirtschaftlichen Ausrichtung der Infrastrukturgesellschaften der DB sollte der Eigentümer, der Bund, dies verlangen, auch wenn es sich betriebswirtschaftlich nicht rechnet. Denn solche Streckensperrungen führen gesamtwirtschaftlich zu erheblichen Verlusten bei den betroffenen Fahrgästen und Unternehmen.

Gleiches gilt für Stellen, an denen immer wieder Tiere auf der Strecke gesichtet werden. Hier

muss DB Netz auch verstärkt darauf hinwirken, dass die Besitzer von Nachbargrundstücken ihren Sicherungspflichten nachkommen.

Ein ähnliches Problem sind Störungen, die durch nicht mehr standsichere Bäume entlang der Strecke entstehen. Hier kann die Bahn bislang nur auf eigenem Gelände Vorsorge treffen und hat nach den häufigeren Unwettern in den letzten Jahren ihre Vegetationspflege inzwischen deutlich verbessert. Aber immer noch lässt die Gesetzeslage es nicht zu, dass DB Netz den Bahnverkehr gefährdende Bäume auch auf Nachbargrundstücken, die nicht im Bahnbesitz sind, entfernen kann, während die Straßenbaubehörden hierzu berechtigt sind.

Vorrang anderer Züge

Häufige Verspätungsursache ist der Vorrang anderer Züge, was insbesondere diejenigen SPNV-Linien trifft, die zusammen mit dem Fernverkehr oder dem Güterverkehr auf stark belasteten Strecken unterwegs sind. Nach dem Beginn des Ukraine-Kriegs wurde noch ein besonderer Vorrang für Energietransporte auf der Schiene durch die Energiesicherungs-transportverordnung eingeführt, die insbesondere Kohle- und Öltransporte auf der Schiene zwischen den Seehäfen, den Raffinerien und den Kraftwerken betrifft, aber auch die entsprechenden Leerrückfahrten. Diese Verordnung wurde bislang kaum genutzt, jetzt aber zunächst bis 31.03.2024 verlängert. Wichtig könnte sie insbesondere dann werden, wenn die Transportkapazitäten auf dem Rhein und anderen Flüssen aufgrund von Niedrigwasser stark eingeschränkt werden.

Hier sind insbesondere die langlaufenden RE-Linien betroffen, die dementsprechend in den Qualitätsberichten durchweg die schlechtesten Pünktlichkeitswerte aufweisen und oft auch wegen hoher Verspätungen vorzeitig

wenden müssen, was dann zu Zugausfällen auf Teilstrecken führt. Die Pünktlichkeit hatte sich in den letzten Jahren u. a. aufgrund des Einsatzes der beschleunigungsstarken RRX-Fahrzeuge anstelle der lobbespannten Doppelstockzüge verbessert, ist inzwischen aber wieder deutlich abgesunken. Hintergrund sind dabei u. a. häufigere Verspätungen der Fernzüge, sei es aufgrund von Baustellen im Netz oder wegen Einsatz von Ersatzgarnituren, die aufgrund anderer Behängung oder fehlender Reservierungen zu verlängerten Aufenthalt in den Bahnhöfen führen. Daher kommt es immer häufiger zu der Verspätungsansage bzw. -anzeige: „Grund dafür ist die Verspätung eines vorausfahrenden Zuges“.

Wenn man dann weiß, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) auch für solche unverschuldeten Verspätungen Pönale entrichten muss, die zwar in den neuen Verkehrsverträgen 2.0 reduziert wurden, aber weiterhin erhoben werden, findet man hier einen der Gründe, warum in den letzten Jahren keine neue Konkurrenten in den deutschen SPNV-Markt eingestiegen sind. Dieser ist kaum noch kalkulierbar.

DB Netz muss aufgrund der eigenen Nutzungsbedingungen nur in äußerst seltenen Fällen Entschädigungszahlungen für Netz-mängel oder Fehldispositionen leisten. Ein besonders skurriler Fall von Verspätung und Zugausfall konnte im vergangenen Jahr entlang der Rheinstraße beobachtet werden. Ein RE verspätete sich und musste vorzeitig wenden. Begründet wurde dies mit der „Fehlleitung eines anderen Zuges“.

Ebenfalls nicht selten kommt es zu Verspätungen aufgrund der „Reparatur an einem anderen Zug“. Das betrifft besonders häufig Güterzüge. Dann müssen oft auch Nachbargleise gesperrt werden, bspw. zur erneuten Sicherung der Ladung. Selbst nach Aufhebung der Sperrung kann es zu weiteren Verzögerungen kommen, wenn der nachfolgende Zug zunächst die Strecke nur mit deutlich verringerter Geschwindigkeit (z. B. 30 km/h) befahren darf, da

befürchtet wird, dass noch Gegenstände auf der Strecke liegen.

Fahrzeugmangel

War es in früheren Jahren insbesondere beim Einsatz neuer Baureihen immer wieder zu Problemen gekommen, weil nicht rechtzeitig genügend Züge einsatzbereit waren, so hat sich dies deutlich verbessert. Hier wirkt insbesondere die Anwendung des RRX-Modells bei der Fahrzeugbeschaffung positiv. In diesem Fall ist nicht das EVU, sondern der Fahrzeughersteller für die rechtzeitige Lieferung, Zulassung und Wartung der Triebwagen verantwortlich und muss ggf. für passende Ersatzfahrzeuge sorgen. Sowohl beim RRX als auch bei den neuen S-Bahnen im VRR hat sich das Modell bewährt, und in den nächsten Jahren wird es u. a. bei den BEMU-Fahrzeugen im Niederrhein-/Münsterland-Netz sowie den Mehrsystemtriebwagen auf dem RE 13 angewandt.

Dennoch gab es gelegentlich Probleme. Corona-Ausbrüche beim Werkstattpersonal haben sowohl bei Eurobahn als auch DB Regio dazu geführt, dass Fahrzeuge nicht immer rechtzeitig gewartet und repariert werden konnten. In anderen Fällen waren die Lieferketten für Ersatzteile u. a. aufgrund des Ukraine-Kriegs unterbrochen. Besonders kritisch ist die Lage, wenn für einen eingesetzten Fahrzeugtyp kaum geeignete Ersatzfahrzeuge vorhanden sind, z. B., wie an anderer Stelle erwähnt, bei den Drei-System-Triebwagen des RE 19 für den Verkehr nach Arnhem.

Streiks

In den letzten Jahren hat sich die Zahl und Intensität von Streiks bei der Bahn tendenziell erhöht. Das liegt zu einem Teil an der Konkurrenz der beiden Bahngewerkschaften EVG und GDL. Andererseits waren die Auswirkungen der Streiks nicht mehr so stark wie früher, da meist nur einzelne EVU bestreikt wurden und damit auf vielen Strecken noch ein Angebot durch andere EVU erfolgte bzw. nur die EVG- oder die GDL-Mitglieder streikten.

Deutschlandticket

Anders sieht es aus, wenn die EVG ihre Mitglieder bei allen Teilunternehmen des DB-Konzerns zum Streik aufruft, wie es in der laufenden Tarifauseinandersetzung bereits bei den Warnstreiks erfolgte. Dann sind auch die Stellwerke betroffen und die wenigen noch im Dienst befindlichen Ex-Bundesbahn-Beamten können den Betrieb im Netz nicht mehr aufrechterhalten. Inzwischen haben die Zweckverbände für solche Fälle schon einzelne Bus-Notfahrpläne entwickelt, auf anderen Verbindungen kann auf die stadtgrenzüberschreitenden Stadtbahn- und Buslinien ausgewichen werden, und auch die neuen X-Busse im VRR bieten neue Fahrmöglichkeiten. So war während des bundesweiten Bahnstreiks im April eine Fahrt mit Bussen von Oberhausen-Sterkrade nach Dortmund auf Umwegen über Dorsten und Recklinghausen immer noch in gut drei Stunden möglich, da ein Anschluss mit minus zwei Minuten Übergangszeit erreicht wurde (sonst 30 Minuten längere Fahrzeit). Der Weg über Essen und Bochum hätte wesentlich häufigeres Umsteigen erfordert mit viel größeren Risiken

von Anschlussverlusten.

Qualitätsberichte

Üblicherweise liegen die Qualitätsberichte über das Vorjahr jeweils zur zweiten Gremiensitzungswoche im Juni vor. Dies war in diesem Jahr beim VRR leider nicht möglich, da noch nicht alle EVU ihre Daten vollständig gemeldet hatten. Zwar gab das Kompetenzzentrum ITF den Qualitätsbericht SPNV NRW 2022 im Juni heraus, jedoch wird auf unvollständige Daten bei den Linien RE 19 und RB 35 (VIAS) hingewiesen.

Ein erster Blick in den NRW-Bericht zeigt eine gewaltige Verschlechterung der Pünktlichkeits- und Zuverlässigkeitsquoten gegenüber dem Vorjahr auf. Da der VRR-Bericht die Verspätungswerte differenzierter darstellt als der NRW-Bericht, der nur zwischen pünktlich (max. 3:59 Minuten verspätet) und unpünktlich unterscheidet, und auch mehr Hintergründe zu einzelnen Linien erläutert, werden wir erst in der nächsten **Ruhrschiene** hierüber ausführlich berichten.

Deutschlandticket wird weiterentwickelt

Deutschland. (Ie) Verglichen mit den Erfahrungen beim 9-Euro-Ticket im Vorjahr, verlief der Start des Deutschlandtickets am 01.05. relativ unspektakulär. Probleme gab es mancherorts bei der Kontrolle, den nicht überall waren die richtigen Tickets rechtzeitig bei den Kunden angekommen. Die Tariforganisationen sind zusammen mit dem Land weiterhin damit beschäftigt, spezifische Angebote für Schüler*innen, Studierende, Azubis und Einkommensschwache zu entwickeln.

Da der Bund erst sehr spät der dauerhaften Nutzung von Chipkarten für das Deutschlandticket zugestimmt hatte, mussten die Verkehrsunternehmen kurzfristig entsprechende Karten bestellen. Wurden diese nicht rechtzeitig geliefert, wurden andere Chipkarten mit Deutschlandticketaufkleber herausgegeben, was zu Irritationen führte. Nicht alle Abonnent*innen, deren Tickets umgestellt wurden, hatten ihre aktuelle Adresse beim Verkehrsunternehmen hinterlegt, so dass manches Ticket als unzustellbar zurückkam. Für die ersten Monate bis Ende Juli ist noch bundesweit zwischen allen Unternehmen und Tariforganisation eine Kulanregel vereinbart, nach der auch noch nicht

umgestellte Chipkarten als Deutschlandticket anerkannt werden sollen. Diese Nachricht war allerdings noch nicht überall zum Prüfpersonal durchgedrungen. Nach unserer Kenntnis wurden dafür ausgestellte Zahlungsaufforderungen für ein erhöhtes Beförderungsentgelt (EBE) niedergeschlagen.

In Regionen, wo die Chipkarte bislang nicht angewandt wurde, gab es nicht nur Probleme mit der Kontrolle von Chipkarten. Auch weigern sich einige Verkehrsunternehmen, das Deutschlandticket als Chipkarte auszugeben, so dass interessierte Kunden gezwungen werden, ein Abo mit Smartphonennutzung abzuschließen oder zu einem weit entfernten

Unternehmen zu wechseln, um an eine Chipkarte zu kommen, wobei dann die Kundennähe des Service verloren geht. Das Deutschlandticket als ausgedruckter QR-Code ist nach den bundesweiten Bestimmungen nur bis zum 31.12.2023 erlaubt. Hier muss der Bund noch für eine klare und kundenfreundliche Lösung sorgen.

Zur Gültigkeit des Deutschlandtickets gibt es inzwischen weitere Klarheit. In Richtung Niederlande ist es mit dem Zug gültig bis Venlo, Arnhem, Enschede und Hengelo (nur auf dem Weg über Bad Bentheim), ebenso in den deutschen Bussen über die Grenze. Seit dem 01.07. gilt auch eine Vereinbarung des NWL mit DB Fernverkehr für den IC 34. Hier ist es in allen Zügen zwischen Dortmund und Dillenburg gültig mit Ausnahme der zwei Sprinterzugpaare, die nur in Siegen, Altenhundem und Letmathe halten und ab dort über Unna nach Münster fahren.

Für den Schulverkehr besteht seit Kurzem die Möglichkeit für die Schulträger, eine Vereinbarung mit dem Land über das Deutschlandticket zu treffen. Sie müssen dann für ihre anspruchsberechtigten Schüler*innen ihren bisher mit dem örtlichen Verkehrsunternehmen vereinbarten Betrag für das jährliche Ticket weiterzahlen bzw. diesen Betrag auf 588 Euro (12 x 49 Euro) aufstocken, soweit er bislang darunter liegt. Dafür erhalten diese Schüler*innen im VRR zukünftig das Deutschlandticket, der Elternbeitrag für diese Tickets von 14 Euro für das erste und 7 Euro für das zweite Kind bleibt erhalten. Die Zahlungsbeträge über 588 Euro fließen zusammen mit den Elternbeiträgen in einen Solidartopf, mit dem das Deutschlandticket für nicht anspruchsberechtigte Schüler*innen von 49 Euro auf 29 Euro verbilligt wird, eventuell fehlende Restbeträge werden vom Land übernommen. Gibt es keine Vereinbarung mit dem Schulträger, bleibt es bei den heutigen Regelungen. Im VRR erhalten dann die anspruchsberechtigten Schüler*innen weiterhin das Schokoticket mit Gültigkeit nur im VRR-Raum, nicht Anspruchsberechtigte können zwischen dem Schokoticket (39,40 Euro) und dem nor-

malen Deutschlandticket (49 Euro) wählen. Im Westfalentarif ist es etwas komplizierter, da hier vielfach nur Schulwegskarten ohne Gültigkeit für Freizeifahrten ausgegeben wurden, für die dann auch kein Elternanteil fällig wurde.

Diese Regelung gilt nur für das Schuljahr 2023/24, danach soll es eine einheitliche Regelung für ganz NRW nach dem Vorbild des VRR-Verfahrens geben. Eigentlich ist auch eine Änderung der Regelung für die Übernahme der Fahrtkosten angedacht, die sich heute einzig an der Entfernung von der Wohnung bis zur nächsten Schule mit dem entsprechenden Ausbildungsangebot orientiert. Hierzu gibt es jedoch Widerstand aus dem Schulministerium.

Da die Umstellung der Schülertickets die Kundencenter stark in Anspruch nimmt, wird die ursprünglich für den 01.10. geplante Änderung des Sozialtickets auf den 01.12. verschoben, da auch hierfür ein großer Andrang bei den Kundencentern zu erwarten ist, zumal bislang nur ein geringer Anteil der Sozialtickets als Abo verkauft wird (im VRR 15 %). Das Deutschlandticket Sozial NRW wird 39 Euro kosten und für alle Kunden, die bisher das VRR-Sozialticket kaufen können, erhältlich sein, also auch für Wohngeldempfänger*innen.

Um die Verzögerung der Einführung etwas zu kompensieren, hat der Verwaltungsrat des VRR die Verwaltung beauftragt, die Möglichkeit auszuloten, das Sozialticket, das nur in einer Stadt bzw. einem Kreis gilt, bis dahin VRR- oder NRW-weit gelten zu lassen. Die VRR-weite Regelung wurde genehmigt und soll zum 01.08. umgesetzt werden.

Für das Semesterticket gibt es seit 01.05. die Möglichkeit, monatlich per Aufpreis in Höhe des Differenzbetrags auf das Deutschlandticket aufzustocken. Für 2024 wird weiter an einer bundesweiten Lösung nach dem Modell des NRW-Semestertickets gearbeitet, das dann nach der Rechtsprechung als obligatorisches Ticket deutlich günstiger als das Deutschlandticket für Jedermann angeboten werden muss. Auch für das Azubiticket wird an einer Lösung analog zum Semesterticket gearbeitet.

Bald mehr Fernverkehr in die Niederlande?

Den Haag. (le) Die niederländische Aufsichtsbehörde Autoriteit Consument en Markt (ACM), die analog der deutschen Bundesnetzagentur für den Zugang zum Schienennetz zuständig ist, hat die Anmeldung mehrerer Bahnunternehmen für Fernverkehre zwischen den Niederlanden und Deutschland ab 12/2024 und später bekanntgemacht. Neben den heutigen Betreibern werfen auch zwei neue Unternehmen ihren Hut in den Ring.

Die Nederlandsche Spoorwegen (NS) hat ihre zusammen mit der DB betriebenen Linien, den ICE International Amsterdam – Frankfurt (– Basel) und den IC Amsterdam – Berlin angemeldet. Beim ICE International soll bei insgesamt unveränderter Fahrtenzahl die Frühfahrt ab Amsterdam zukünftig auch an Sonntagen verkehren, die Spätfahrt ab Frankfurt dementsprechend auch an Samstagen. Für die Zeiten, in denen die Hollandstrecke über Emmerich gesperrt ist, wird ein geänderter Fahrplan über Den Bosch und Mönchsglabach vorgesehen.

Beim Berlin-IC ist die neue, ab Ende diesen Jahres vorgesehene Taktlage angegeben. Durch Auflassung der Zughalte in Almelo, Ibbenbüren, Bad Oeynhausen, Minden, Wolfsburg und Stendal sowie eine kurze Haltezeit in Bad Bentheim (Wegfall des Lokwechsels) wird die Fahrzeit auf der Gesamtstrecke um rund eine halbe Stunde verkürzt, Bünde wird dann Halt aller Züge. Zukünftig sollen täglich sechs Zugpaare zwischen Amsterdam und Berlin verkehren sowie ein siebtes am Tagesrand zwischen Amsterdam und Hannover. Gestartet werden soll mit einer Garnitur aus einer Siemens Vectron-Mehrsystemlokomotive und den herkömmlichen DB-Reisezugwagen. Im Laufe des Jahresfahrplans 2025 sollen diese schrittweise durch Fahrzeuge des Typs ICE-L des Herstellers Talgo ersetzt werden. Diese bieten mit einer Einstieghöhe von 76 cm einen stufenfreien Einstieg in beiden Ländern. Angegeben sind rund 570 Sitzplätze.

Ebenso gibt es eine Anmeldung der NS für den zusammen mit der ÖBB betriebenen Nightjet Amsterdam – Innsbruck/Wien, der in Richtung Österreich eine halbe Stunde früher verkehren soll. Auch für diese Linie ist ein Umleitungsfahrplan bei Sperrung der Holland-

strecke mit Halt in Den Bosch vorgesehen. Für den heutigen Nachtzug nach Amsterdam – Basel – Zürich liegt noch keine Anmeldung bei der ACM vor.

FlixTrain

Als neuer Betreiber hat die FlixTrain GmbH zwei tägliche Zugpaare Oberhausen Hbf – Amsterdam – Rotterdam angemeldet. Für den niederländischen Streckenteil soll ein Subunternehmer den Fahrdienst durchführen. Vorgesehen sind mit einer Siemens Vectron-Lokomotive bespannte Züge mit ca. 500 bis 700 Sitzplätzen, abhängig von der Saison, im Sommer längere Züge. Nach den Angaben in der Anmeldung dürfte keine 1. Klasse vorgesehen sein.

Der Zug soll nur an den Zwischenstationen Arnhem, Utrecht, Amsterdam und Den Haag HS halten. Abfahrzeiten in Oberhausen sind 08:35 Uhr und 16:35 Uhr, Ankunft in Rotterdam 11:49 Uhr und 19:49 Uhr. Gegenrichtung: Rotterdam ab 08:15 Uhr und 16:15 Uhr, Oberhausen an 11:24 Uhr und 19:24 Uhr. Damit will FlixTrain zwischen Oberhausen und Amsterdam dieselbe Fahrplanlage benutzen wie der ICE International. Dies bedeutet, dass in den entsprechenden Stunden der RE 5 einen verschobenen Fahrplan bekommt und auf die Halte Oberhausen-Holten und Friedrichsfeld verzichten muss. Auch der Nahverkehrszug Arnhem – Winterswijk muss in einer Richtung angepasst werden.

FlixTrain möchte spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 starten, wenn möglich aber schon früher (frühestens 01.08.2024). Während der Streckensperrungen zwischen Oberhausen und Arnhem soll die Verbindung jedoch pausieren.

Qbuzz ab 2027

Kommentar

Erst für den Jahresfahrplan 2027 hat das zu Netinera gehörende Bus- und Bahnunternehmen Qbuzz eine Verbindung Amsterdam – Berlin angemeldet. Diese soll zweistündlich mit täglich sieben Zugpaaren erfolgen. Es sind zwei mögliche Fahrtrouten aufgeführt, über Bad Bentheim und über Emmerich. Für den Weg über Bad Bentheim sind Zwischenhalte nur in Amersfoort, Deventer, Hengelo, Osnabrück und Hannover vorgesehen, beim Weg über Emmerich in Utrecht, Arnhem, Essen, Dortmund und Hannover, wobei in Deutschland auch noch weitere Halte möglich sind.

Die Fahrten sollen mit Hochgeschwindigkeitszügen der Baureihe Frecciarossa 1000 durchgeführt werden, für die bis dahin eine Zulassung für das niederländische und deutsche Netz erwartet wird.

Der aufgeführte Fahrplan sieht auf beiden Wegen eine Gesamtfahrzeit von nur noch sechs Stunden vor, der IC Berlin benötigt zukünftig sechseinhalb Stunden. Der Fahrplan über Emmerich erscheint auf niederländischer Seite wenig realistisch, da dafür der sehr wichtige IC Den Helder – Nijmegen zwischen Amsterdam und Arnhem verschoben werden müsste. Auf deutscher Seite gibt es auf jeden Fall Fahrplankonflikte mit dem RE 11. Auch der Fahrplan über Bad Bentheim ist nicht konfliktlos konstruierbar, hier ist u. a. der halbstündliche Rundumanschluss in Hengelo gefährdet. Auf deutscher Seite wäre auch der RE 60 zwischen Rheine und Osnabrück im Wege.

Baumwollexpress Bocholt – Bad Bentheim

Bocholt. (le) Seit dem 01.09.2022 ist die neue Linie X80 zwischen Bocholt und Bad Bentheim („Baumwollexpress“) des Regionalverkehr Münsterland (RVM) unterwegs, die die Orte entlang der Grenze zu den Niederlanden bedient und damit eine neue Tangentialverbindung im Westmünsterland bietet.

Startend in Bocholt werden Haltestellen in Rhede, Borken-Burlo, Südlohn-Oeding, Vreden, Ahaus-Alstätte, Gronau und Bad Bentheim-Gildehaus angefahren, bevor das Ziel am Bahnhof Bad Bentheim erreicht wird.

Der heutige Fernverkehr zwischen Deutschland und den Niederlanden bleibt mit zwei (ungefähr) zweistündlichen Verbindungen weit hinter den Notwendigkeiten eines zukunftsorientierten internationalen Bahnverkehrs zurück. Der Vergleich der Anbindung der Randstad an die Großräume Rhein-Ruhr und Brüssel spricht Bände: Aus der Randstad ein stündlicher IC nach Brüssel und fast stündlich der Thalys nach Paris, ergänzt durch den Eurostar nach London. Auf deutscher Seite sieben bzw. acht ICE zwischen Amsterdam und Rhein-Ruhr mit Bedienungslücken bis zu drei Stunden, daneben zwei Nachtzugpaare. Keine direkte Anbindung des mittleren und östlichen Ruhrgebiets an die Niederlande, von der RB 51 Dortmund – Enschede einmal abgesehen. Kein Fernverkehr über Venlo, auf der früheren Direktverbindung Köln – Rotterdam – Den Haag muss inzwischen dreimal umgestiegen werden, ab 12/2026 „nur“ noch zweimal.

Gerade erst hat die DB zusammen mit neun anderen nationalen Bahnunternehmen eine Studie über die Möglichkeiten des europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehrs herausgegeben („Metropolitan Network: A strong European railway for an ever closer union“), in der aufgezeigt wird, was mit neuen Hochgeschwindigkeitskorridoren erreicht werden kann. Dabei dürfen aber die heute schon überlasteten Knoten nicht aus dem Blick geraten. Es macht keinen Sinn, wenn hier neue Fernverbindungen unverzichtbare Regionalzüge ausbremsen oder gar vertreiben.

Der Halt in Bad Bentheim-Gildehaus wird nur in und aus Richtung Gronau bedient, da es auf der Strecke Bad Bentheim – Gronau weiterhin die Buslinie 60 der Bentheimer Eisenbahn gibt, weshalb hier wohl ein Bedienungsverbot gilt.

Der X80 fährt überwiegend zweistündlich, montags bis freitags in der Morgen- und Nachmittagspitze auch stündlich, wobei die Taktzeiten auf den IC-Anschluss in Bad Bentheim in und aus Richtung Berlin ausgerichtet sind. Dieser kann beim jetzigen IC-Fahrplan im Zweistundentakt jedoch nur in einer Richtung erreicht werden (morgens in Richtung Berlin, nachmittags aus Richtung Berlin), so dass samstags sowie sonn- und feiertags mittags eine dreistündige Bedienungspause zwecks Umstellung eingelegt wird.

Der Fahrplan Richtung Bad Bentheim startet werktags morgens mit einer Frühfahrt ab Vreden, mit der der werktägliche Früh-IC (Bad Bentheim ab 07:21 Uhr) erreicht wird. Danach gibt es Anschlüsse ab Bocholt an die IC-Abfahrten Bentheim ab 09:28 Uhr bis 15:28 Uhr, montags bis freitags auch 17:28 Uhr und 19:28 Uhr, während dies samstags und sonn- und feiertags wegen der Taktverschiebung nicht möglich ist. In Richtung Bocholt starten werktags die ersten Busse in Vreden bzw. Gronau. Mit der Abfahrt Bad Bentheim ab 07:43 Uhr startet der Zweistundentakt, der allerdings bis mittags keinen IC-Anschluss hat. Erst nach der Taktverschiebung gibt es ab 14:43 Uhr die Umsteigemöglichkeit aus Richtung Berlin bis zur Fahrt 18:43 Uhr ab Bad Bentheim. Für die letzte IC-Ankunft aus Berlin gibt es keinen Anschluss Richtung Gronau.

Leider sind die anderen Zuganschlüsse des X80 eher bescheiden. In Bocholt beträgt die Übergangszeit auf den RE 19 Richtung Düsseldorf über 50 bzw. 55 Minuten und kann getrost als Anti-Anschluss bezeichnet werden.

In Gronau beträgt die Übergangszeit Richtung Enschede in und aus Richtung Bocholt über 15 Minuten, nur in und aus Richtung Bad Bentheim sind sie passabel. Der Übergang aus Richtung Bocholt in Richtung Burgsteinfurt – Münster ist überwiegend mit einer Wartezeit von mehr als 45 Minuten verbunden. In Gegenrichtung besteht ein Übergang mit drei Minuten Umsteigezeit, der kaum als realistisch anzusehen ist, obwohl er in der Bahnauskunft

angegeben wird. Für die Relation Bad Bentheim – Münster und zurück sind ebenfalls Übergangszeiten über 45 Minuten einzurechnen, einzig von den Zusatzzügen der RB 64 auf den X80 liegen sie bei 16 Minuten. Die verkehrlich wenig relevanten Anschlüsse mit der RB 51 – meist ist der Weg über Ahaus sinnvoller – liegen durchweg bei 15 bis 25 Minuten Übergangszeit.

In Bad Bentheim liegen die Ankunfts- und Abfahrzeiten des X80 so, dass die Übergangszeiten zur RB 61 Richtung Bielefeld und Richtung Hengelo sowie zur RB 56 Richtung Nordhorn – Neuenhaus deutlich über 30 Minuten liegen, ebenso in Gegenrichtung. Der Anschluss an den IC Richtung Amsterdam kann in Bad Bentheim in den Stunden erreicht werden, in denen es keinen Anschluss Richtung Berlin gibt. Die Übergangszeit liegt bei gut 20 Minuten.

Neuer IC-Fahrplan

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 bekommt der IC Berlin – Amsterdam eine neue Fahrplanlage, die es ermöglicht, einen deutlich günstigeren Fahrplan für den X80 aufzustellen. Der IC aus Berlin erreicht Bad Bentheim dann rund 10 Minuten vor der vollen geraden Stunde und verlässt den Bahnhof Richtung Berlin rund 10 Minuten nach der vollen geraden Stunde. Da der jetzige IC-Anschluss mit Übergangszeiten unter zehn Minuten gerade mit Blick auf die Pünktlichkeit des Busses im Straßennetz und des langlaufenden IC eher zu knapp ist, bietet sich ein längerer Übergang (Bus-Ankunft ca. :50, Bus-Abfahrt ca. :10) an, wodurch nicht nur die mittägliche Taktrotation entfallen könnte, sondern gleichzeitig auch Anschlüsse an die RB 61 in beide Richtungen und die RB 56 möglich wären. Auf jeden Fall sollte der X80 an allen Wochentagen die Anschlüsse in Bad Bentheim zwischen 8 und 20 Uhr in beide Richtungen bedienen, womit alle Fernzüge erreicht würden.

Die Zuganschlüsse in Gronau und Bocholt verschieben sich um rund 25 Minuten. Eine optimale Lösung für alle Relationen erscheint hier allerdings nicht möglich.

Update: Neues Mülheim-Net(z)

Mülheim an der Ruhr. (red) Am 7. August tritt wie in *Ruhrschiene 2023#1* berichtet das neue „Mülheim-Net(z)“ in Kraft. Es kann an den beiden Samstagen 26.08. und 02.09. kostenlos getestet werden.

Die Ruhrbahn hat Ende Juni ihre Werbekampagne für das neue Liniennetz mit einem Infoflyer gestartet. Wenige Tage später wurden die neuen Fahrpläne als PDF-Dateien auf der Homepage veröffentlicht. Daraus ergeben sich noch kleine Änderungen und Ergänzungen zu unseren Ankündigungen in der letzten Ausgabe:

- 122: Der 20-Min.-Takt montags bis freitags wird abends Richtung Oberhausen um 1,5 und Richtung Mülheim um eine Stunde verlängert.
- 129/139: Der Übergang an der Haltestelle Broich Friedhof beträgt bis zu fünf Minuten, bei den Fahrten im Uhrzeigersinn abends und sonntags aufgrund einer Verschiebung der Taktzeiten 15 Minuten. Der Übergang an der Haltestelle Heißen Kirche beträgt bis zu sechs

Minuten, abends und sonntags gibt es wegen des Stundentaktes keinen Übergang.

- 134/135: Linie 134 fährt nun auch sonntags abends bis 22:00 Uhr in den Hafen. Linie 135 verkehrt dort weiterhin nur werktags.
- 151: Die Taktzeiten werden tagsüber um 15 und abends um 30 Minuten verschoben, so dass sich die Betriebszeiten Richtung Kettwig morgens früh und abends spät erweitern.
- 136 und 753: Die Linien verkehren nur noch montags bis freitags bis 20:00 Uhr und am Wochenende bis 18:00 Uhr. Bei der Linie 136 führt das dazu, dass die Haltestellen in Oberdümpten wie Agnesstraße und Sportanlage Wenderfeld im Übergang zwischen Tag- und Nachtnetz abends und sonntags vormittags bis zu fünf Stunden nicht bedient werden.

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, **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

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

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

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

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

Beisitzer: Bernhard Quack, Norderneyweg 11, 45149 Essen, ☎ 0201 7265726, ✉ quack@probahn-nrw.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 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 Ebberts (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

Landesversammlung

(red) Die Landesversammlung wird, wie im letzten Jahr angeregt, diesmal in Dortmund durchgeführt. Sie findet am Samstag, den 09.09., in der Kommende Dortmund, Seminarraum 1, Brackeler Hellweg 144, 44309 Dortmund (U43 Brackel Kirche oder S4 DO-Brackel) statt. Beginn 14:00 Uhr (Einlass ab 13:30). Neben den turnusmäßigen Vorstandswahlen stellt der Vorstand auch das unter Mitgliederbeteiligung gemeinsam erarbeitete neue Grundsatzprogramm des Landesverbandes NRW vor.

Veranstaltungshinweis

(red) Freitag 08.09.2023, 16 Uhr, Ruhrfestspielhaus, Recklinghausen, ☎ Ruhrfestspielhaus: Maßnahmen für den Masterplan Mobilität des Kreises Recklinghausen 2050 zum Mitdiskutieren. Infos: www.kreis-recklinghausen.de/mobil.

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

Juli

Dienstag, 25.07.2023, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, Anmeldung: grenz@probahn-ruhr.de

August

Donnerstag, 10.08.2023, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, UmweltHaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf, Anmeldung an maxwill@probahn-muensterland.de

Donnerstag, 10.08.2023, 19:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund, Achtung: neue Uhrzeit!

Dienstag, 15.08.2023, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, Anmeldung: ebbers@probahn-ruhr.de

Dienstag, 22.08.2023, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, Anmeldung: grenz@probahn-ruhr.de

Mittwoch, 23.08.2023, 17:00 Uhr
AK Bahnverkehr Hagen, Allerwelt-Haus, Potthoffstr. 22, Hagen, ☎ Rathaus an der Volme

September

Samstag, 09.09.2023
Landesversammlung PRO BAHN NRW, Dortmund. Siehe linke Spalte.

Donnerstag, 14.09.2023, 19:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund, Achtung: neue Uhrzeit!

Dienstag, 19.09.2023, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, Anmeldung: ebbers@probahn-ruhr.de

Montag, 25.09.2023, 17:00 Uhr
AK Bahnverkehr Hagen, virtuell, Anmeldung: christian.straehler@gmx.de

Dienstag, 26.09.2023, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, Anmeldung: grenz@probahn-ruhr.de

Oktober

Mittwoch, 11.10.2023, 17:00 Uhr
AK Bahnverkehr Hagen, virtuell, Anmeldung: christian.straehler@gmx.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, Neu: Friedrichstr.62, Dortmund, U Westentor
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)