



Oberhausen: Neuer Anlauf für die Linie 105

Oberhausen. (le) Laut einer Vorlage im Rat der Stadt Oberhausen sollen Stadtverwaltung und Stadtwerke Oberhausen GmbH (STOAG) beauftragt werden, die erforderlichen Planungs- und Verfahrensschritte zur Inbetriebnahme der Straßenbahnstrecke zwischen Stadtgrenze Essen/Oberhausen und der Neuen Mitte (Verlängerung der Straßenbahnlinie 105) gemäß dem Trassenvorschlag des Masterplans Neue Mitte zu unternehmen.



Linie 105 auf dem Kehrgleis an der Stadtgrenze Essen/Oberhausen Foto: Dirk Grenz

Damit startet Oberhausen den dritten Anlauf für den Lückenschluss zwischen der Straßenbahn auf der ÖPNV-Trasse und dem Essener Straßenbahnnetz. Bereits vor genau 25 Jahren wurde ein vergleichbarer Beschluss gefasst. Seinerzeit war noch der Zukunftspark O.Vision geplant, die Straßenbahn sollte auf dem dafür vorgesehenen Gelände in Hochlage durch die Halle des ehemaligen Elektrostahlwerks fahren.

In dieser Ausgabe:

- S. 1 – 2: Linie 105
- S. 3 – 8: Fahrplan 2024
- S. 8 – 10: D-Ticket, Dortmund
- S. 10 – 11: VRR-Chef
- S. 11 – 12: Impressum, Termine

Im April 2005 gab es dann den Planfeststellungsbeschluss, der aber ausgesetzt wurde, als die Maßnahme nicht in das Förderprogramm aufgenommen wurde. Später wurde das Projekt O.Vision aufgegeben. Im Dezember 2012 wurde die Wiederaufnahme der Planungen beschlossen, die Planfeststellungsunterlagen wurden im August 2014 abgegeben. Der Rat beschloss nach dem Widerstand der CDU gegen die Planungen im Dezember 2014 einen Ratsbürgerentscheid, der am 08.03.2015 mit einer Ablehnung des Projekts durch 57 % der am Bürgerentscheid Teilnehmenden endete. Nach dem im Mai 2022 beschlossenen Masterplan Neue Mitte 4.0 soll jetzt eine Neuplanung mit einigen Änderungen gegenüber den früheren Entwürfen gestartet werden.

Geänderte Trassenführung

Die Trasse soll wie in den früheren Planungen ab dem Kehrgleis an der Stadtgrenze in nördlicher Seitenlage der Essener Straße bis kurz vor die Brücke über die Köln-Mindener Bahnlinie führen und dabei die Haltestellen Stadtgrenze Essen und Lipperheidebaum bedienen. Anschließend führt eine eigenständige Straßenbahnbrücke über die Bahnstrecke in das Stahlwerksgelände, wo die Trasse jetzt weiter östlich als früher und nicht mehr aufgeständert sondern ebenerdig vorgesehen ist. Hiermit werden zwei geplante Wohngebiete mit den neuen Haltestellen Stahlwerk Süd und NEWAG-Siedlung angeschlossen. Anschließend führt die Trasse weitgehend ebenerdig entlang der Güterzugstrecke „Walzwerktrasse“, wobei die Osterfelder Straße mit einer Brücke überquert wird. Hier sind die Haltestellen Osterfelder Straße und Centr.O geplant. Anschließend fädelt die neue Bahntrasse mit einer Rampe in die bestehende ÖPNV-Trasse sowohl Richtung Süden (Oberhausen Hbf) als auch Richtung Norden (Sterkrade Bf) ein. Südlich dieser Einfädelerung ist auch in dieser Planung die Neueinrichtung einer Haltestelle Gasometer auf der bestehenden ÖPNV-Trasse vorgesehen, die von allen dort verkehrenden Linien bedient werden soll.

Als Betriebskonzept ist wie zuletzt eine alternierende Führung der 105 nach Oberhausen Hbf bzw. Sterkrade, in der werktäglichen Hauptverkehrszeit jeweils alle 20 Minuten, angedacht. Eine Verlängerung der Kurse zum Hauptbahnhof bis zur Haltestelle Landwehr ist nicht mehr vorgesehen, da die parallele Linie 112 inzwischen im 15-Minuten-Takt verkehrt.

Kosten und Zeitplan

Die Baukosten werden überschlägig mit 100 bis 120 Mio. Euro veranschlagt, hinzu kommen Planungskosten von ca. 12 Mio. Euro. Rund die Hälfte davon wird in der ersten Phase bis zur Einreichung der Planfeststellungsunterlagen und des Finanzierungsantrags anfallen. Während für die Baukosten eine Förderung von 90 bis 95 % erwartet wird, können die Planungskosten nur mit rund 20 % bezuschusst werden. Ein Antrag auf Aufnahme des Projekts in den Planungsvorrat des Landes war zuvor abschlägig beschieden worden.

Die eigentliche Planung soll bis Ende 2025 erfolgen, die Planfeststellung und die Beantragung der Fördermittel dann bis Ende 2026. Für den Bau und die Abnahme sind 3 ¼ Jahre angesetzt, so dass die Strecke Anfang 2030 fertiggestellt wäre. Im Planungsprozess soll eine umfangreiche Bürgerbeteiligung erfolgen.

Schon bei der ersten parlamentarischen Beratung im Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss gab es Probleme. Die Vertreter der drei großen Fraktionen sicherten zwar die generelle Zustimmung zu dem Projekt zu, fanden aber die Vorlage unzureichend. Der CDU-Vertreter räumte ein, seine Fraktion sei 2015 gegen die Trasse gewesen. Die Welt habe sich aber weiter gedreht, jetzt sei die CDU dafür. Der SPD-Vertreter hielt die Kostenrechnung für nicht schlüssig, seine Fraktion könne nicht zustimmen. Daraufhin zog der Oberbürgermeister die Vorlage zurück, und das Projekt wird sich damit um rund zwei Monate verzögern, da es erst im Februar 2024 im Rat behandelt werden kann. PRO BAHN wird das Projekt konstruktiv begleiten.

Bahnfahrplan 2024: Plan und Wirklichkeit

Gelsenkirchen/Unna. (Ie) Eigentlich hätte es ein angenehmer Fahrplanwechsel am 10.12. sein sollen: Trotz der knappen SPNV-Finzen einige neue und verbesserte Verbindungen, einzelne neue Verkehrsverträge, zum Teil mit Wechsel des Verkehrsunternehmens, und mehrere seit längerer Zeit gesperrte Strecken sollten endlich wieder bedient werden. Aber es kam anders: Nicht rechtzeitig fertiggestellte Baumaßnahmen, zusätzliche neue Großbaustellen und der allgemeine Personalmangel, insbesondere beim Fahrpersonal, führten zu Notfahrplänen mit deutlichen Einschränkungen, Schienenersatzverkehr oder gar Busnotverkehr und zahlreichen erst kurzfristig kommunizierten Zugausfällen auf vielen Strecken.

Pünktlich zum Fahrplanwechsel startete eine viermonatige Baustelle (bis 19.04.2024) im Raum Wanne-Eickel, bei der die Personenzugstrecke zwischen Wanne-Eickel Hbf und Recklinghausen Süd ganz gesperrt ist. Anlass ist der Neubau von Brücken für eine Autobahnverbreiterung. Während die Fernverkehrszüge mehr oder weniger großräumig umgeleitet werden und daher nur wenige IC oder ICE in Recklinghausen, Wanne-Eickel und Gelsenkirchen halten, werden die Regionalzüge soweit möglich über die parallele Güterzugstrecke geführt, wofür dann andere Züge weichen müssen. Außerdem verlängert sich die Fahrzeit auf diesem Weg deutlich.

Im Einzelnen:

- Der RE 2 (Osnabrück – Düsseldorf) fährt diese Umleitung und kann wegen der Fahrzeitverlängerung die gewohnte Fahrplantrasse zwischen Essen und Düsseldorf nicht erreichen. Er endet daher in Essen.

- Der RE 42-Grundtakt (Münster – Mönchengladbach) fährt ebenfalls diese Umleitung und muss zum Ausgleich für die längere Fahrzeit den Halt Sythen auslassen. Die zusätzlichen Züge zwischen Münster und Essen verkehren baustellenbedingt nur bis Recklinghausen Süd. Fahrgäste können tagsüber in Recklinghausen Hbf in den RE 2 Richtung Essen umsteigen und umgekehrt. Leider hat man diese Beschränkung des Fahrwegs auch für einzelne Züge in den Nachtstunden eingerichtet, die dann keinen Anschluss an den RE 2 haben. Ziemlich sinnfrei und fahrgastarm fährt dann eine Zuggarnitur zwischen Haltern und Recklinghausen Süd ohne weiterführende Anschlüsse.

Außerdem hat es DB Netz geschafft, die sechs Haltausfälle dieser Züge in Sythen Richtung Essen, die offenbar durch Fernverkehrszüge bedingt sind, auch in der Baustellenzeit aufrecht zu erhalten. So gibt es am Vormittag und am frühen Nachmittag jeweils dreistündige Bedienungslücken, spätnachmittags folgen zwei zweistündige Lücken. In Gegenrichtung wird Sythen hingegen stündlich bedient. Da helfen dann auch stündliche SEV-Busse Haltern – Dülmen nicht viel, zumal diese so schlecht getaktet sind, dass in Dülmen zur Minute der Ankunft der mögliche Anschlusszug Richtung Münster gerade abfährt. *Insgesamt ein miserables Zugangebot für einen Bahnhof, für den eigentlich ein Halbstundentakt bestellt ist.*

- Die RB 43 (Dortmund – Dorsten) endet in den ersten zwei Wochen der Baustelle bereits in Herne. Anschließend wird der Halt Wanne-Eickel Hbf ausgelassen, nur die dort startenden und endenden Züge am Tagesrand bedienen ihn.

- Die RB 46 (Bochum – Gelsenkirchen) kann ebenfalls Wanne-Eickel Hbf nicht anfahren. Zwar wäre eine stündliche Bedienung Bochum – Herne möglich, diese brächte aber wenig Verkehrswert, da in dieser Relation auch die U 35 unterwegs ist. Daher entfällt die RB 46 bis Mitte April.

- Der neue RE 41 (Bochum – Haltern), gefahren von DB Regio, könnte in den ersten vier Wochen nur mit Kopfmachen in Herne verkehren. Da diese Fahrplantrasse sehr instabil wäre, wird der Betriebsstart auf den 07.01.2024 verschoben. Dann bedient dieser Zug bis zum Ende der Bauarbeiten anstelle der RB 46 auch

Fahrplan 2024

die Halte Bochum West und Bochum-Hamme, nicht jedoch Bochum-Riemke.

Zum Start der Bauarbeiten am 10.12. wurden auf zuginfo.nrw gleich Unregelmäßigkeiten vermeldet, so dass die S 2 zwischen Herne und Recklinghausen mindestens bis zum 22.12. ausfallen muss.

Zeitgleiche Baustellen

Zusätzlich werden ab dem 05.01.2024 bis zum 23.02.2024 die Ferngleise zwischen Dortmund und Essen gesperrt. Der Fernverkehr wird über Gelsenkirchen bzw. Wuppertal umgeleitet, RE 1 und RE 6 über Herne mit Ersatzhalten dort und in Gelsenkirchen. Der RE 11 verkehrt nur zwischen Hamm und Kassel (siehe unten). RE 16 und RB 40 enden in Bochum. Die S 1 wird an einzelnen Tagen im Spätverkehr zwischen Dortmund und Essen durch Busse ersetzt. Durch diese Baumaßnahme dürften sich die Probleme im Knoten Wanne-Eickel noch verstärken.

Besonders stark beeinträchtigt ist der Zugbetrieb im westlichen Ruhrgebiet dann in den Osterferien 2024, wenn wie in den Herbstferien 2023 eine Vollsperrung im Knoten Kaiserberg (wir berichteten in **Ruhrschiene 2023#3**) den Zugverkehr zwischen Mülheim-Styrum und Duisburg sowie zwischen Oberhausen Hbf und Duisburg lahmlegt. Auch hier sind Autobahnbauarbeiten der Grund für die massiven Einschränkungen des Zugverkehrs. *Natürlich kommt der Verursacher dieser Bauarbeiten für den Autobahnausbau nicht für die Mehrkosten und Mindereinnahmen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Aufgabenträger auf, von einer angemessenen Entschädigung für die betroffenen Fahrgäste ganz zu schweigen.*

Auch der Umbau des Dortmunder Hauptbahnhofs behindert weiterhin den Zugverkehr. Die Verdichterszüge der S 2 in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) zwischen Dortmund Hbf und Dortmund-Mengede entfallen fast ganzjährig, nur während der Fußball-EM sollen sie verkehren. Die RB 59 (Soest – Unna – Dortmund) verkehrt nur mit dem Haupttakt bis Dortmund

Hbf, der Nebentakt werktags tagsüber endet in Dortmund Signal Iduna Park. Und die RB 52 (Dortmund – Lüdenscheid) fährt erst ab 23.12. wieder den Dortmunder Hauptbahnhof an, Grund sind in diesem Fall Bauarbeiten in Herdecke.

Auch die Erneuerung des Dachs im Duisburger Hauptbahnhof geht in eine weitere Runde. Während zur Zeit der Bahnsteig 5 gesperrt ist, werden ab Anfang August die Bahnsteige 3 und 4 nicht zur Verfügung stehen. Dies betrifft auch Linien aus unserem Bereich: Die RB 33 (Aachen – Essen-Steele/Heinsberg) entfällt ab dann für gut ein Jahr auf dem Abschnitt Duisburg – Essen-Steele. Die RB 35 (Mönchengladbach – Gelsenkirchen) wird getrennt, sie fährt nur zwischen Mönchengladbach und Duisburg-Hochfeld Süd und zwischen Oberhausen und Gelsenkirchen.

VRR-Gremien rügen DB Netz

Im November wurde für vorher nicht angekündigte Bauarbeiten in Essen Hbf der Fernbahnsteig Richtung Duisburg gesperrt und die entsprechenden Fern- und Regionalzüge mussten unter zweimaliger Kreuzung des Gegengleises über das S-Bahn-Gleis ausweichen, was zur Reduzierung der dort eigentlich geplanten Verkehre und deutlichen Verspätungen aller betroffenen Linien in beide Richtungen führte. Erschwerend kam hinzu, dass die Wupperstrecke ebenfalls gesperrt war und daher zusätzlich Fernzüge über den Ruhrkorridor geführt werden mussten. Die Aufgabenträger und SPNV-Unternehmen wurden erst sehr kurzfristig über diese Änderung informiert, die Fahrgastinformation war katastrophal. Weiterhin wurde bekannt, dass während der ersten zwei Wochen der Fußball-EM 2024 die Ferngleise zwischen Dortmund Hbf und Dortmund-Mengede gesperrt werden sollen, obwohl DB Netz vorher zugesagt hatte, rund um die EM-Veranstaltungsorte Köln, Düsseldorf, Gelsenkirchen und Dortmund keine zusätzlichen Baustellen einzurichten. Dies bedeutet, dass nicht nur der RE 3 und die RB 32 umgeleitet werden müssen, sondern auch die

geplante EM-Zusatzlinie zwischen den vier EM-Standorten.

Nachdem bereits Spitzengespräche der VRR-Verwaltung mit der Regionalleitung und dem Vorstand von DB Netz wenig Erfolg gezeigt hatten, wurde in der letzten Sitzung des Verwaltungsrats einstimmig eine Resolution der drei Fraktionen mit Forderungen an DB Netz verabschiedet. Das Unternehmen soll u. a. eine verlässliche und transparente Baustellenplanung unter Einbeziehung aller Akteure im Schienenpersonennahverkehr durchführen und Baukonzepte entwickeln, die nicht nur Reisende im Fern-, sondern auch im Nahverkehr nach Möglichkeit auf der Schiene und nicht auf der Straße befördern. Zudem seien sehr kurzfristige Verbesserungen bei der Fahrgastinformation bei Störungen und Baustellen zu sichern und positive Entscheidungen bei kurzfristigen Maßnahmen im Sinne der Fahrgäste zu treffen.

Volmetalbahn weiter gesperrt

Eigentlich war für den Fahrplanwechsel die Wiederaufnahme des Zugbetriebs zwischen Rummenohl und Lüdenscheid vorgesehen. Der Neubau der Volmebrücke in Lüdenscheid-Brügge ist auch rechtzeitig erfolgt, nur hatte in der Zwischenzeit ein Schaden an der Straßenbrücke der B 54 in Hagen-Eilpe auch den darunter laufenden Bahnverkehr gestoppt. Zur besseren Ausnutzung der hieraus resultierenden Sperrzeit hatte die Bahn daraufhin begonnen, auch die Volmebrücke in Schalksmühle zu reparieren. Dabei hat sich herausgestellt, dass die Schäden doch größer sind als gedacht, so dass die Arbeiten jetzt bis voraussichtlich Anfang April fortgeführt werden. Dies betrifft nicht nur die RB 52, die weiterhin nur bis Rummenohl verkehrt. Auch die RB 25 (Köln – Lüdenscheid) kann noch nicht wieder bis Lüdenscheid fahren. War sie zunächst wegen Brückenbauarbeiten in Dieringhausen unterbrochen, sind jetzt Arbeiten im Raum Engelskirchen im Gange, die ebenfalls bis Anfang April andauern werden. Wegen der andauernden Sperrung der Strecke im Raum Schalksmühle ist auch der eigentlich ange-

dachte isolierte Betrieb der RB 25 zwischen Lüdenscheid und Engelskirchen nicht möglich, da die Fahrzeuge nicht zur Werkstatt überführt werden können.

Auch bei einer anderen gesperrten Strecke gibt es sehr schlechte Nachrichten. Nachdem die Schäden durch Dachsbauten an der Strecke Unna – Fröndenberg eigentlich bis zum Fahrplanwechsel beseitigt werden sollten, stellte sich bei genauerer Prüfung heraus, dass nicht nur 300 Meter des Bahndamms von Dachsbauten betroffen sind, sondern mindestens rund 1.500 Meter an verschiedenen Stellen der insgesamt 12 km langen Bahnstrecke. Die Bahn geht von einem notwendigen weitgehenden Neubau des Bahndamms aus und erwartet ein aufwändiges Planungsverfahren, das alleine mehrere Jahre dauern könnte, da die Strecke überwiegend durch Natur-, Vogel- und Landschaftsschutzgebiet führt. Wir müssen befürchten, dass der Zugbetrieb hier erst gegen Ende des Jahrzehnts wieder aufgenommen werden kann.

Mehr Züge

Auf mehreren Strecken konnte der Zugverkehr trotz der knappen Finanzen der Zweckverbände ausgeweitet werden. So hat DB Regio die neue RE-Linie 62 von Löhne nach Rheine (wir berichteten in **Ruhrschiene 2023#2**) zum Fahrplanwechsel in Betrieb genommen. Ebenso wird es – wie oben erwähnt – ab Anfang Januar die lange erwartete Direktverbindung von Bochum nach Haltern geben, ebenfalls gefahren von DB Regio.

Der RE 11 (Düsseldorf – Kassel) verkehrt jetzt überwiegend stündlich bis Kassel-Wilhelmshöhe. Einzig zu den Zeiten der zwei täglichen IC-Züge auf der Mitte-Deutschland-Verbindung entfallen die Fahrten zwischen Hamm und Kassel. Im Gegenzug wird der RE 17 nur noch zwischen Hagen und Warburg fahren, die RB 89 nur noch von Münster nach Paderborn. Insgesamt gibt es jetzt stündliche Verbindungen nach Kassel, am Tagesrand sind mehrere neue Verbindungen zwischen Hamm

und Kassel zugefügt worden.

Leider wird diese Verbesserung von einer Einschränkung der Linie zum Fahrplanwechsel überschattet: Bei National Express haben Berichten zufolge rund 30 Triebfahrzeugführer gekündigt und sind zu Personaldienstleistern gewechselt. Das Unternehmen sieht sich daher gezwungen, den Betrieb zu reduzieren und hat als verträglichste Lösung in Absprache mit den Aufgabenträgern neben dem Ausfall der HVZ-Verstärker auf dem RE 4 zwischen Aachen und Düsseldorf den RE 11 auf den Laufweg Hamm – Kassel eingekürzt. So soll verhindert werden, dass allzu viele tagesaktuelle Zugausfälle zu vermehren sind.

Das Personalproblem bei den Bahnunternehmen besteht schon seit längerem, auch das Beschäftigen von Mietlokführern ist inzwischen in der Branche gängige Praxis, um kurzfristige Personalausfälle zu kompensieren. Dass aber Personaldienstleister gezielt festangestellte Mitarbeiter in größerer Anzahl bei den EVU abwerben, ist eine neue und besorgniserregende Entwicklung. Natürlich werden diese Lokführer wieder bei den EVU angeboten, zu einem drastisch höheren Preis. Die EVU müssen abwägen, was für sie günstiger ist: Mietlokführer einsetzen oder Pönale an die Aufgabenträger zahlen. Auf jeden Fall ist es für sie ein Verlustgeschäft, da sie aufgrund der Verkehrsverträge keine erhöhte Vergütung erhalten können.

Mittelständische EVU können bei einer solchen Entwicklung leicht in die Insolvenz geraten. Mittelfristig dürften die Angebotspreise bei Neuausschreibungen weiter deutlich zunehmen, zumal wenn die Zahl der konkurrierenden EVU weiter sinkt. Dann sind die Regionalisierungsmittel zudem nicht mehr ausreichend, auch nur das heutige Zugangebot zu finanzieren. Das Land NRW ist gerade dabei, die ÖPNV-Pauschalverordnung zu novellieren, und hat dabei das Ziel, zumindest für die Jahre 2024 und 2025 die Bestandsverkehre abzusichern, die u. a. aufgrund der abgeschlossenen Verkehrsverträge 2.0 teurer werden als ursprünglich kalkuliert. Da inzwischen für neu

ausgeschriebene Verkehrsleistungen deutlich höhere Preise fällig werden, ist abzusehen, dass eine neuerliche Sparrunde beim SPNV droht, wenn der Bund die Regionalisierungsmittel nicht deutlich und nachhaltig erhöht.

Interessant ist in diesem Zusammenhang die Gründung einer Fair Train e.G. durch die Gewerkschaft Deutscher Lokführer (GDL), die auch als Personaldienstleister tätig sein soll und zu der nur GDL-Mitglieder beitreten dürfen. Fair Train hat inzwischen von der Agentur für Arbeit die Erlaubnis zur Arbeitnehmerüberlassung erhalten und einen Tarifvertrag mit der GDL ausgehandelt.

Ziel soll vor allem sein, bei der DB bessere Tarifverträge im Sinne der GDL durchzusetzen, insbesondere in den DB-Betrieben, in denen bedingt durch das Tarifeinheitengesetz nur Tarifverträge mit der Eisenbahn-Verkehrsgewerkschaft (EVG) abgeschlossen werden können.

Neue Verkehrsverträge

Zum Fahrplanwechsel endeten die Notvergaben aufgrund der Abellio-Insolvenz. Vier der fünf Verkehrsverträge wurden neu ausgeschrieben, darunter der für die RRR-Linien 1 und 11, die für weitere zehn Jahre von National Express betrieben werden. DB Regio fährt bis 2028 weiter auf dem S-Bahn-Netz Rhein-Ruhr Los B mit den Linien S 2, S 3, S 9, RB 32, RB 40, RE 49 und dem neuen, oben erwähnten RE 41, wobei in den ersten Tagen gleich wieder größere Ausfälle auf S 3, RB 40 und RE 49 zu verzeichnen waren. Die S 7 (Wuppertal – Remscheid – Solingen) ging von VIAS an die Rhein-Ruhr-Bahn (Transdev). Der Vertrag läuft fünf Jahre mit Verlängerungsoption bis zu drei Jahren.

VIAS hingegen übernahm das Ruhr-Sieg-Netz (RE 16, RB 46, RB 91) von DB Regio. Da VIAS nach der Entscheidung kaum Vorlaufzeit für die Betriebsübernahme hatte und DB Regio fast alle bisherigen Mitarbeiter an sich binden konnte, musste zunächst ein Notkonzept für die drei Linien aufgestellt werden. Die RB 46 fällt wie oben beschrieben bis Mitte April bau-

stellenbedingt aus. Der RE 16 soll planmäßig verkehren, die RB 91 abends und am Wochenende ebenfalls. Montags bis freitags tagsüber fällt die RB 91 zunächst bis zum 05.01.2024 zwischen Hagen und Finnentrop aus. Einzig in der Mittagszeit (12:40 Uhr ab Siegen, 12.42 Uhr ab Hagen) ist ein Zugpaar auf dem Gesamtweg unterwegs. Es fährt ein SEV zwischen Hagen und Letmathe. Zwischen Letmathe und Finnentrop kann auf den RE 34, der alle Zwischenhalte bedient, ausgewichen werden.

Die FLIRT 1 aus dem Ruhr-Sieg-Netz werden jetzt wieder in der ehemaligen Abellio-Werkstatt in Hagen gewartet. Zuletzt waren sie in der DB-Werkstatt Essen, wobei zahlreiche Fahrzeuge abgestellt waren und im Betrieb durch wenig fahrgastfreundliche Triebwagen der Baureihen 425 und 426 ersetzt wurden.

Beim Niederrhein-Netz (RE 19, RB 35, RB 37) folgt auf die erste Notvergabe wegen der Abellio-Insolvenz eine zweite, diesmal wegen der Notwendigkeit, die gesamte Fahrzeugflotte in kurzer Zeit durch die Hauptuntersuchung zu bekommen. Erneut ist VIAS für zwei Jahre am Zug. Die in diesem Netz eigentlich vorgesehene Betriebsaufnahme der neuen RB 37 (Krefeld – Neuss) wurde daher ausgesetzt. Stattdessen wird das EVU TRI (Train Rental GmbH) diese Linie ab dem 08.01.2024 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember mit einer Silberling-Wendezug-Garnitur bedienen.

Auf dem RE 19 gab es in den letzten Monaten schon mehrfach Probleme mit der Verfügbarkeit von Mehrsystemfahrzeugen für den Verkehr nach Arnhem, insbesondere nachdem in der Abstellanlage in Emmerich ein Triebwagen aufgrund von Oberbauschäden entgleist war, während mehrere Mehrsystemtriebwagen aufgrund von Schäden schon nicht fahrbereit waren. Immer wieder musste in Emmerich in einen anderen Zug oder einen SEV-Bus umgestiegen werden, oder dieser Bus wartete den zwölf Minuten verspäteten RE 19 nicht ab, da keine Anschlussicherung bestand, oder die Fahrgäste mussten gar eine Stunde auf den Folgezug warten. (Ich habe alle drei Varianten

innerhalb kurzer Zeit miterlebt).

Auch wurden zwei weitere Verkehrsverträge erneuert. DB Regio wird den RE 34 (Dortmund – Letmathe – Siegen) weitere drei Jahre mit den vom VRR zur Verfügung gestellten dreiteiligen FLIRT 3-Triebwagen betreiben. Danach müssen hierfür neue Fahrzeuge beschafft werden, da die FLIRTs anschließend für die Regiobahn gebraucht werden.

Mit dem Fahrplanwechsel sollte der eigentliche RE 34 (nicht die für Nahverkehrskunden freigegebenen IC-Züge) auch den Halt Hagen-Hohenlimburg bedienen. Zum Fahrplanwechsel kam die Meldung, dass dies bis auf weiteres nur in Richtung Dortmund möglich sei. Die Meldung auf zuginfo.nrw erwähnt als Enddatum den 31.01.2024 und empfiehlt: „Bitte fahren Sie mit den Zügen in die Gegenrichtung zurück“, was längere Wartezeiten in Letmathe erfordert. Ein Grund für den Haltausfall wurde nicht genannt.

Das S-Bahn-Netz Köln, zu dem u. a. die Linien S 6 und S 68 gehören, wird für weitere neun Jahre von DB Regio betrieben. Innerhalb dieser Zeit sollen neue S-Bahn-Fahrzeuge von den Aufgabenträgern beschafft und schrittweise in den Betrieb eingestellt werden.

Mehr Züge nach Berlin

Wie geplant, wird der Verkehr von Westdeutschland nach Berlin neu geordnet. Die bisherige ICE-Hauptlinie 10 verkehrt nur noch alle zwei Stunden mit Flügelung in Hamm in einen Zugteil über Dortmund, Bochum, Essen Duisburg und Düsseldorf Flughafen nach Düsseldorf bzw. Köln und einen zweiten über Hagen und Wuppertal nach Köln. In der anderen Stunde verkehrt die ICE-Linie 14 mit einem langen ICE 4 durchgängig von Berlin über Dortmund bis Düsseldorf bzw. Köln, durchweg mit Halt in Minden. In dieser Stunde fährt ergänzend ein beschleunigter Zug der neuen ICE-Linie 19 von Berlin nach Köln und Bonn mit Halt nur in Hannover, Bielefeld, Hagen und Wuppertal. Hinzu kommen drei Sprinter-Zugpaare ohne Zwischenhalt zwischen Berlin und Köln sowie weitere Einzelzüge, darunter drei Direkt-ICE

zwischen Berlin und Münster über Osnabrück.

In neuer Fahrplantrasse verkehrt der um eine halbe Stunde beschleunigte zweistündliche IC der Linie 77 zwischen Berlin und Amsterdam, der mit Mehrsystemlokomotiven verkehrt und daher keinen Aufenthalt zum Lokwechsel in Bad Bentheim mehr benötigt. Er hält ab Berlin nur noch in Hannover, Bünde, Osnabrück, Rheine, Bad Bentheim, Hengelo, Deventer, Apeldoorn, Amersfoort und Hilversum. Der wegfallende Anschluss in Rheine aus Richtung Osnabrück in Richtung Emden wird durch den oben angeführten RE 62 wahrgenommen.

Durch die neue Fahrplantrasse konnte auch der Baumwollexpress X 80 (siehe **Ruhrschiene**

2023#2) besser geplant werden. Jetzt ist keine Drehung des Taktes in der Mittagszeit mehr erforderlich, um die Anschlüsse in Bad Bentheim in und aus Richtung Berlin zu sichern. Gleichzeitig gibt es auch Anschlüsse mit der RB 56 in Richtung Nordhorn/Neuenhaus und der RB 61 in beide Richtungen, aus Richtung Osnabrück ist der Übergang mit drei Minuten allerdings zu knapp. Auch in Bocholt sinkt die Umsteigezeit zum und vom RE 19 von über 50 auf 27 Minuten. Leider ist der Verkehr des X 80 an Sonn- und Feiertagen gegenüber den übrigen Wochentagen durch späten Betriebsstart und früher letzter Abfahrt in Bad Bentheim ziemlich eingeschränkt.

Wie geht es weiter mit dem Deutschlandticket?

Deutschland. (Ie) In den letzten Wochen war das Deutschlandticket vielfach Streitpunkt bei den Verhandlungen auf verschiedenen politischen Ebenen. Über die Finanzierung für 2024 herrscht nur teilweise Klarheit. Sicher ist aber: Das Deutschlandticket wird teurer! Ansonsten gibt es eine Lösung für das Semesterticket zu vermeiden.

Nachdem sich die Verkehrsministerkonferenz der Länder mit ihren Finanzforderungen nicht bei Bundesverkehrsminister Wissing durchsetzen konnte, musste schließlich die Ministerpräsidentenkonferenz mit dem Bundeskanzler den Knoten durchschlagen. Sie fasste am 06.11. schließlich einen Beschluss, nach dem es auch für 2024 bei der Finanzierung in Höhe von 3 Mrd. Euro, je zur Hälfte durch Bund und Länder, bleibt. Schon jetzt ist klar, dass diese Summe bei weitem nicht ausreicht. Daher können die aufgrund der Einführung erst zum 01.05. übrig gebliebenen Finanzmittel für 2023 auch in 2024 verausgabt werden. Damit ist die Finanzierung bis zum 30.04.2024 abgesichert. Weiter heißt es: „Bund und Länder beauftragen die Verkehrsministerkonferenz damit, rechtzeitig vor dem 1. Mai 2024 ein Konzept zur Durchführung des Deutschlandtickets ab dem Jahre 2024 vorzulegen. Damit wird eine weitere Nachschusspflicht durch Bund und Länder im Jahr 2024 ausgeschlossen. Bund und Länder verständigen sich im Jahr 2024 rechtzeitig über die weitere Finanzierung des Deutschlandti-

ckets einschließlich eines Mechanismus zur Fortschreibung des Ticketpreises, der auch eine Erhöhung beinhalten kann.“

Daraus lässt sich ablesen, dass zum 01.05. der Preis des Tickets ansteigen muss, um die zu erwartende Deckungslücke für 2024 zu füllen. Die Prognosen gehen davon aus, dass der Finanzbedarf für 2024 bis zu 4,5 Mrd. Euro beträgt, die nicht benötigte Summe aus 2023, die auf 2024 übertragen wird, wird aber weniger als eine Mrd. Euro umfassen.

VRR-Tickets deutlich teurer

Die Ticketpreise für die übrigen Tickets im VRR steigen zum 01.01.2024 deutlich, nämlich linear um 9,4 %. Ähnlich sieht es im VRS und AVV aus, während die Preistrunde im Westfalentarif bereits zum 01.08. erfolgte. Die Preiserhöhung musste über alle Preisstufen und Ticketarten gleichmäßig erfolgen, da die NRW-Förderrichtlinie für das Deutschlandticket dies verlangt. Hintergrund ist die Berechnung des Bundes- und Landesausgleichs für das Deutschlandticket in 2023 und 2024. Hierfür

wird die Differenz zwischen dem Preis nach dem originären Verbundtarif und dem des Deutschlandtickets herangezogen. Würde der VRR seine Preise weniger oder gar nicht erhöhen, hätten die Verkehrsunternehmen nicht nur geringere Einnahmen aus dem Verbundtarif, sondern in wesentlich größerem Umfang auch geringere Erstattungen von Bund und Land für das Deutschlandticket. Eine Revision der Alttarife können die Verbundorganisationen frühestens für das Jahr 2025 vorsehen.

Nach langen Verhandlungen haben sich Bund und Länder am 27.11. endlich auf die Einführung eines bundesweiten Solidarmodells für Studierende zum Sommersemester 2024 verständigt. Der Preis soll generell um 40 % gegenüber dem Normalpreis des Deutschlandtickets ermäßigt sein, zunächst also 29,40 Euro betragen. Dies erfordert neue Vereinbarungen mit den ASTEN. Wird mit der Hochschule kein neuer Vertrag geschlossen, läuft das bisherige VRR- und NRW-Semesterticket weiter.

Dortmund: Neufahrzeuge und Baumaßnahmen

Dortmund. (os) Bei den Dortmunder Stadtwerken DSW21 kommt es aktuell zu Fahrzeug-Engpässen im Stadtbahnbetrieb mit Auswirkungen auf das Fahrplanangebot. Auch der Aus- und Neubau von Haltestellen – insbesondere vor dem Hintergrund der Barrierefreiheit – kommt kaum voran. Beim Umbau des Dortmunder Hauptbahnhofs gibt es sichtbare Fortschritte.

Die DB erneuert derzeit am Dortmunder Hauptbahnhof die Bahnsteige und den Fußgängertunnel. Zum Fahrplanwechsel wurde der S-Bahnsteig mit den Gleisen 6 und 7 in Betrieb genommen, sodass nun sechs von acht Bahnsteigen vollständig neu gebaut sind. Damit beginnen und enden wieder alle Fahrten der S 2 am Hauptbahnhof, die während der Sperrung des S-Bahnsteiges in Dortmund-Dorstfeld wenden mussten. Im November wurde auch der Übergang zur U-Bahn-Station wiedereröffnet. Der kurze und wettergeschützte Übergang war seit dem Sommer 2022 gesperrt und führte zu Umwegen. Als nächstes werden die beiden Kopfbahnsteige an den Gleisen 2 bis 5 neu gebaut.

U-Bahn-Stationen

Die Fertigstellung der U-Bahn-Station Hauptbahnhof ist aktuell nicht absehbar. Wichtige Arbeiten wie die Bomben-Sondierung, der Aushub für den Platz der Bahnsteigverbreiterung und der Bau neuer Stützwände und Decken sind abgeschlossen. Die Montage der Wand- und Deckenverkleidung hingegen erfolgt im Schneckentempo und für die Auswahl der Bodenfliesen wurden testweise verschiedene Fliesen verlegt. Die Erneuerung der nördli-

chen Bahnsteigzugänge steht auch noch aus. Immerhin profitieren die Fahrgäste bereits von den deutlich breiteren Bahnsteigen.

Der Neubau barrierefreier Bahnsteige an der U44 im Borsigplatzviertel wurde schon einmal für 2023 in Aussicht gestellt. Nun sollen die Bauarbeiten 2027 beginnen. Hier lohnt ein Blick auf den anderen Streckenast in der Rheinischen Straße: die ersten Pläne wurden 2009 vorgelegt und sollten 2012 umgesetzt werden. Nach wie vor ist völlig offen, wann dort neue Haltestellen gebaut werden.

Stillstand auch beim Neubau von Hochbahnsteigen für die U47 auf der B1. Aufgrund der inzwischen obsolet gewordenen Tunnelplanungen für die B1 wurden erst 2017 Pläne für Hochbahnsteige vorgelegt und von unterschiedlichen Bürgerinitiativen kritisiert: Während sich eine Initiative gegen Eingriffe in die Baumallee engagiert, fordert eine andere die städtebauliche Neuordnung des Straßenraumes. Konkrete Pläne gibt es bisher nur für die Station Stadtkrone Ost, sodass hier vielleicht schon 2024 mit den Bauarbeiten begonnen werden könnte.

Die DSW21 haben mehrfach auf den Zeitdruck hingewiesen, da im Rahmen des B-Wagen-Programms künftig keine Fahrzeuge mehr mit Klapp-Trittstufen zur Verfügung stehen.

B-Wagen-Programm

Die DSW21 haben die Leipziger Firma HeiterBlick mit dem Bau 34 neuer B-Wagen und der Modernisierung weiterer 64 B-Wagen beauftragt. Die gebraucht aus Bonn übernommenen B-Wagen werden aussortiert. Das erste Neufahrzeug ist bereits Ende 2022 in Dortmund eingetroffen, aber leider wird die Zulassung durch die technische Aufsichtsbehörde erst für das 2. Quartal 2024 erwartet. Dies verzögert den gesamten Prozess, da Altfahrzeuge nur dann umgebaut werden, wenn dafür ein Neufahrzeug zur Verfügung steht.

Fahrplan-Einschränkungen

Aufgrund mehrerer Unfälle verfügen die DSW21 aktuell nicht über genügend B-Wagen, um die benötigten Sitzplatzkapazitäten auf allen Linien vorzuhalten. Das Verkehrsunternehmen hat daher den Takt der Linien U45/U46 im Zeitraum vom 24.11. bis 20.12.2023 montags bis freitags tagsüber von 10 auf 20 Minuten reduziert und damit halbiert. Bemerkenswert ist, dass der Linienweg in der HVZ vollständig alle 10 Minuten befahren wird. Zwischen Hauptbahnhof und Fredenbaum werden zusammen mit der U41 neun Fahrten pro Stunde angeboten, im Bereich Hohe Straße und Remydamm aber nur drei Fahrten pro Stunde. Es entsteht der Eindruck, man habe es sich einfach gemacht und schlicht jede zweite Fahrt gestrichen.

Neuer VRR-Chef ab Februar: Oliver Wittke

Gelsenkirchen. (le) Nach dem vorzeitigen Abgang von Ronald Lünser als VRR-Chef (wir berichteten in *Ruhrschiene 2022#2*) und kurz vor dem Auslaufen der Übergangsamtszeit von Gabriele Matz stand im September die Wahl des Nachfolgers auf der Tagesordnung des VRR-Verwaltungsrats. Dabei zog die vorschlagsberechtigte CDU schließlich einen Überraschkandidaten aus dem Hut: Oliver Wittke.

Zunächst hatte der VRR eine Personalfindungskommission eingesetzt, die ein Anforderungsprofil erstellte, bei dem aufgrund der anstehenden Aufgaben vor allem ein SPNV-Fachmann gesucht wurde. Ein Headhunter hatte mögliche Kandidaten unter die Lupe ge-

nommen, und schließlich stellten sich mehrere davon bei der Personalfindungskommission vor. Aber hier fand sich für keinen davon eine ausreichende Mehrheit, die eine Wahl im Verwaltungsrat ermöglicht hätte, denn hier ist eine Zwei-Drittel-Mehrheit erforderlich.

Wäre es möglich gewesen, beispielsweise durch eine Verkürzung des Linienwegs eine bessere Lösung für den betroffenen Bereich zu finden, wurden Alternativen geprüft? Diese Fragen wurden von der Politik gestellt und man darf auf die Antwort gespannt sein.

Die Takt-Ausdünnung betrifft auch die Weihnachtsmarktbesucher, für die am P+R-Platz Remydamm sogar ein rabattiertes Ticket (Weihnachtsstadt-Express) angeboten wird. Außerdem fährt die Buslinie 450 an der Haltestelle Westfalenhallen weiterhin alle zehn Minuten, sodass jeder zweite Bus nicht den gewohnten Stadtbahn-Anschluss hat.

Kommentar

Ereignisse wie der Weihnachtsmarkt (in Dortmund Weihnachtsstadt), die Museumsnacht oder die ExtraSchicht sind immer auch Gelegenheiten, zu denen Leute mit Bus und Bahn fahren, die sonst selten bis gar nicht den ÖPNV nutzen. An solchen Tagen kann ein gutes Angebot auch Werbung für den ÖPNV sein und potenzielle Neukunden ansprechen. Wenn ausgerechnet bei solchen Anlässen Fahrten gestrichen oder abends und am Wochenende nur Einzelwagen eingesetzt werden und es zu Gedränge kommt, gibt der ÖPNV kein gutes Bild ab. Manchmal fragt man sich schon, ob in den Kalendern der DSW21 außer den BVB-Heimspielen keine weiteren Großveranstaltungen eingetragen sind.

Plötzlich präsentierte die CDU Oliver Wittke als ihren Kandidaten und verwies auf seine gute Vernetzung in der Branche und in der Politik. Er war u. a. von 1999 bis 2004 Oberbürgermeister von Gelsenkirchen, 2005 bis 2009 NRW-Bau- und Verkehrsminister im Kabinett Rüttgers, 2013 bis 2021 Bundestagsabgeordneter, dabei auch Mitglied im Verkehrsausschuss, und gehörte als Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie von 2018 bis 2019 auch dem Aufsichtsrat der DB an. Zuletzt war er ab 2021 Hauptgeschäftsführer des Zentralen Immobilien Ausschusses, des Spitzenverbands der Immobilienwirtschaft.

Wittke wird den Vorstandsvorsitz beim VRR am 01.02.2024 antreten. Die Amtszeit beträgt zunächst vier Jahre. Er ist dabei zuständig für die Abteilungen ÖPNV-Management / Einnahmenaufteilung, SPNV-Wettbewerb / Vertragsmanagement / Planung, Betriebsorganisation / IT / Personal / Service, Finanzen / Controlling /

Gremien, Recht / Vergaben, Justitiariat und die Bewilligungsbehörde für Investitionsförderung im ÖPNV.

In seiner Zeit als NRW-Verkehrsminister hat er sich nicht unbedingt als großer Freund des Schienenverkehrs hervorgetan. Er hat die von der Vorgängerregierung angestoßene Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP) mit neuen Bewertungskriterien versehen, wodurch zahlreiche Schienenprojekte scheiterten. Auch gegenüber SPNV-Reaktivierungen war er wenig offen. So hat er den Transsicherungsvertrag des Landes mit der DB nicht verlängert, die von ihm beabsichtigte Stilllegung der Wiehltalbahn scheiterte vor Gericht. Auch bei der seinerzeit anstehenden Revision des Regionalisierungsgesetzes des Bundes hat er nicht für einen höheren Mittelanteil für NRW gekämpft.

PRO BAHN wird Oliver Wittke bei seiner Arbeit im VRR kritisch begleiten. Wir wünschen ihm viel Erfolg im Sinne der Verkehrswende.

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 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, ✉ info@ruhrschiene.de

Weiterer Autor: Oliver Steigltz (os)

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

Neujahrsgruß

Liebe Mitglieder,
das nun zu Ende gehende Jahr 2023 war von vielen negativen Entwicklungen geprägt: Baustellen, Störungen, Verspätungen und Personalmangel dämpften die Freude am Bahnfahren. Die Fahrgastinformation war vielfach unzureichend. Auch im kommunalen Verkehr gab es merkbare Probleme. Hierauf wollen wir als Verband in 2024 ein besonderes Auge werfen. Positiv sind neben dem Deutschlandticket allerdings auch kommunale Überlegungen und Signale, den städteübergreifenden Nahverkehr im Ruhrgebiet zu verbessern und das X-Bus Netz auszubauen.

Viele Anfragen und Anregungen aus Ihren Reihen zeigen uns zudem, dass unser Verband lebt und auch weiterhin wahrgenommen wird. Dafür ein herzliches Dankeschön!

Wir wünschen Ihnen allen frohe Weihnachten und einen guten Jahresstart 2024.

Ihr
Dirk Grenz
PRO BAHN Ruhr

Dortmund und Hagen

(red) Die PRO BAHN-VCD-Treffen finden, auch aufgrund einer zuletzt nur noch geringen Teilnahme, ab sofort nicht mehr statt. Der VCD Dortmund wird jeweils am 2. Dienstag im Monat seine AG ÖPNV hybrid, also online oder im Büro, durchführen (Infos über mobil@vcd-dortmund.de). Damit Mitglieder und Interessierte aus dem östlichen Ruhrgebiet sich weiterhin treffen, lädt PRO BAHN bis auf weiteres einmal pro Quartal in lockerer Gesprächsatmosphäre zum Stammtisch ein. Los geht's kurz vorm kalendarischen Frühlingsbeginn im „Kraftstoff“ in Dortmund (siehe rechts).

Die Termine des AK Bahnverkehr für das 1. Quartal 2024 stehen noch nicht fest. Infos über christian.strähler@gmx.de und auf unserer Website.

Januar

Dienstag, 16.01.2024, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 23.01.2024, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Februar

Donnerstag, 08.02.2024, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf, Anmeldung bei maxwill@probahn-muensterland.de

Dienstag, 20.02.2024, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 27.02.2024, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

März

Donnerstag, 14.03.2024, 19:00 Uhr
PRO BAHN-Stammtisch, Kraftstoff, Augustastr. 2, Dortmund, ☎ Westentor oder Unionstraße

Dienstag, 19.03.2024, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 26.03.2024, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

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

ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim: Büro Mülheimer Str. 91, Duisburg, ☎ Duisburg Hbf, ☎ Lutherplatz
O.Tram Oberhausen: „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, ☎ Oberhausen Hbf

PRO BAHN-Stammtisch Dortmund (neu): Wechselnde Orte, Dortmund, ✉ mantel@probahn-ruhr.de

AK Bahnverkehr Hagen: Infos bei Christian Strähler, ☎ 02331 71663, ✉ christian.strähler@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)