



RRX rollt weiter

NRW. (le) Während die Betriebsaufnahme der dritten Linie mit RRX-Fahrzeugen Schritt für Schritt erfolgt, geht es mit dem Infrastrukturausbau nur schleppend voran. Der Betrieb der ersten beiden Linien zeigt schnell Erfolge. Zeit für eine Zwischenbilanz.



Spatenstich für den RRX-Umbau am Bahnhof Oelde. Foto: Franz Maxwill

Mit dem RE 6 (Köln/Bonn Flughafen – Minden) wird erstmals auch das Münsterland an das RRX-Netz angeschlossen. Zwar wird es bis zur ersten RRX-Linie nach Münster noch viele Jahre dauern, seit dem 21.10. werden aber die Bahnhöfe Ahlen, Neubeckum und Oelde mit RRX-Fahrzeugen bedient. Zunächst fährt National Express einzelne Kurse des RE 6 mit den neuen Fahrzeugen, ab Fahrplanwechsel dann alle.

Auch auf diesem Außenast müssen zahlreiche Bahnsteige für den RRX-Betrieb angepasst werden, die Arbeiten begannen im Frühjahr

In dieser Ausgabe:

- S. 1 - 5: RRX, S-Bahn**
- S. 5 - 7: Reaktivierungen**
- S. 7 - 9: SPNV-Vertrieb, NextTicket**
- S. 10 - 11: Bocholter, Lünen - Münster**
- S. 11 - 12: Impressum, Termine**

und werden hoffentlich rechtzeitig vor dem Fahrplanwechsel fertiggestellt. Bislang ist das u. a. in Heessen noch nicht der Fall. Auf dem RE 5 dauerte es nach der Betriebsaufnahme am 09.06. bis Mitte Juli, bis der Zug in beiden Richtungen in Oberhausen-Holten halten konnte, in Voerde wurde es Mitte September und in Empel-Rees ist immer noch kein Halt des einen RRX-Zugpaars am Tagesrand absehbar.

In Wetter (Ruhr) wurde bereits mit den Umbauarbeiten begonnen, obwohl die Betriebsaufnahme (RE 4 Aachen – Dortmund) erst im Dezember 2020 erfolgen wird. Allerdings ist hier neben einer Verlängerung des Bahnsteigs auch die Absenkung von 96 cm auf 76 cm erforderlich. In Dortmund-Mengede, Herne und Essen-Altenessen wurden schon die Bahnsteige verlängert, obwohl erst ab 12/2025 ein RRX-Fahrzeugeinsatz auf dem RE 3 möglich ist. Aber in Herne und Essen-Altenessen halten die RRX immer wieder bei Umleitungen über die Köln-Mindener-Strecke als Ersatz für Bochum Hbf und Essen Hbf.

Streckenausbau stagniert

Für die endgültige Gleisinfrastruktur wurden erst an zwei Stellen Fakten geschaffen. Der Gleisabstand auf der S-Bahn-Strecke zwischen Köln-Mülheim und Leverkusen wurde um 20 cm vergrößert, so dass hier künftig auch die Güterzüge von und nach Düsseldorf-Reisholz verkehren können. Bei der Streckensperrung Essen – Duisburg in den Sommerferien wurden in Mülheim-Winkhausen zwei Gleiswechsel zwischen Fernbahn- und S-Bahn-Gleisen eingebaut, die im endgültigen RRX-Konzept vom RRX 2 (Düsseldorf – Münster – Osnabrück) genutzt werden müssen.

Bei der Gleisinfrastruktur gibt es Baurecht für die Bereiche Leverkusen, Langenfeld und Essen, für Bochum wird es in Kürze erwartet, während in den kritischen Abschnitten in Düsseldorf, Duisburg und Dortmund noch die Planfeststellungsverfahren laufen bzw. erst vorbereitet werden. Hier wurden zwei Planfeststellungsabschnitte noch einmal unterteilt, um die

komplexen Bereiche Düsseldorf-Angermund und Duisburg Hbf von den weniger komplexen Bereichen Düsseldorf Flughafen – Düsseldorf-Kalkum und Duisburg-Rahm – Duisburg Schlenk zu trennen. Besonders groß ist wie erwartet der Widerstand in Angermund. Hier wurden bereits im Vorfeld Gerichtsverfahren angestrengt, in denen die Rechtmäßigkeit der bisherigen Strecke von der Planung der Köln-Mindener Strecke in den 1840er Jahren über den viergleisigen Ausbau in den 1930ern bis zur Elektrifizierung in den 1950ern angezweifelt wird. Ohne den sechsgleisigen Ausbau zwischen Düsseldorf Flughafen und Duisburg-Großenbaum ist das RRX-Betriebskonzept mit dem 15-Minuten-Takt zwischen Dortmund und Köln nicht fahrbar.

Mehr Kunden, bessere Qualität

Für den bisherigen Betrieb mit den RRX-Fahrzeugen gibt es erste Ergebnisse. So meldet der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) für den Abschnitt Warburg – Kassel-Wilhelmshöhe für die ersten neun Betriebsmonate eine Fahrgaststeigerung um 35 %, an den Wochenenden zwischen Freitag und Sonntag gar um durchschnittlich 50 %. Insgesamt gab es einen Zuwachs um 140.000 Reisende, ohne dass der Fahrplan gegenüber dem Vorjahr verdichtet worden war. Das bestärkt den NVV in seiner Forderung nach einem Stundentakt von Düsseldorf bis Kassel statt bisher bis Paderborn (wir berichteten in **Ruhrschiene 2019#1**). Inzwischen ist auch bekannt, weshalb das dafür benötigte Fahrzeug zur Verfügung steht: Wegen der Verzögerungen bei der Zulassung und Inbetriebnahme der RRX-Fahrzeuge haben die Aufgabenträger mit Siemens eine Vereinbarung getroffen, die als Entschädigung die Lieferung zweier zusätzlicher Triebwagen vorsieht, eines für den Stundentakt des RE 11 bis Kassel, das andere für die Fahrt des RE 5 bis Koblenz in Doppeltraktion, wodurch auf die ursprünglich vorgesehene und betrieblich schwierige Stärkung und Schwächung in Remagen verzichtet werden konnte.

Auch der VRR hat Bilanz gezogen. Die Qualitätswerte des RE 11 haben sich im ersten Fahrplanhalbjahr gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahrs deutlich verbessert. Die Pünktlichkeitsquote stieg von 69 % auf 83 %, ebenso verringerte sich die durchschnittliche Verspätung pro Fahrt. Auch die übrigen Qualitätsmerkmale wie Funktionalität der Toiletten und Türen und Sauberkeit wurden von den Profitestern durchweg besser bewertet, eine Ausnahme bildet bislang das noch nicht final ausgebautе Fahrgeаsinformationssystem. Auch die Kundenzufriedenheitsmessung führte in der zweiten Erhebungswelle im Mai dazu, dass der RE 11 mit einer Gesamtnote von 1,62 (VRR-Gesamtdurchschnitt 2,26) mittlerweile die beliebteste Linie im VRR ist. Schon in der ersten Erhebungswelle hatte der RE 11 mit 1,78 (VRR-Gesamtdurchschnitt 2,32) gut abgeschnitten. Beste Noten gab es von den Fahrgästen für das Sitzplatzangebot (1,54), die Sauberkeit (1,62) sowie den Zustand der technischen Fahrzeugeinrichtungen (1,86).

Der RE 5 wurde noch nicht in der Kundenzufriedenheitsmessung erfasst, aber die Pünktlichkeitswerte des ersten Betriebsmonats

zeigen eine deutlich positive Tendenz: Die Anzahl der pünktlichen Züge stieg von 45 % im Vergleichsmonat des Vorjahres auf noch nicht befriedigende 67 %. National Express weist darauf hin, dass von den Verspätungsfällen 50 % auf Behinderung durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen (meist Überholung durch verspätete Fernzüge), 20 % auf Baustellen und 4 % auf sonstige Infrastrukturprobleme zurückzuführen sind.

Auch bei PRO BAHN kam es zu keinen nennenswerten Beschwerden, oft gab es Lob für das neue Fahrzeug und das freundliche Zugpersonal. Noch nicht zufriedenstellend ist die immer wieder wechselnde Behängungsreihenfolge: Wo ist das Rollstuhlteil, wo ist die erste Klasse? Da die Fahrzeuge am Werkstattstandort Dortmund nicht ohne großen Fahraufwand gedreht werden können, kommt es zu vier verschiedenen Behängungen bei Doppeltraktionen. Es wird daran gearbeitet, dass diese zumindest auf den großen Bahnhöfen an den Zugzielanzeigen aufgeführt wird, eine Standardwagenreihung wie bei den Doppelstock-Linien gibt es bislang nicht.

S-Bahn-Vertrag gekündigt

Gelsenkirchen/Unna. (le) Paukenschlag im SPNV: Am 18.09. haben VRR und NWL den S-Bahn-Vertrag Rhein-Ruhr Los 1 (S 1, S 4), der bei der Ausschreibung an Keolis (eurobahn) gegangen war, aus wichtigem Grund außerordentlich gekündigt. Gleichzeitig wird ein neues Ausschreibungsverfahren für die beiden Linien gestartet, mit einer Neuvergabe für die Zeit ab 12/2021 wird Mitte 2020 gerechnet. Auch bei den anderen neuen Verkehren gibt es Probleme.

Das hat es im SPNV in Deutschland bislang noch nicht gegeben. Ein Verkehrsvertrag, bei dem die Betriebsleistungen noch gar nicht gestartet waren, wurde wieder gekündigt. Wie VRR und NWL mitteilten, habe man nach mehreren Abstimmungsgesprächen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die im Dezember neue Verkehrsverträge übernehmen, festgestellt, dass bei der eurobahn rund 60 bis 80 Triebfahrzeugführer zur Betriebsaufnahme im Dezember fehlen und damit ein deutlicher Fehlstart drohe. So viele neue Triebfahrzeug-

führer könnten keinesfalls bis dahin angeworben oder ausgebildet werden. Damit sei ein hinreichender Grund für eine außerordentliche Kündigung gegeben.

Keolis zeigte sich von der Entscheidung der Zweckverbände überrascht und kündigte rechtliche Schritte dagegen an. Man habe bereits Anfang des Jahres eine Absichtserklärung von DB Regio zur Durchführung von eurobahn-Betriebsleistungen mit DB-Triebfahrzeugführern erhalten, die überraschend kurzfristig widerrufen worden sei. Dem widersprach DB Regio:

Diese Absichtserklärung sei von vornherein nur bis Ende Juli befristet gewesen und wegen Ausbleibens einer festen Vereinbarung oder Verlängerung der Frist ausgelaufen. Man habe auch im Interesse der Klarheit für die eigenen Mitarbeiter drei Monate vor dem Betriebsübergang eine Entscheidung fällen müssen. Auch DB Regio hat erhebliche Personalprobleme: Häufige Zugausfälle im Sauerlandnetz, Streichung von Verstärkerleistungen auf der S 1 (sowohl zwischen Dortmund und Bochum als auch zwischen Düsseldorf und Solingen) oder die Wedaubahn, die jetzt sang- und klanglos vorzeitig eingestellt wurde, sprechen eine deutliche Sprache.

Am 30.09. schlossen dann VRR und NWL mit DB Regio einen Vertrag über eine Notvergabe der beiden S-Bahn-Linien an DB Regio für die Zeit von Dezember 2019 bis Dezember 2021. Da der Verkehrsvertrag nach dem RRX-Modell konzipiert ist und daher nur die Fahrdienstleistungen umfasst, sind durch die Änderungen fahrzeugseitig keine neuen Probleme zu erwarten. Es wird mit den bislang eingesetzten S-Bahn-Triebwagen der Baureihe ET 422 gefahren, die für den weiteren Einsatz modernisiert und weiterhin von DB Regio gewartet werden. Die Aufgabenträger übernehmen das Eigentum an den Fahrzeugen.

Kommentar

Die Entscheidung, die VRR und NWL jetzt getroffen haben, ist juristisch nicht ohne Risiko, aber im Interesse der Fahrgäste zu begrüßen. Die Zweckverbände konnten nicht abwarten, bis das Verkehrschaos ab Fahrplanwechsel tatsächlich auftritt, um dann einen Beweis für eine außerordentliche Vertragskündigung zu haben. Jedes weitere Warten hätte dazu geführt, dass die bisherigen Fahrpersonale von DB Regio in andere Regionen oder zum Fern- bzw. Güterverkehr gewechselt wären, und damit stünden sie für den SPNV an Rhein und Ruhr nicht mehr zur Verfügung. Genauso wichtig ist es nun, die von Keolis jetzt ausgebildeten oder in der Ausbildung befindlichen neuen Triebfahrzeugführer

für den weiteren Einsatz in unserem Raum zu halten, denn der Fachkräftemangel ist auch in den nächsten Jahren enorm. Im Rahmen der Verkehrswende müssen auch weiterhin die Betriebsleistungen auf der Schiene deutlich ausgeweitet werden. Auch wenn immer wieder von führerlosem Zugbetrieb die Rede ist: Auf dem offenen Mischnetz, auf dem die meisten SPNV-Leistungen erbracht werden, ist dies noch ganz ferne Zukunftsmusik. Wer heute eine Ausbildung zum Triebfahrzeugführer macht, kann sicher sein, dass er bei Erhalt seiner Fahrtüchtigkeit bis an das Ende seiner Berufslaufbahn im Fahrdienst tätig sein kann.

Es hat bei vielen Betreiberwechseln in den letzten Jahren Startprobleme gegeben, beispielsweise im Teuto-Netz. Aber der Fahrplanwechsel an Rhein und Ruhr im Dezember beinhaltet so viele Neuerungen, Takt- und Linienänderungen, dass eine Rückkehr zum bisherigen Fahrplan gar nicht möglich wäre. Mit einem unzuverlässigen Fahrplan der S 1 wäre eine Hauptverbindung im Kernruhrgebiet und die Hauptanbindung der Universität Dortmund mitten im Wintersemester betroffen. Hoffen wir auf einen wenn nicht guten, dann zumindest erträglichen Start und eine immer rechtzeitige Information der Fahrgäste über Abweichungen, Störungen oder Ausfälle.

Probleme bei NWB und Abellio

Wie am Rande herauskam, haben alle Verkehrsunternehmen große Probleme, ausreichendes Fahrpersonal zu finden. In der Startphase wird es daher Notfahrpläne auf einzelnen Linien geben. Ansonsten soll durch interne Personaldisposition der Betrieb bestmöglich gesichert werden, bis ausreichend Personal ausgebildet ist. Zu diesem Fahrplanwechsel übernehmen in unserem Raum Abellio (S-Bahn Rhein-Ruhr Los 2) und National Express (RE 6) neue Verkehrsverträge, bei DB Regio wird auf der Haardt-Achse (RE 2, RE 42) der Verkehr deutlich ausgeweitet.

Ebenso sind für das Fahrplanjahr 2020 bei der NordWestBahn (NWB) auf den Linien

RE 14 und RB 44 neue ausgeweitete Fahrpläne bestellt worden. Auf eine Anfrage der Lokalpresse, ob denn die RB 44 ab Dezember tatsächlich bis Moers fährt, kam Ende September als Antwort von NWB: „Zu dieser Frage gibt es leider keinen Stand, der kommuniziert werden könnte.“ Inzwischen ist klar, dass die RB 44 zunächst auch nur zwischen Oberhausen und Bottrop verkehren wird, der Abschnitt Oberhausen – Duisburg – Moers soll erst im März in Betrieb gehen. Daher bleibt es erst einmal zwischen Oberhausen und Duisburg bei der ärgerlichen stündlichen Bedienungslücke von 26 Minuten abends und am Wochenende. Die NWB hatte erst Anfang September, eine Woche später als ursprünglich angekündigt, ihren Notfahrplan mit Schienenersatzverkehr (wir berichteten in **Ruhrschiene 2019#1**) in den Netzen Niederrhein und Emscher-Münsterland

beendet.

Auch Abellio kann in dem großen S-Bahn-Los 2 nicht sofort alle Leistungen anbieten. Auf der S 3 wird daher DB Regio voraussichtlich bis zum 01.02.2020 weiter mit den bisherigen Fahrzeugen, aber im neuen Fahrplan (30-Minuten-Takt) fahren. Auf der S 9 gibt es gleich zwei Einschränkungen. Der neue Ast nach Recklinghausen über die „Hertener Bahn“ soll erst ab Mai 2020 in Betrieb gehen, da bis dahin der Bau neuer Lärmschutzwände nur an wenigen Tagen einen ungestörten Verkehr erlauben würde. Im Süden endet die S 9 ebenso bis Mai in Wuppertal-Vohwinkel, die S 8 fährt so lange die für die S 9 vorgesehene zweite stündliche Fahrt zwischen Wuppertal, Gevelsberg und Hagen. Die geplante Durchbindung der S 9 in Hagen auf die RB 40 ist im gesamten Fahrplanjahr nicht umsetzbar.

SPNV-Reaktivierungen im NWL

Unna. (le/gf) Nachdem die Bedeutung des SPNV für die Verkehrswende zunehmend erkannt wird und die Politik die veränderte Förderungssituation im Land vermehrt zur Kenntnis nimmt (es gibt nicht nur hohe Investitionszuschüsse, sondern auch zusätzliche Betriebsmittel für die betroffenen Aufgabenträger), werden zahlreiche Bahnstrecken auf Reaktivierungsmöglichkeit untersucht. Schon länger laufende Maßnahmen kommen schrittweise voran. Wir bieten eine Übersicht für Münsterland und Ruhr-Lippe. Aus Südwestfalen ist zur Zeit kein Projekt gemeldet.

Der schon 12/2017 reaktivierte Abschnitt Marienheide – Brügge der RB 25 (Köln – Lüdenscheid) ist zur Zeit außer Betrieb, um den Streckenabschnitt auszubauen, insbesondere den Kreuzungsbahnhof Kierspe, den Haltepunkt Halver-Oberbrügge und die Bahnübergänge. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember kann dann das endgültige Fahrplankonzept mit Stundentakt bis Lüdenscheid und allen Zwischenhalten gefahren werden.

Zwei weitere Reaktivierungen sind einen entscheidenden Schritt weitergekommen: Nachdem die Planungen nach HOAI Phase 1 bis 4 abgeschlossen wurden und standardisierte Bewertungen die gesamtwirtschaftliche Sinnhaftigkeit beider Projekte bestätigten, wurden die WLE-Strecke Münster – Sendenhorst und die TWE-Strecke Verl – Harsewinkel in die

Stufe 1 des (alten) ÖPNV-Bedarfsplan und in den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes aufgenommen. Für die WLE-Strecke wurde ein Kosten-Nutzen-Quotient (NKQ) von 1,30 ermittelt. Jetzt werden Projektleitungen eingesetzt und begleitende Arbeitskreise gebildet, die projektbegleitende Kommunikation wurde an eine Agentur vergeben, und für anstehende Planfeststellungsverfahren z. B. für Bahnübergangsmaßnahmen wird es auch wieder Bürgerbeteiligungen geben.

Im Zusammenhang mit der Neuaufstellung des neuen Nahverkehrsplans (NVP) hat der NWL eine Übersicht über den Stand potenzieller Streckenreaktivierungen gegeben. Konkret in der Planung ist die Tecklenburger Nordbahn (Osnabrück – Mettingen – Recke). Hier ist die HOAI-Planung der Stufe 3 und 4 in Arbeit und

Reaktivierungen

soll noch dieses Jahr fertiggestellt werden. Anschließend wird eine standardisierte Bewertung beauftragt.

Der NWL hatte mehrere Strecken für den neuen ÖPNV-Bedarfsplan des Landes gemeldet, darunter aus unserem Raum die Röhrtalbahn Neheim-Hüsten – Sundern, Menden – Hemer, Bocholt – Borken – Coesfeld, die WLE Streckenabschnitte Sendenhorst – Neubeckum, Neubeckum – Lippstadt und Lippstadt – Warstein und die Almetalbahn Paderborn – Büren – Brilon Stadt.

Für die Röhrtalbahn und die Strecke Menden – Hemer liegen Machbarkeitsstudien inkl. vereinfachter Standardisierter Bewertung vor (jeweils mit $NKQ > 1$), für die Röhrtalbahn werden weitere Planungsstufen vorbereitet. Für Bocholt – Coesfeld ist die Machbarkeitsstudie in Bearbeitung. Dabei stellte sich heraus, dass unklar ist, ob die Strecke noch Bahnzwecken gewidmet ist oder ob es sich um einen Neubau handeln würde. Für die übrigen genannten Strecken sind Machbarkeitsstudien angedacht.

Auch für den ÖPNV-Bedarfsplan gemeldet ist die Strecke Borken – Winterswijk sowie die Schienenanbindung des Flughafens Münster-Osnabrück. In beiden Fällen gibt es keine aktuellen Untersuchungen oder Planungen.

Lippstadt – Warstein

Auf der 31 km langen Strecke von Lippstadt nach Warstein wurde 1975 der Personenverkehr eingestellt, der sich bis zu diesem Zeitpunkt nur noch auf zwei bis drei Schülerzugpaare beschränkte. Der umfangreiche Güterverkehr mit mehreren Steinzügen am Tag zwischen Warstein und Beckum wird bis heute weiterbetrieben. Seit 2005 werden über ein neu verlegtes 4,5 km langes Anschlussgleis mit Containerterminal Güterzüge von einer Brauerei abtransportiert.

Nach der für 2023 angedachten Reaktivierung der WLE Strecke Münster – Sendenhorst für den Personennahverkehr könnte nach Ansicht der WLE ein SPNV auch zwischen Lippstadt und Warstein möglich sein. Die WLE

sieht in der Reaktivierung die Chance, in einer wirtschaftlich starken Region ein noch umweltfreundlicheres und nachhaltiges Verkehrsangebot zu schaffen. Moderne barrierefreie Bahnstationen können neben Park-and-Ride und Bike-and-Ride durch Radleihsysteme und CarSharing-Angebote angereichert zu Mobilstationen ausgebaut werden. Die WLE verweist auf eine Vielzahl von bundesweiten Reaktivierungsprojekten, bei denen der Bahnverkehr für Reisende und Pendler deutlich attraktiver wurde als der Busverkehr. Von der Modernisierung der Strecke würde außerdem auch die regionale Wirtschaft profitieren, da Güter noch schneller von und zu den Betrieben längs der Strecke transportiert werden könnten.

Kritisch haben sich in einem Pressebericht jedoch die Bürgermeister der an der Strecke liegenden Kommunen von Erwitte und Anröchte zu der Wiederaufnahme eines fahrplanmäßigen Personenverkehrs geäußert: Direkt entlang der WLE Strecke verkehrt auf der B 55 der sehr gut angenommene Schnellbus S60 der RLG im Stundentakt mit Verstärkungen in den Hauptverkehrszeiten. Die Fahrzeit von Lippstadt nach Erwitte beträgt bei mehreren Unterwegshalten nur 10 Minuten, bis Anröchte lediglich 18 Minuten, und Warstein wird von den Bussen in 41 Minuten erreicht. Diese Fahrzeiten können durch Schienenfahrzeuge nicht wesentlich unterschritten werden. Da ein Zug nur einmal in den Orten hält, sind für viele Fahrgäste zusätzliche Wege zum Bahnhof erforderlich. Hier müssten zusätzliche Parkplatzflächen und Abstellanlagen geschaffen werden.

Die WLE hofft, dass die zuständigen Aufgabenträger ZRL und NWL zunächst eine Machbarkeitsstudie in Auftrag geben und finanzieren werden. Aus dem sich aus der Studie ergebenden NKQ könnten dann die weiteren Planungsphasen angestoßen werden. Im Gegensatz zu sehr optimistischen Presseerklärungen rechnen die WLE und heimische Kommunalpolitiker mit einer Betriebsaufnahme nicht vor 2029. Ein Mitspracherecht haben jedenfalls Kreise und Kommunen entlang der

Strecke, die Gesellschafter der WLE sind und die jährlich anfallenden Verluste mittragen.

Projekte im Wartestand

Für die Anbindung von Bergkamen (wir berichteten in **Ruhrschiene 2019#2**) ist eine Machbarkeitsstudie für verschiedene Varianten (Hamm-Osterfelder Bahn oder via Kamen) angedacht. Die Strecke Hemer – Iserlohn ist im bestehenden NVP des NRW als zu untersuchen

dargestellt. Weiter erwähnt die Übersicht des NRW die Abschnitte Lengerich – Ibbenbüren, Versmold – Lengerich und Harsewinkel – Versmold der TWE-Strecke, wobei erstere in ein angedachtes S-Bahn-Netz Münsterland eingebunden werden könnte. Als sinnvoll werden Machbarkeitsstudien zu den Strecken Neheim-Hüsten – Arnsberg Süd und Halver-Oberbrügge – Halver bezeichnet. Außer für Bergkamen sind aktuell keine Aktivitäten vermeldet.

Neuer SPNV-Vertrieb im VRR

Gelsenkirchen. (le/re) Zusammen mit dem alten S-Bahn-Verkehrsvertrag mit DB Regio endet auch der bisherige SPNV-Vertriebsvertrag mit DB Vertrieb für den Ticketverkauf an Bahnstationen (Reisezentren und Automaten) sowie für Abokunden. Bei der europaweiten Ausschreibung hatte sich überraschend Transdev gegen die DB durchgesetzt und übernimmt damit ab Dezember exklusiv diese Aufgabe. Die Fahrgäste werden sich auf einige Änderungen einstellen müssen.

Zur Zeit ist Transdev dabei, neue im grün-weißen VRR-Design gestaltete Automaten aufzustellen. Bislang stehen 523 DB-Automaten an den Bahnhöfen und Haltepunkten, 32 davon wird die DB weiter als Fernverkehrsautomaten (Verkauf von DB- und NRW-Tickets) betreiben. 310 neue Automaten werden auf neuen Standorten aufgestellt und bleiben bis zum Fahrplanwechsel im „Schlummerzustand“. An 135 Standorten werden DB-Automaten durch Transdev-Automaten ersetzt, die danach sofort im Betrieb genommen werden. Am Essener Hauptbahnhof sowie am neuen Haltepunkt Emmerich-Elten sind bereits seit September zehn bzw. zwei neue Automaten in Betrieb.

Die Differenz zur bisherigen Automatenzahl ist vor allem darauf zurückzuführen, dass an Stationen, an denen nur Linien mit Automaten im Fahrzeug verkehren, also im Hellweg-, Sauerland- und Ruhr-Sieg-Netz, überwiegend keine Automaten mehr aufgestellt werden, wie es auch im Bereich des NRW der Fall ist. Dies betrifft z. B. Dortmund-Bövinghausen, Dortmund-Sölde oder Hohenlimburg. Der VRR bezahlt im Rahmen der entsprechenden Verkehrsverträge hier schon erhebliche Summen für die Vertriebsleistungen. In anderen Fällen wird z. B. statt zwei Automaten auf den Bahnsteigen ein

gemeinsamer am Zugang aufgestellt. Maßstab hierfür war neben den örtlichen Gegebenheiten der Umsatz der Automaten mit VRR-Tickets.

Da der ausgeschriebene Vertrag nur den SPNV-Vertrieb umfasste, wurde Transdev zusätzlich mit dem Verkauf von DB-Fernverkehrstickets beauftragt. Hierfür kann auf dem Transdev-Automat die entsprechende DB-Oberfläche aufgerufen werden. Das dauert allerdings mit mehr als 20 Sekunden recht lange, es folgt dann eine vom DB-Automaten bekannte Menüführung. Beim Menü für Verbundtickets wird das gewünschte Ticket ganz überwiegend in maximal drei Schritten aufgerufen, für die angegebene Relation werden gleich verschiedene Ticketarten angezeigt. Positiv ist, dass auch Verbundtickets angrenzender Verbünde erworben werden können, zumindest soweit der Abgangsort im VRR-Raum liegt. Dazu muss der Abgangsort entsprechend geändert werden. Hier werden endlich auch dem Analog-Kunden Möglichkeiten geboten, die der Online-Kunde schon lange hat.

Kundenzentren und Agenturen

Die bisherigen DB-Reisezentren und -Agenturen werden zukünftig nicht mehr den VRR-Tarif verkaufen, viele werden geschlossen, die

weiterhin geöffneten zu Fernverkehrsreisenzentren umgebaut und dann nur den DB- und den NRW-Tarif verkaufen. VRR-Tickets und -Informationen gibt es zukünftig an neuen Vertriebsstellen in drei verschiedenen Kategorien:

- In der Kategorie A (große Fernverkehrsbahnhöfe) wird ein baulich getrenntes Kundenzentrum in der Regel im Bahnhofsbuchhandel eingerichtet, u. a. in Dortmund Hbf, Bochum Hbf und Essen Hbf. Geöffnet ist dieses an allen Wochentagen, montags bis freitags 7 – 20 Uhr, samstags 8 – 20 Uhr, sonn- und feiertags 9 – 19 Uhr. Die DB betreibt weiterhin ein Reisezentrum.

- In der Kategorie B (mittelgroße Bahnhöfe wie Hagen Hbf, Gelsenkirchen Hbf, Herne, Oberhausen Hbf, Recklinghausen Hbf) gibt es einen von Transdev mit Fachpersonal betriebenen Verkaufsschalter, ebenfalls in der Regel in der Bahnhofsbuchhandlung. Öffnungszeiten sind montags bis samstags 7 – 18 Uhr. Die DB wird an Standorten mit häufigem Fernverkehrsangebot das Reisezentrum weiterbetreiben. An den übrigen Standorten der Kategorie, u. a. in Mülheim Hbf und Herne, wurde Transdev vom VRR zusätzlich mit dem Vertrieb von DB-Fernverkehrstickets am Verkaufsschalter beauftragt.

- In der Kategorie C sind bis zu 80 Standorte als Agenturen vorgesehen. Hierbei sollen auch neue Standorte an kleineren Bahnhöfen ausgesucht, die Konkurrenz zu bestehenden Kundenzentren der örtlichen Verkehrsunternehmen aber nach Möglichkeit vermieden werden. Überwiegend handelt es sich um Einzelhandelsgeschäfte, Kioske, Reisebüros usw. im Bahnhof oder in direkter Umgebung. Hier gelten ganz unterschiedliche Öffnungszeiten, oft auch an Sonntagen. Bedient werden die Kunden in den Agenturen durch das jeweilige Ladenpersonal.

Wer aber im DB-Reisezentrum kaufen möchte, wird für ein und denselben Zug je nach Ziel bedient oder abgewiesen, das verstehen die Fahrgäste nicht.

Abo: Von DB zu Transdev

Beim Vertrieb von Abonnements wurde eine Übertragung von DB zu Transdev vereinbart, die bereits seit Juli läuft. Seitdem werden bei der DB neue Aboanträge an Transdev weitergeleitet. Die DB kündigt schrittweise die bestehenden Abos und fordert die Kunden auf, ein neues Abo bei Transdev abzuschließen.

Bei der Bearbeitung hat es offenbar einige Pannen gegeben, sowohl wegen spätem Versand der Kündigungsschreiben durch die DB als auch der Bearbeitung der neuen Aboanträge bei Transdev. Ein Fahrgast schildert, wie er den Wechsel im Vertrieb erlebt: „Erst kündigt mir die DB mein langjähriges Abo, nur, weil der Vertrieb wechselt. Ich muss es bei Transdev neu bestellen. Obwohl ich das sofort getan habe, kommt das neue Ticket nicht rechtzeitig. Auf Nachfrage bei Transdev erfahre ich, dass es bei der Bearbeitung einen Stau gebe, ich solle Einzelfahrscheine kaufen und diese später erstatten lassen. Wo und wie, erfahre ich nicht. Bei weiteren Nachfragen werde ich zwischen DB-Reisezentren, Abellio und Transdev hin- und her geschickt, ohne verlässliche Informationen zu erhalten. Bei Abellio wird gesagt, man sei nicht zuständig und habe nur den Namen hergegeben. Ein Zugbegleiter der DB hält mein bisheriges Barenticket für gültig, das nächste DB- Reisezentrum will es als Missbrauch einziehen.“ Der Fahrgast wendet sich hilfesuchend an PRO BAHN, was er nun tun könne.

Online-Ticket weiter bei DB

VRR und DB haben vereinbart, dass die DB den VRR-Tarif auch zukünftig über die Online-/ Mobile-Vertriebskanäle verkaufen wird. Über die Smartphone-App der DB ist das Angebot vollständig, im Internet nur eingeschränkt verfügbar. Bei Redaktionsschluss waren für viele Verbindungen „aus technischen Gründen“ noch keine Tickets erhältlich. Außerdem werden die Semestertickets bestimmter Hochschulen weiterhin über die DB vertrieben.

NextTicket 2.0

Gelsenkirchen. (le) Nachdem der Probelauf des elektronischen VRR-Tarifs unter dem Namen NextTicket 1.0 im letzten Jahr mit großem Interesse und intensiver Begleitung und Auswertung abgelaufen ist, geht es im nächsten Jahr in eine neue Runde.

War beim ersten Mal eine Preisberechnung zunächst nach dem bestehenden VRR-Bartarif und anschließend nach Streckenkilometern erfolgt, so wird jetzt – analog zu dem Vorgehen im VRS – die Luftlinienentfernung zugrunde gelegt. Auch werden bei der Preisberechnung einige Deckel sowie Rabatte eingeführt.

Bei der Berechnung nach Entfernung errechnet sich zukünftig der Preis einer Fahrt aus einem Basispreis pro Check-in von 1,40 Euro und einem Leistungspreis von 0,26 Euro je angefangenem Luftlinien-Kilometer. Bis zu fünf Kinder unter 15 Jahren können zu einem Festpreis von je 1,40 Euro mitgenommen werden, Fahrradmitnahme und 1.-Klasse-Nutzung wird für je 3,60 Euro pro Fahrt angeboten. Als Anreiz zur häufigeren Nutzung wird im jeweiligen 30-Tage-Zeitraum ab dem ersten Check-in ab der 5. Fahrt ein Rabatt von 10 % und ab der 20. Fahrt von 50 % gewährt. Nach Ablauf eines 30-Tage-Zeitraums beginnt der nächste mit dem nächstfolgenden Check-in.

Als „Maßnahme des Preisvertrauens“ bezeichnet der VRR die beschlossenen Preisdeckel, die vehement von der Politik gefordert worden waren. Für jede einzelne Fahrt wird nicht mehr berechnet, als sie mit dem herkömmlichen Einzelticket der jeweiligen Preisstufe kostet, und am Ende des 30-Tage-Zeitraums wird nicht mehr abgerechnet als eine Monatskarte Ticket 1000 der Preisstufe D. Ursprünglich weitere Tagesdeckel in Höhe des 24-Stunden-Tickets der jeweiligen Preisstufe in der Diskussion, ebenso Monatsdeckel für alle Preisstufen.

Die Definition einer Fahrt ist bei der Entfernungsberechnung nach Luftlinie ein wichtiges Steuerungsinstrument. Dass dies dem VRR bewusst ist, zeigen die Ausführungen in der Vorlage: „Eine Fahrt ergibt sich aus dem Weg zwischen der Starthaltestelle bis zur

endgültigen Zielhaltestelle eines Kunden. Bei betriebsbedingten Störungen oder längeren Umsteigezeiten ist der Kunde nicht verpflichtet den Festbetrag erneut zu zahlen. Bei nextTicket 1.0 war die Umsteigezeit 60 Minuten. Auch bei nextTicket 2.0 wird durch eine Assistenzfunktion eine Balance gefunden, die kundenfreundlich ist und Rund- und Rückfahrten vermeidet.“ Das Fahrtende wird zunächst einmal durch ein Check-out festgestellt (CiCo – CheckIn-CheckOut), mittelfristig ist das Verfahren CiBo (CheckIn-BeOut) vorgesehen.

Um auch beim nächsten Praxistest die wirtschaftlichen Risiken zu begrenzen, soll die Zahl der registrierten Teilnehmer auf maximal 15.000 begrenzt werden, bei NextTicket 1.0 waren es 9.000.

Kommentar

Der neue digitale Tarif soll eigentlich eine neue Ära im ÖPNV-Tarif darstellen, einen gerechteren Tarif, unabhängig von Stadt- oder Tarifgrenzen, nur auf der tatsächlichen Entfernung beruhend. Wenn die Gesamteinnahmen dabei gesichert werden sollen, muss es neben Gewinnern auch Verlierer geben. Jetzt greift die Politik zum Preisdeckel. Dieser konterkariert den eigentlichen Ansatz des Tarifs nach Entfernung. Das jetzt gewählte Modell erscheint daher eher ein „Vollkasko-Tarif“ zu sein. Da die Mindereinnahmen des Preisdeckels irgendwie gegenfinanziert werden müssen, erhofft sich der VRR eine Drittmittelfinanzierung zum Ausgleich, mit dem Land ist man intensiv im Gespräch. Sollte die Kompensation stattdessen durch Überwälzung auf den herkömmlichen Tarif erfolgen, wäre das eine einseitige Bevorzugung des elektronischen Tarifs und der Kunden in den großen Städten. Wir werden die Entwicklung kritisch beobachten.

Elektrifizierung „Der Bocholter“ verzögert sich

Bocholt. (le) Die Elektrifizierung der Bahnstrecke Wesel – Bocholt verschiebt sich erneut. Eigentlich sollte bald nach Übernahme des Niederrheinnetzes durch Abellio im Dezember 2016 der Flügelzugbetrieb des RE 19 Düsseldorf – Wesel – Arnheim/Bocholt gestartet werden. Inzwischen wurde der mögliche Starttermin erneut um ein Jahr verschoben, jetzt auf Dezember 2022.

Musste zunächst für die Planung im Bereich Hamminkeln statt einer einfachen Plangenehmigung doch ein aufwändiges Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, bereitet jetzt die Einfädung der Strecke im Nordkopf des Bahnhofs Wesel in die Hauptstrecke Oberhausen – Emmerich Probleme. In der Bau- und Finanzierungsvereinbarung war für Masten, die sowohl für die Elektrifizierung nach Bocholt, wie auch für die Ausbaustrecke Oberhausen – Emmerich (ABS 46/2) genutzt werden sollen, eine anteilige Kostenhöhe berücksichtigt worden. Da das Planfeststellungsverfahren bei der ABS 46/2 für den Abschnitt Wesel noch läuft, hat das EBA jedoch die erforderliche Unbedenklichkeitsbescheinigung für eine anteilige Kostenübernahme nicht ausgestellt, so dass diese Kosten insgesamt zumindest vorfinanziert werden müssen. Wenn zu einem späteren Zeitpunkt eine „Baufreigabe in finanzieller Hinsicht“ (BifH) zur anteiligen Finanzierung aus Mitteln der ÖPNV-Bedarfsplanmaßnahme ABS46/2 von Seiten des Eisenbahnbundesamtes vorliegt, findet eine Verrechnung in Höhe der freigegebenen Zuwendung statt. Sollte wider Erwarten eine BifH nicht erteilt werden, müssen die Aufgabenträger die entsprechenden Kosten in voller Höhe tragen.

DB Netz hat im Rahmen eines Stresstests Hinweise auf eine weitere Verschiebung bis 12/2022 erhalten, wodurch die angesetzten Baukosten weiter steigen. Inzwischen liegen die kalkulierten Gesamtkosten für Netz und Stationen bei 35,5 Mio. Euro, von denen der NWL mit 17,0 Mio. Euro fast die Hälfte trägt.

Die RB 32 zwischen Wesel und Bocholt wird noch länger mit Dieselfahrzeugen betrieben werden müssen, die bislang von der RB 46 ausgeliehen wurden. Ohne den Ausbau der

Kreuzungsstation Hamminkeln muss auch der bisherige Fahrplan beibehalten werden, der in Wesel an den häufig verspäteten RE 5 anschließt, der oft auch vorzeitig wenden muss. Nicht selten platzt daher die Wegekette zwischen Bocholt und dem Rheinland, was leicht zu Fahrzeitverlängerungen bis zu einer Stunde führt.

Zum Fahrplanwechsel muss auch die Linienummer geändert werden. Da die RB 32 für die Verbindung Dortmund – Gelsenkirchen – Oberhausen – Duisburg vorgesehen ist, wird „Der Bocholter“ übergangsweise zur RE 19a.

Kommentar

Vergleicht man die vollmundigen Ankündigungen aus Berlin zu einer Elektrifizierungsoffensive bei der Bahn – im Koalitionsvertrag ist festgelegt, den Elektrifizierungsanteil auf der Schiene bis 2025 von 60 Prozent auf 70 Prozent zu steigern – mit dem Vorgehen bei laufenden Elektrifizierungsprojekten, die auch noch aus dem SPNV-Topf bezahlt werden, erkennt man ein Grundproblem: Planungs- und Genehmigungsverfahren nehmen unendlich viel Zeit in Anspruch, und irgendwo findet sich noch ein Bedenkenträger, der das Verfahren erneut in die Länge zieht. Auch die Fördermittelgeber stellen hohe und oft ganz unterschiedliche Anforderungen. Für die Verkehrswende brauchen wir eine bessere Bahn, guter SPNV ist bestens geeignet, Autofahrer zum Umsteigen auf den Öffentlichen Verkehr zu bewegen, aber das geht nicht auf dem Bahnnetz im Zustand der 1970er Jahre, das später vielerorts auch noch amputiert wurde. Hier müssen Bund und Land für bessere Bedingungen sorgen. Planungsbeschleunigung tut Not!

LÜN-MS: Bahnbündnis Westfalen macht Druck

Dortmund. (le) Am 29.08. gründete sich im Dortmunder Rathaus das Bahnbündnis Westfalen. Unter Leitung der Oberbürgermeister von Dortmund und Münster, Ulrich Sierau und Markus Lewe, trafen sich Vertreter der Anliegergemeinden und -kreise, der Zweckverbände VRR und NWL und von Gewerkschaften, Verbänden wie IHK, Handwerkskammer und Handelsverband, aber auch PRO BAHN, um öffentlichkeitswirksam für den zweigleisigen Vollausbau der Strecke Lünen – Münster einzutreten.

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) sieht bislang nur einen Teilausbau vor, der keinerlei Verbesserungen im SPNV ermöglicht (wir berichteten in **Ruhrschiene 2019#1**). Auch von der weiteren Begutachtung für Ausbaumaßnahmen im Rahmen des Deutschland-Takts ist kein großer Fortschritt für den SPNV zu erwarten, da im Fahrplan des Deutschland-Takts nur je alle zwei Stunden der IC 34 (Frankfurt – Siegen – Münster) und der RRX 3 (Köln/Bonn Flughafen – Oberhausen – Dortmund – Münster) vorgesehen ist. Beide Züge sollen nur in Lünen einen Zwischenhalt einlegen. Im Statement für die Presse schrieb PRO BAHN: „Nach der Be-

wertung der Strecke Lünen – Münster im Bundesverkehrswegeplan ist ein Teilausbau für 302 Mio. Euro, der nur drei Minuten Fahrzeitgewinn für den ICE bringt und keinen weiteren Regionalzug zulässt, volkswirtschaftlich sinnvoll. Wie viel sinnvoller muss dann ein Vollausbau sein, durch den mehr als nur ein Regionalzug auf der Strecke pro Stunde verkehren kann? Das bislang vom Bund angewandte Planungs- und Bewertungsverfahren kann man nur als absurd bezeichnen.“ Das Bahnbündnis hat Bundesverkehrsminister Scheuer und Bahnchef Lutz zu einem Westfälischen Bahngipfel Anfang Dezember nach Dortmund eingeladen.

Impressum / Ansprechpartner bei PRO BAHN

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

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

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

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

Beisitzer: Oliver Mantel, Dortmund, ☎ 0231 13014534 und 0176 34971689, ✉ mantel@probahn-ruhr.de

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

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

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

Bitte als Verwendungszweck angeben: „Ruhrschiene“!

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

Vorsitzender: Franz Maxwell, Pfarrer-Jaegers-Str. 2, 48351 Everswinkel, ☎ 02582 99909, ✉ fmaxwill@web.de

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

Vorsitzender: Frank Michalzik, Bahnhofstr. 85a, 46499 Hamminkeln-Mehrhoog,

☎ 02857 915992 ✉ vorsitzender@probahn-nrw.de

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

Geschäftsstelle: Friedrichstraße 95, 10117 Berlin, ☎ 0303982 0581, ☎ 0302017 9967

Die **Ruhrschiene** erscheint vierteljährlich. Die Auflage dieses Hefts beträgt 500 Exemplare. Der Bezug ist für Mitglieder von PRO BAHN Münsterland und Ruhr kostenlos, Abonnement 5,- Euro pro Jahr.

Redaktion: Dirk Grenz (dg, V.i.S.d.P.), Axel Hercher (ah), Achim Walder (aw) ✉ info@ruhrschiene.de

Weitere Autoren: Lothar Ebbers (le), Rainer Engel (re), Günter Fiedler (gf). 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

Neujahrsbrunch

(red) Auch in 2020 veranstaltet der Regionalverband Ruhr wieder seinen beliebten Neujahrsbrunch im Haus Union in Oberhausen, dieses Mal am Sonntag, den 05.01. ab 10 Uhr. Wir benötigen dafür eine verbindliche Anmeldung per Mail an grenz@probahn-ruhr.de oder per Post an Dirk Grenz (Adresse Seite 11). Die Kosten für Frühstück, Mittagessen und Kaffee/Tee betragen 14 Euro, zahlbar vor Ort.

Danke!

(red) In der letzten Ausgabe haben wir einen kleinen Spendenauftrag für die **Ruhrschiene** veröffentlicht. Daraufhin erhielten wir vier Spenden in Höhe von insgesamt 235 Euro. Wir sagen ganz herzlich „Danke schön!“. Zusammen mit zwei weiteren Spenden Anfang des Jahres (zusammen 90 Euro) ist damit das Weitererscheinen der **Ruhrschiene** finanziell gesichert. Weitere Spenden sind natürlich jederzeit willkommen (Kontodaten auf Seite 11).

November

Donnerstag, 14.11.2019, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Dienstag, 19.11.2019, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Samstag, 23.11.2019, 10:45 Uhr
Mitgliederöffentliche Vorstandssitzung RV Ruhr, Bochum, Tagungsort folgt später. Anmeldung per Mail an grenz@probahn-ruhr.de erforderlich.

Dienstag, 26.11.2019, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dezember

Donnerstag, 12.12.2019, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, UmweltHaus, Zumsandestr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf

Donnerstag, 12.12.2019, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

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

Samstag, 14.12.2019

Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Weihnachtsmärkte am Niederrhein
14:00 Uhr E Hbf ☎ (Service Point)

Dienstag, 17.12.2019, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 24.12.2019, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen
Sitzung entfällt!

Januar

Sonntag, 05.01.2020, ab 10:00 Uhr
Neujahrsbrunch in Oberhausen (siehe linke Spalte), Haus Union, Schenkendorfstraße 13 ☎ Feuerwache

Donnerstag, 09.01.2020, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Dienstag, 21.01.2020, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 28.01.2020, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

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

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

PRO BAHN e. V. 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.) Beruf (freiwillig)

Datum, Unterschrift

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige hiermit den Fahrgastverband PRO BAHN e.V., Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die vom Fahrgastverband PRO BAHN e.V. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

IBAN

BIC

Datum, Unterschrift

- Einzelmitglied 46,- Euro/Jahr
- Juniormitglied (≤ 26 Jahre) 28,- Euro/Jahr
- Familienmitgliedschaft 54,- Euro/Jahr
- Fördermitgliedschaft ab 80,- Euro/Jahr (Firmen, Institutionen, Kommunen)