



PRO BAHN Münsterland wählt neuen Vorstand

Münster. (tl/ws) Die Reaktivierung des Personenverkehrs auf der WLE-Strecke nach Sendenhorst und die unbefriedigende Bahnsituation im westlichen Münsterland wird den Fahrgastverband PRO BAHN Münsterland in den kommenden Monaten beschäftigen. Auf der Mitgliederversammlung am 28.01.2023 im Umwelthaus in Münster legte die Vertretung der Bus- und Bahnnutzenden im Münsterland diese kommenden Arbeitsschwerpunkte fest.



Vorstand PRO BAHN Münsterland, v.l. Margarete Jungkamp, Thomas Lins, Franz Maxwill, Maximilian Heilmann. Nicht im Bild: Werner Szybalski
Foto: Werner Szybalski

„Gerade die Wiederbelebung des Personenverkehrs auf der WLE-Strecke muss jetzt bald realisiert werden, denn die Schiene ist ein wichtiger Part der Klimaschutzstrategie“, erklärt Franz Maxwill aus Everswinkel, der einstimmig von der Versammlung als Vorsitzender der PRO-BAHN-Regionalgruppe bestätigt wurde.

Zu Maxwills Stellvertreter wurde Werner Szybalski aus Münster gewählt. Finanzver-

In dieser Ausgabe:

- S. 1 – 2: Neuer Vorstand Münsterland**
- S. 2 – 7: NVP Mülheim, Notfahrpläne**
- S. 7 – 10: Deutschlandticket**
- S. 11: Walsumbahn**
- S. 11 – 12: Impressum, Termine**

antwortlicher bleibt Maximilian Heilmann aus Hiltrup, der auch zum Delegierten für den Bundesverbandstag bestimmt wurde. Thomas Lins aus Münster bleibt ebenfalls im Vorstand von PRO BAHN und übernimmt in seiner Funktion als Vorsitzender des VCD-Regionalverbands

Mülheim: Neuer Nahverkehrsplan beschlossen

Mülheim an der Ruhr. (red) Nach jahrelangen Diskussionen hat der Rat der Stadt im Dezember einen neuen Nahverkehrsplan beschlossen. Die umfangreichen Änderungen im Liniennetz betreffen vor allem den Busverkehr. Die einzige Änderung im Schienennetz ist allerdings die umstrittenste Maßnahme. Der NVP soll am 07.08. umgesetzt werden.

Ziele für den neuen NVP waren:

- Abbau Parallelverkehr Schiene – Bus (Forderung der Bezirksregierung), Reduzierung Parallelverkehr auf der Schlossbrücke (122, 135) und der Friedrich-Ebert-Straße (112 und 128). Es gibt aber neuen Parallelverkehr auf der Zeppelinstraße (112 und 130).

- Einsparung von zwei Mio. Euro jährlich (ursprünglich bis zu sechs Mio. Euro).

- zusätzliche Einsparung durch Stilllegung der Straßenbahn auf dem Kahlenberg (Linie 104).

- Ringbusse als Stadtteilverbindungen statt (Um)-Wege über die Innenstadt.

Vorgesehene Taktzeiten

Hauptverkehrszeit (HVZ) = Mo – Fr 6:00 – 9:00 Uhr, Normalverkehrszeit (NVZ) = Mo – Fr 9:00 – 20:00, Sa 7:00 – 18:00, So/Fei 10:00 – 18:00 Uhr, Schwachverkehrszeit (SVZ) = Mo – Fr 4:00 – 6:00 und 20:00 – 23.30, Sa/So/Fei 18:00 – 23:30 Uhr, So/Fei 8:00 – 10:00 Uhr.

Der Wechsel von NVZ zu SVZ samstags um 18:00 Uhr ist für den Einkaufsverkehr deutlich zu früh. Die NVZ an Sonn- und Feiertagen verdoppelt das Angebot gegenüber heute zwischen Saarner Kuppe und Hbf sowie auf der Linie 124.

Keine Änderungen gibt es bei den Linien U 18, Tram 102, 112 und 901 sowie Bus 131.

Die Änderung im Einzelnen (nach heutigen Liniennummern mit bisheriger Linienführung):

- Tram 104 (Essen Abzweig Aktienstraße – Stadtmittel – Kahlenberg – Hauptfriedhof):

die Koordinierung der inhaltlichen Arbeit der beiden Verbände, die sich für einen leistungsfähigen und umweltorientierten Bahn- und Busverkehr einsetzen. Neu im Führungsgremium des münsterländischen Fahrgastverbandes ist Margarete Jungkamp aus Gronau.

Stilllegung zwischen Wertgasse und Hauptfriedhof, Ersatz Buslinie 130. Bis zum Einbau einer Weiche hinter der Haltestelle Wertgasse (Kehrgleis) enden die Bahnen ab August alle am Kaiserplatz. Von ursprünglich erhaltenen rund 17 Mio. Euro Fördermitteln für MIV (Bezirksregierung) und ÖPNV (VRR) müssen maximal 500.000 Euro zurückgezahlt werden.

- Bus 122 (Oberhausen City Forum – Styrum – Raffelberg – Broicher Waldweg – Hbf): Entfall Styrum – Speldorf – Broich – Hbf, Ersatz durch Linien 124 und 129, neuer Linienweg von Oberhausen kommend über Bf Styrum, Schloß Styrum, Bf West (Verknüpfung mit Tram 112 und S 3), Sandstraße und Heißener Straße zum Hbf, spätestens Anfang 2024 dort Verknüpfung mit Linie 130.

- 124 (Oberhausen-Dümpten – Heidkamp – Stadtmittel – Broicher Waldweg – Speldorf Süd): tagsüber durchgehend alle 15 Min. zwischen OB-Wehrstraße und Speldorf Friedhof, in der HVZ auch bis Peterstraße, Prüfung Verlängerung zur Saarner Straße (Verknüpfung Ringbus) oder Duisburger Straße (Verknüpfung Tram 901) hat sich als nicht kostenneutral umsetzbar herausgestellt.

Anstatt der Führung über die Friedhofstraße zum Blötter Weg favorisieren wir eine Aufspaltung der Linie ab Lierberg in zwei getrennte Äste bis Speldorf Friedhof.

- 128 (Oberhausen Ruhrpark – Styrum – Bf West – Hbf): entfällt, teilweise Ersatz durch Verlängerung der STOAG-Linie SB 90 von OB-Ruhrpark über Bf Styrum und Schloss Styrum

zur Friesenstraße und Linie 122 Bf Styrum – Bf West – Hbf.

- 129 (Rhein-Ruhr-Zentrum – Heißen – Dümpten – Styrum): neuer Linienweg von Essen-Frohnhausen Breilsort (statt 138) über Rhein-Ruhr-Zentrum – Heimaterde – Heißen Kirche – Nordstraße – Gathestraße – Sültenfuß – Friesenstraße – Raffelberg (statt 122) – Lierberg – Broich Friedhof (nördlicher Halbring), Takt werktags tagsüber alle 30 Min., abends/So/Fei alle 60 Min., damit erstmals So/Fei Bedienung der Gathestraße und des Styruer Ostens.

Wir gehen davon aus, dass die Linie ab Broich Friedhof direkt oder mit maximal zwei Minuten Standzeit weiter als 139 verkehrt (und umgekehrt).

- 130 (Rhein-Ruhr-Zentrum – Essen Haarzopf – Flughafen – Hauptfriedhof): Verlängerung ab Hauptfriedhof über den Kahlenberg (statt Tram 104) und Stadtmitte zum Hbf, Takt tagsüber alle 20 Min, spätestens Anfang 2024 am Hbf Verknüpfung mit Linie 122.

- 133 (Saarner Kuppe – Stadtmitte – Heidkamp): Entfall zwischen Hbf und Heidkamp, neu ab Hbf über den Tourainer Ring (neue Haltestelle Amtsgericht) und Konrad-Adenauer-Brücke in den Hafen (Ersatz 135; Vorschlag Hafenshuttle vom RVR aus dem 1. NVP), Takt tagsüber alle 15 Min., HVZ zwischen Saarn und Hbf alle 7,5 Min., So/Fei wie bisher kein Angebot in den Hafen.

- 134 (Hafen – Speldorf – Mintard): neuer Linienweg vom Hafen über Hansastraße – Parkstad (ehemaliges Tengelmann-Gelände) – Broicher Waldweg – Uhlenhorst – Schneisberg – Alte Straße – Mintard und weiter nach Kettwig (Markt, Halt am Bahnhof aus Platzmangel vorerst nicht möglich).

Der vorgesehene Stundentakt für den neu erschlossenen Bereich in Speldorf ist wenig attraktiv. Wir schlagen eine Verdichtung auf Halbstundentakt für den Abschnitt Hafen – Broich Friedhof vor, da hier auch wichtige Einkaufsverkehre zu erwarten sind.

- 135 (Hbf – Schloss Broich – Hafen): Linie entfällt, Ersatz Linie 133.

- 136 (Oberhausen Anne-Frank-Realschule – Dümpten – Heißen – Essen-Haarzopf): Linie endet von Oberhausen kommend in Heißen Kirche, zwischen Agnesstraße und Neuer Friedhof Linienweg über Borbecker Straße und Wenderfeld, Ersatz Linie 139, kein Betrieb in der SVZ.

Die veränderte Linienführung führt dazu, dass die aufkommensstarken Haltestellen Katharinenstraße, Dümpten Friedhof und Damaskhweg nicht mehr bedient werden und so Ihre Direktverbindung nach Oberhausen City verlieren. Anstatt einer Führung nach Heißen halten wir eine Durchbindung auf die Linie 131 an der Gustav-Heinemann-Gesamtschule für sinnvoller.

- 138 (Essen-Frohnhausen – Heimaterde – Heißen): Linie entfällt, Ersatz Linie 129.

- 139: neue Linie (südlicher Halbring) von Broich Friedhof über Nachbarsweg – Saarner Kuppe – Klostermarkt (statt 753) – Oppspring – Heißen Kirche – Heimaterde nach Essen-Haarzopf Erbach (statt 136), Takt werktags tagsüber alle 30, abends/So/Fei alle 60 Min.

Wir gehen davon aus, dass die Linie ab Broich Friedhof direkt oder mit maximal zwei Minuten Standzeit weiter als 129 verkehrt (und umgekehrt).

- 151 (Kettwig – Menden – Hbf): neuer Linienweg von Kettwig Markt kommend ab Hbf über Rumbachtal (statt 753) nach Heißen Kirche und weiter über Blumendeller Straße zum Rhein-Ruhr-Zentrum (statt 129), damit erstmals So/Fei Bedienung des Heißen Nordens.

Auch bei dieser Linie ist eine Weiterführung bis Kettwig Bf und damit eine Verknüpfung mit dem SPNV leider nicht vorgesehen.

- 752 (Düsseldorf – Ratingen-Lintorf – Selbeck – Saarn – Hbf): als SB nur mit den wichtigsten Haltestellen, die direkte Führung zwischen Düsseldorf-Mörsenbroich und Lintorf über die Autobahn wie heute in der HVZ soll angestrebt werden. Takt: täglich alle 60 Min.,

weiterhin kein Betrieb nach 20:00 Uhr.

Wir begrüßen ausdrücklich, dass die Politik gegen den Willen der Verwaltung („Linie hat Erschließungsfunktion.“) unsere Forderung nach Einrichtung einer Schnellbusverbindung unterstützt. Umsetzung frühestens in 2024.

- 753 (Ratingen Mitte – Selbeck – Saar – Oppspring – Rumbachtal – Hbf): Änderung Linienweg ab Mats Kamp zur Alte Straße, Takt: täglich alle 60 Min., kein Betrieb in der SVZ.

Aufgrund der unwirtschaftlichen Umlaufzeit halten wir eine stündliche Durchbindung in Ratingen-Breitscheid auf die Linie 131 für sinnvoll.

- 976 (Oberhausen-Königshardt – Oberhausen Hbf – Oberhausen-Dümpten – Heifeskamp): Linienweg unverändert, samstags Betrieb zwischen OB-Wehrstraße und Heifeskamp 1,5 Stunden früher (Umsetzung erfolgte zum Fahrplanwechsel im Januar).

Leider gibt es weiterhin keine direkte Verknüpfung mit der Tram 102.

- Taxibus 11 (Heißen): Entfall Bedienung Fischenbeck (Ersatz Linien 139, 151).

- NE1: neue Liniennummer als Gegenrichtung zur NE 3.

- NE 2 (Stadtmitte – Broicher Waldweg – Raffelberg – Styrum – Hbf): entfällt, Ersatz abschnittsweise durch NE 9, NE 10 und NE 12.

- NE 3 (Stadtmitte – Heißen – Oberdümpfen – Stadtmitte): Ring über Hingberg, Heißen Kirche und Dümpten ähnlich wie heute (Gegenrichtung neu als NE 1), Entfall Bedienung Dichterviertel (Ersatz NE 9).

- NE 4 (Essen Abzweig Aktienstraße – Stadtmitte – Holthausen – Menden – Stadtmitte): Entfall zwischen Essen und Stadtmitte (Ersatz NE 9), in beiden Fahrtrichtungen über Kampstraße – Bismarckstraße – Menden – Steinknappen und weiter über Hauptfriedhof zum Flughafen (heute Taxibus 4).

- NE 5: neue Linie Stadtmitte über Kaiserstraße – Holthausen (Ersatz NE 4) – Fischenbeck – Heißen Kirche – Rhein-Ruhr-Zentrum (Ersatz NE 9).

- NE 9: (Duisburg Hbf Ostseite – Speldorf – Stadtmitte – Rumbachtal – Heißen – Rhein-Ruhr-Zentrum) ab Jakobstraße Führung über Speldorf Friedhof – Speldorf Bf – Stadtmitte – Hbf – Goetheplatz (Ersatz NE 3/NE 10) – Aktienstraße – Nordstraße – Essen Abzweig Aktienstraße.

- NE 10: (Oberhausen-Sterkrade – Oberhausen Neue Mitte – Oberhausen-Dümpten – Heidkamp – Stadtmitte – Broich Friedhof – Saar – Oemberg. Von Oberhausen kommend weitgehend wie heute durch Dümpten bis Stadtmitte, weiter über Broicher Mitte – Broicher Waldweg – Saar und neue Ringfahrt über Saarer Kuppe (bisher nicht vom NE bedient) und Oemberg.

- NE 12 (Oberhausen Olga-Park – Oberhausen Hbf – Styrum – Stadtmitte – Kaiserplatz): Neu als Bus statt Tram, von Oberhausen kommend ab Sandstraße über Hbf zur Stadtmitte (statt NE 2).

Wir begrüßen die Umstellung auf Busbetrieb. So kann in Oberhausen eine Verlängerung bis Sterkrade und ggf. auch die Durchbindung auf den NE 5 der STOAG ermöglicht werden.

Änderungen bei Haltestellen

Es entfällt Cäcilienstraße (135). Neu eingerichtet werden Amtsgericht (133), Brüsseler Allee (139), Parkstadt (134), Ruhrstrand (139; Umsetzung später), Schneisberg (134) und Sportanlage Wenderfeld (136). Verlegt wird im Tagesnetz Frintroper Straße (136). Umbenennungen: Grenze Alstaden (128) in Ruhrstadion (SB 90), Saalestraße in Hafencenter (133), Stadion (122) in Naturbad (129), Weißenburger Straße in St. Marien-Hospital (112), Wertgasse in Evangelisches Krankenhaus (104, 130, 151), Witthausstraße (104) in Ruhr-Reeder-Haus/Wittkampbusch (130).

Prüfaufträge

- Anbindung Parkstadt: Stichstrecke 901 ab HRW über Liebigstraße – Wissollstraße, alternativ Verlängerung U 18 oder Meterspur

ab Broicher Mitte über die Kirchstraße.

Leider ist weiterhin keine Verdichtung für den Verkehr der Linie 901 zwischen Hbf und Hochschule Ruhr West in den Spitzenzeiten vorgesehen. Da die DVG in den nächsten Jahren neue und zusätzliche Fahrzeuge erhält, sollte die Stadt Mülheim an der Ruhr eine mögliche Taktverdichtung einfordern, ggf. kombiniert mit der angedachten Taktverdichtung in Duisburg zwischen Innenstadt und Zoo.

- Oberirdischer Busbahnhof am Hbf (Beschluss vom Februar 2022).

Maßnahmen Barrierefreiheit

In Kapitel 4.2.4 (Ausnahmeregelungen) heißt es: „Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen Eichenberg, Kreuzfeldstraße, Kirchberg und Kapfenstraße ist unter Aufrechterhaltung der vierstreifigen Verkehrsfunktion der Aktienstraße nicht realisierbar.“ *Dies halten wir für skandalös, zumal die Aktienstraße sowieso nicht durchgehend vierstreifig befahrbar ist.*

Wenn mehrere aufeinanderfolgende Haltestellen wegen zu geringer Fahrgastzahlen nicht ausgebaut werden sollen, sollte in Ortslagen eine geeignete Haltestelle dennoch ausgebaut werden, um einen barrierefreien Zugang zumindest in der Nähe zu bieten. Dies gilt z. B. für die Ortslage Mintard, wo sämtliche Haltestellen in der Liste der Ausnahmen auftauchen.

Fahrplanwechsel

Der Fahrplanwechsel nach den Sommerferien wird von einer umfangreichen Marketingkampagne unter dem Titel „Mülheim-Net(z)“ begleitet. Diese beinhaltet neben Fahrplanheften und Liniennetzplänen für die Tasche auch Werbung in und für die digitalen Angebote (ZÄPP, BonusMobil) sowie die Angebote, an zwei Samstagen das neue Netz kostenlos im wahrsten Sinne des Wortes zu erfahren und im Aktionszeitraum die dreifache Punktzahl als Bonus zu sammeln. Finanziert wird diese ca. 80.000 Euro teure Maßnahme aus der Aufgabenträgerpauschale.

Kommentar

(le) Von den ursprünglichen Zielen des NVP ist vor allem das Ziel, die Schienenverkehre zu stärken und Buslinien verstärkt als Zubringer zur Schiene vorzusehen, weitgehend aufgegeben worden. Das Ziel, im Busnetz zwei Mio. Euro jährlich einzusparen, wird ganz überwiegend dadurch verfolgt, dass auf den bisher dicht bedienten, aber auch gut ausgelasteten Strecken der Linien 122, 124 und 133 der Takt in der HVZ (außer 133) und NVZ um ein Drittel reduziert wird. Ebenso dürfte die Einführung einer SVZ am frühen Werktagmorgen bis 6 Uhr zu merkbareren Einsparungen führen. Die Tangentialverbindungen werden durch eine zweigeteilte stadtteilverbindende Ringlinie gestärkt, während an anderer Stelle deutliche Überangebote nicht angetastet werden. So weist der Abschnitt Saarn – Selbeck bei vier Fahrten/Stunde maximal 900 Fahrgäste/Tag aus, die Verbindung über Mühlenstraße Richtung Heidkamp bei zukünftig gleichem Angebot bislang 2.400 Fahrgäste/Tag.

Insgesamt sehen wir deutliche Fahrplaneinschränkungen auf den Hauptlinien, die zu merkbareren Fahrgastverlusten führen werden. Die neuen Angebote, eher in den äußeren Stadtbereichen, dürften dies nur in geringerem Umfang kompensieren, so dass wir mit einem weiteren nachhaltigen Rückgang der Fahrgastzahlen rechnen, wenn nicht auf vielen Linien bei der Vertaktung nachgebessert wird. Das neue Netz bietet schon einen runderen Eindruck als das bisherige, auch das NE-Netz ist schlüssiger. Aufgrund der Taktreduzierungen sind die Planungen jedoch nicht dazu geeignet, die Verkehrswende in Mülheim an der Ruhr herbeizuführen.

Kahlenberg: Die Durchbindung der Linie 130 ab Hauptfriedhof über den heutigen Linienweg der 104 bis Stadtmitte und weiter zum Hbf stellt einen nicht voll befriedigenden Ersatz für die Straßenbahn auf der Kahlenbergstrecke dar. Die Chance zur Attraktivierung der Buslinie

durch eine direkte Anbindung des Max-Planck-Instituts (MPI) wurde vertan. Dies hätte trotz der verkehrspolitisch unnötigen Stilllegung der Straßenbahn zu einer Verbesserung geführt. Gescheitert ist es wohl an dem notwendigen Halteverbot bei hohem Parkdruck. Stattdessen hätte aber der große Parkplatz am MPI privat genutzt werden können.

Bei den stadtgrenzüberschreitenden Linien gibt es Licht und Schatten. So entspricht die neue Verbindung von 122 und 130 von Oberhausen Hbf bis Flughafen fast genau der Linienführung der gemeinsamen Straßenbahnlinie 1 in den 1960er Jahren und bindet zusätzlich den Hbf an. Dass sich hier beim Takt Oberhausen und Essen durchgesetzt haben, macht deutlich, dass Mülheim sich in der MEO-Region mit dem grundsätzlichen 15-/30-Minuten-Takt isoliert hat, der nicht zum besseren Anschluss an den SPNV, sondern nur zur Einsparung von Betriebsleistungen eingeführt wurde.

Auch die Durchbindung der SB 90 vom Ruhrpark zum Bahnhof Styrum ist sehr erfreulich, da damit der einwohnerstarke Stadtteil Alstaden, der bislang noch keinen SPNV-Halt hat, endlich eine Direktverbindung zu den S-Bahnen und Regionalzügen in Styrum Richtung Essen und Duisburg erhält. Bisher mussten Fahrgäste entweder am Ruhrpark umsteigen oder den Umweg über den Oberhausener Hauptbahnhof fahren. Weniger erfreulich sind die Änderungen bei der Linie 136 – sowohl die oben aufgeführten Haltestellen, die ihre Direktverbindung nach Oberhausen verlieren, als auch die geplante Streichung der Linie in der SVZ. Für eine sowieso nur stündlich verkehrende Linie kann das der Todesstoß sein. Die Verbindungen über Oberhausen Wehrplatz (124, 976) haben deutlich längere Fahrzeiten und stellen kaum eine Alternative dar.

Auch Richtung Ratingen zeigt sich ein durchwachsendes Bild: Die Umwandlung des 752 zum Schnellbus kann diese Linie zu einer hochattraktiven Verbindung für Saarn und Sel-

beck in die Landeshauptstadt machen, die bei steigender Nachfrage dann auch in den Hauptverkehrszeiten eine Verdichtung erfordert. Eine 753, die nur noch Saarn und Selbeck mit der Innenstadt von Ratingen direkt verbindet und gleichzeitig sehr unwirtschaftlich geplant ist, droht bei der nächsten Netzüberprüfung dem Rotstift zum Opfer zu fallen.

Richtung Essen gibt es mehrere Verbesserungen: 30-Minuten- statt bisher Stundentakte zwischen Essen-Frohnhausen Breilsort und Rhein-Ruhrzentrum sowie Essen-Haarzopf und Heimateerde sind endlich Angebote, die zur Nutzung anregen dürften. Auch die Schließung der Netzlücke zwischen Mintard und Essen-Kettwig ist nicht nur für Ausflügler ein Segen. Leider kann zurzeit weder die 134 noch die 151 bis zum S-Bahnhof Kettwig verkehren, so dass der Anschluss an die S 6, der für Fahrgäste aus Mintard, Menden und Saarn ganz neue Möglichkeiten bieten würde, nicht erreicht wird.

Zuletzt noch ein Blick auf das Verfahren: Ich musste bislang noch nie eine Stellungnahme zu einem Nahverkehrsplan abgeben, ohne dass die Liniensteckbriefe vorlagen. Auch andere Verfasser von Stellungnahmen zeigten sich darüber verwundert. Wie soll ich einen Plan bewerten, wenn ich weder die Takte noch die Betriebszeiten kenne. Selbst die genauen Linienführungen waren in Einzelfällen nicht klar ersichtlich. Als dann schließlich kurz vor der Abstimmung im Rat die Steckbriefe veröffentlicht wurden und gleichzeitig ein Fraktionsantrag zu den Taktzeiten mit teilweise deutlich abweichenden Angaben beschlossen wurde, war die Verwirrung groß. Eins wird bereits hinter vorgehaltener Hand erzählt: Es wird baldmöglichst Nachbesserungen geben müssen. Hoffentlich dauern sie nicht so lange wie im benachbarten Duisburg, wo der Ende 2019 umgesetzte NVP bereits mehrfach nachgebessert wurde, während der problematischste Bereich mit einer komplett neuen Netzplanung gelöst werden soll und daher immer noch auf eine zufriedenstellende Lösung wartet.

Notfahrpläne bei kommunalen Buslinien

Ruhrgebiet/Münster. (dg) Die DSW 21 und die Vestische müssen erneut mit Anpassungen ihres Fahrplans auf den teilweise bis zu 20%-igen Krankenstand reagieren. Hinzu kommen ein Überstundenabbau und Resturlaube. Somit reagiert die Vestische seit dem 11.04. erneut auf acht von 118 Linien, während die DSW bis voraussichtlich zum 22.05. den seit Herbst 2022 bewährten und bekannten Notfahrplan fortführen wird. Hiermit wollen beide Unternehmen ein verlässliches und planbares Angebot für Fahrgäste geben.

Die Unternehmen orientieren sich hierbei an der Linienauslastung. Sie prüfen ob parallele Verkehre bestehen und betuern die Absprache mit ihren Aufgabenträgern. Die Ruhrbahn kürzte in den Osterferien, aber auch die Stadtwerke Münster haben Probleme, nicht nur durch einen besonders ärgerlichen Wegfall der Ringlinie. Eine Auflistung sämtlicher Kürzungen können wir aus Platzgründen hier allerdings nicht darstellen und verweisen auf die einzelnen Unternehmenshomepages, bzw. die aktuellen Fahrplanauskünfte im Internet.

Insgesamt ist es in der ÖPNV-Branche aktuell schwierig, nach dem Wegfall des Grundwehndienstes bei der Bundeswehr genügend Nachwuchs für die nun teilweise überalterten Fahrerbelegschaften zu finden, da man gleichzeitig auch mit der rasant wachsenden Logistikbranche konkurriert. Steigende Vergü-

tungen auch in anderen Erwerbszweigen wirken sich ebenfalls aus. Subunternehmen geben zudem Aufträge zurück, Krankenstände von bis zu 20% sind einzigartig, so die Vestische. Straßenbahnfahrer*innen lassen sich leichter ausbilden und rekrutieren als Busfahrer*innen, u. a. wegen eines leichteren Zugangs zur Fahrerlaubnis. Damit sind kommunale Schienenstrecken im Ruhrgebiet aktuell weniger betroffen. Knapp sind auch Verkehrsplaner*innen und Verkehrsmeister*innen in den einzelnen Betrieben.

PRO BAHN hofft, dass Fahrgäste ihre Arbeitswege absolvieren und Ziele im Freizeitverkehr weitestgehend erreichen können. Der Schulverkehr ist nach unseren Beobachtungen hingegen nicht so stark betroffen. Gerne bitten wir hierzu um Ihre Anmerkungen und Erlebnisse damit wir diesen vor Ort nachgehen können.

Deutschlandticket – Tarifrevolution im ÖPNV

Deutschland. (le) Am 01.05. ist es soweit: Das Deutschlandticket wird gültig. Millionen Nahverkehrskund*innen haben Monate darauf warten müssen. Ab dann gilt: Grenzenlose Fahrt in ganz Deutschland mit allen Nahverkehrsangeboten für Jedermann, ohne Kenntnis von Tarifgrenzen, Preisstufen und weiterem Tarifkauerwelsch – zumindest wenn man den Werbesprüchen glaubt. Die Wirklichkeit ist leider komplizierter. Wir versuchen, etwas Licht ins Dunkle zu bringen, soweit das heute bereits möglich ist.

Nachdem im letzten Sommer das 9-Euro-Ticket Millionen Menschen bewegte und auch zahlreiche Autofahrer*innen das Fahren in Zügen, Straßenbahnen und Bussen erlebten, kam ganz schnell die Forderung nach einer langfristigen Lösung. Nachdem der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen errechnet hatte, dass aufgrund erwarteter Neukund*innen wohl ein deutschlandweit gültiges Abonnement für 69 Euro statt der heutigen Tickets einnahmeneutral angeboten werden könnte. Die Politik verlangte hingegen einen Preis von 49 Euro und

stellte dafür einen jährlichen Zuschuss von 3 Mrd. von Bund und Ländern in Aussicht.

Nach langen und aufreibenden Verhandlungen von Bund, Ländern, Tariforganisationen und Aufgabenträgern des SPNV und ÖPNV wurde schließlich eine Vereinbarung geschlossen und schrittweise auch per Bundesgesetz umgesetzt, wobei letzteres erst am 31.03. die letzte Hürde im Bundesrat passierte und bei Redaktionsschluss immer noch nicht im Bundesgesetzblatt veröffentlicht worden war. Für eine Einführung des Deutschlandtickets kam

Deutschlandticket

schließlich als frühestmöglicher Termin der 01.05. in Frage. Bund und Länder teilen sich in den ersten Jahren den Zuschuss zu gleichen Teilen, eine Erhöhung ist nicht vorgesehen. Im ersten Kalenderjahr, also für das Jahr 2023, werden die Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen aus dem neuen Angebot, also die Differenz zwischen dem neuen Angebot und den herkömmlichen Tickets, ohne Obergrenze durch Bund und Land ausgeglichen. Der Preis des Tickets soll sich jährlich entsprechend einem noch zwischen Bund und Ländern abzustimmenden Verfahren erhöhen. Der Preis von 49 Euro wird ausdrücklich als Einführungspreis bezeichnet. Dementsprechend wurde die bis dahin vielfach gebrauchte Bezeichnung 49-Euro-Ticket durch „Deutschlandticket“ ersetzt. Für die Zeit ab 2026 soll dann nach Evaluierung des Deutschlandtickets die langfristige Finanzierung per Gesetz geregelt werden.

Für 2024 und 2025 müssen nach jetzigem Stand die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger mit dem Zuschuss von 3 Mrd. Euro pro Jahr auskommen, etwaige Mindereinnahmen gegenüber heute müssten dann überwiegend die Gemeinden und die Zweckverbände als Aufgabenträger ausgleichen. Da diese vielfach sehr knapp bei Kasse sind, drohen dann insbesondere im kommunalen Verkehr vielerorts Einschnitte ins oft sowieso nicht üppige Angebot. Ob das Land NRW zusätzlich in die Bresche springen würde, ist noch nicht klar. Bisher hat es zwar zugesagt, die durch die Energie- und Personalkosten gestiegenen Kosten für den SPNV auszugleichen, um die Bestandsverkehre für die nächsten Jahre zu sichern, doch ist von zusätzlichen Mitteln für kommunale Verkehre noch nicht die Rede.

Bund stellt Bedingungen

Der Bund legte eine Reihe von Bedingungen für die Förderung über eine Richtlinie fest, nach der u. a. der Bundeszuschuss an die bundesweite Gültigkeit des Tickets gekoppelt wurde. Lokale, regionale und länderweite Tickets, wie z. B. in Berlin schon eingeführt, können so

nicht von den Bundesmitteln profitieren. Das Deutschlandticket gilt nur in der 2. Klasse, ist personengebunden und sieht keine Mitnahme von anderen Personen (mit Ausnahme von Kindern bis 6 Jahren) oder Fahrrädern vor. Entsprechende Aufpreise z. B. für die 1. Klasse oder die Fahrradmitnahme dürfen von den Tariforganisationen angeboten werden, sind aber nur in dem entsprechenden Tarifbereich gültig.

Schon bald bildeten sich auf Bundes- und Landesebene Arbeitsgruppen der Ministerien und Tariforganisationen, die die Umsetzung des Tickets vorbereiten. Vom Bund war ein digitales Ticket vorgegeben, und erst nach langen Verhandlungen wurde geklärt, dass neben einer App auf dem Smartphone auch ein Ticket auf einer Chipkarte möglich ist. Eine reine Papiervariante darf nur übergangsweise dort angeboten werden, wo heute noch keine Chipkarten eingeführt sind, und damit nicht in NRW.

Für bestehende Abonnements wurde nach rechtlicher Prüfung im VRR eine automatische Überführung aller Abonnements mit Preisen über 49 Euro in das Deutschlandticket beschlossen, wobei alle Kunden angeschrieben wurden und dieser Umstellung innerhalb einer Frist von mindestens vier Wochen widersprechen konnten. Im VRR wurde kurz nach Fristende von einer Widerspruchsquote von rund fünf Prozent gesprochen, vor allem im Bereich des Ticket 2000 (hier dürfte oft die Übertragbarkeit des Tickets eine Rolle spielen) und des Bären-Tickets (hier sind es die Zusatznutzen 1. Klasse, Fahrradmitnahme und Mitnahme anderer Personen abends und am Wochenende). Wer bisher einzelne Monatskarten kauft, muss ein Abonnement abschließen, was bei Verkaufstart am 03.04. in Einzelfällen zu Schlangen vor den Kundenzentren führte. Allerdings ist das Abonnement sehr freizügig: Es gilt zwar zunächst nur nach Kalendermonaten, kann aber bis zum 10. jeden Monats zum Monatsende gekündigt werden, ohne dass anschließend eine Gebühr fällig wird. Ab 2024 soll auch

eine taggenaue Gültigkeit eingeführt werden, während man bei Einstieg im laufenden Monat den vollen Preis für den Monat bezahlen muss. Der VRR hat diese freizügige Kündigungsregelung jetzt auch für alle anderen Abonnements beschlossen.

Einnahmesicherung vorrangig

Zur Sicherung der bestehenden Einnahmen der Verkehrsunternehmen wurden insbesondere für die Tickets des Ausbildungsverkehrs schnelle Vereinbarungen notwendig. Diese erfolgten überwiegend auf Landesebene, da auch die Landeszuschüsse für diese Tickets gesichert werden mussten. So wird an einem landesweit einheitlichen und bundesweit gültigen Schüler*innenticket ab 2024 gearbeitet, das wohl weitgehend dem VRR-SchokoTicket entsprechen soll. Zunächst sollen ab August die bestehenden Schüler*innentickets der einzelnen Tarifräume auf das Deutschlandticket umgestellt werden.

Bei den Tickets für anspruchsberechtigte Schüler mit den entsprechenden Schulweglängen ging es darum, zu verhindern, dass die Schulträger statt der bisher deutlich teureren Schüler*innenfahrkarten (hierfür gibt es das SchokoTicket nicht) auf das Deutschlandticket umsteigen und so dem bestehenden Finanzsystem des ÖPNV wichtige Mittel entziehen würden. Insbesondere im ländlichen Raum stünden dann zahlreiche vor allem von Schüler*innen genutzte Linien vor dem Aus, vor allem bei eigenwirtschaftlichen Konzessionen.

Für Inhaber*innen von NRW-Semestertickets gibt es zunächst die wahlfreie Möglichkeit, durch Zahlung des Differenzbetrags auf das Deutschlandticket aufzustocken, so zum Aufpreis von 12,33 Euro bei den VRR-Hochschulen. Ansonsten wird an einem bundesweiten obligatorischen Semesterticket nach NRW-Vorbild gearbeitet, das dann entsprechend günstiger als das Jedermannticket angeboten würde. Wichtig für die Beteiligten ist es, eine Kündigung von Semesterticketverträgen durch die Studierendenschaften zu vermeiden.

Alle Abonnements für Azubis in NRW sind teurer als das Deutschlandticket. Daher soll auch für diese Kundengruppe eine günstigere Deutschlandticketvariante angeboten werden, wobei der bestehende Landeszuschuss umgewidmet würde.

Auch für die verschiedenen Sozialtickets soll es ab Herbst eine Deutschlandticketvariante geben, die dann landesweit einheitlich angeboten wird. Im Gespräch ist ein Preis um 35 Euro. Bislang ist das VRR-Sozialticket einheitlich mit unterschiedlicher Gültigkeit in Kreisen bzw. kreisfreien Städten. Im NRW gibt es hingegen 26 verschiedene Sozialtickets mit teilweise unterschiedlichen Berechtigungskreisen. Unklar ist noch, ob neben den Berechtigten laut Sozialticket-Richtlinie (SGB II, SGB XII, AsylbLG, Kriegsopferfürsorge BVG) auch Wohngeldempfänger das Ticket erhalten können, zumal durch die Wohngeldnovelle deren Zahl zuletzt drastisch gestiegen ist.

Attraktive Job-Tickets

Für Job-Tickets gibt es bundesweit eine einheitliche Rabattmöglichkeit nur für Tickets, für die Arbeitgeber*innen mindestens 25 % der Kosten übernehmen. Darauf wird dann ein Rabatt von 5 % gewährt, sodass Arbeitnehmer*innen nur noch (höchstens) 34,30 Euro tragen müssen. In vielen Betrieben und Verwaltungen sind jetzt neue Vereinbarungen über Arbeitgeber*innenzuschüsse abgeschlossen worden. Leider verhindern die Bestimmungen des Landesbesoldungsgesetzes bislang eine entsprechende Vereinbarung für die Beschäftigten des Landes NRW.

Im VRR gab es im Gegensatz zu den anderen NRW-Verbundräumen bislang keine Zeitkarte für die Fahrradmitnahme. Dies wurde durch das Ticket 2000 oder andere Abos wie BärenTicket mit abgedeckt. Um Fahrgästen, die regelmäßig das Fahrrad im VRR mitnehmen, einen Wechsel zum Deutschlandticket zu ermöglichen, wurde ein Aufpreis zum Preis von 29 Euro pro Monat beschlossen. Ebenso werden die Aufpreise für die 1. Klasse, die bisher zu

Deutschlandticket

vier verschiedenen Preisen angeboten wurden (Preisstufe AB oder CD, Abo oder Monat) ab 01.05. einheitlich für 46 Euro pro Monat angeboten. Inzwischen sind auch NRW-weit gültige Aufpreise für Fahrrad (39 Euro) und 1. Klasse (69 Euro) beschlossen worden, die ab 01.07. buchbar sind. Wer nur seltener sein Fahrrad mitnehmen möchte, kann ein FahrradTagesTicket für den Nahverkehr im VRR (3,80 Euro), im NWL (3,00 Euro), in ganz NRW (5,10 Euro) oder in ganz Deutschland (6,00 Euro) erwerben. In den Kreisen Olpe und Siegen-Wittgenstein ist die Fahrradmitnahme weiterhin kostenlos.

Wo gilt das Deutschlandticket?

Zunächst gilt das Deutschlandticket dem Namen entsprechend auf allen Linien in Deutschland. Fahrten über die Landesgrenze, die bislang nach den Verbundtarifen durchgeführt werden konnten, sind auch weiterhin möglich. Zwar geben die bisher vorliegenden Tarifbestimmungen (TBest D-Ticket Stand 03.04.2023) für das Deutschlandticket für NRW nur die Schienenstrecke nach Venlo an, doch ist nach Aussage des VRR auch die Fahrt nach Arnhem und mit den Bussen u. a. nach Nijmegen möglich. Beim Westfalentarif gibt es die Aussage, dass die Gültigkeit nach Enschede und Winterswijk noch geklärt werden müsse. Nach Dinxperlo und Aalten dürfte die Gültigkeit klar sein, da beide Orte tariflich zum Stadtbusnetz Bocholt gezählt werden.

Bisher von den Verbänden oder Unternehmen erhobene Aufpreise oder Sondertarife z. B. für AnrufSammelTaxis, OnDemand-Verkehre oder Bürgerbusse gelten entsprechend auch für das Deutschlandticket.

Deutschlandweit gilt das Deutschlandticket in allen Zügen des Nahverkehrs mit Ausnahme von überwiegend touristischen und historischen Verkehren. Die Liste der Eisenbahnverkehrsunternehmen in den TBest D-Ticket ist noch nicht vollständig, so fehlen z. B. die Rhein-Ruhr-Bahn oder auch die Harzer Schmalspurbahnen, bei denen es bis auf die Strecke Drei Annen Hohne – Brocken auch gültig ist. Unklar bleibt bislang

die Anerkennung in den IC-Linien, in denen eine Vereinbarung über die Gültigkeit von Nahverkehrstickets gibt, z. B. der IC 34 zwischen Dortmund und Dillenburg, wo er gleichzeitig auch als RE 34 angezeigt wird. Die Angaben in den TBest D-Ticket ist widersprüchlich, auch der Westfalentarif gibt noch keine Auskunft.

Für Bus und Straßenbahn enthalten die TBest D-Ticket eine Liste von Verkehrsverbänden, -gemeinschaften und -betrieben, in denen das Deutschlandticket gilt. In NRW und anderen Bundesländern wie Hessen und Rheinland-Pfalz sind die Verbände flächendeckend. Aber in einigen wie Niedersachsen oder Bayern ist dies nicht der Fall. Zwar stehen die an das Münsterland grenzenden Verkehrsgemeinschaften Bentheim (VGB) und Osnabrück in der Liste der TBest D-Ticket, nicht jedoch die Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd (VGE). Deren Website, aber z. B. auch die Website der Verkehrsgemeinschaft Ems-Jade (VEJ) geben zum Redaktionsschluss noch überhaupt keinen Hinweis auf das Deutschlandticket. Die zur VEJ gehörende Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Wilhelmshaven GmbH erkennt es laut TBest D-Ticket und Website an, bei anderen Verkehrsunternehmen wie Kreisbahn Aurich oder Stadtwerke Emden gibt es jedoch ebenfalls noch keinerlei Hinweis. Für solche Fälle lautet der Hinweis in den TBest D-Ticket „Außerhalb der genannten Eisenbahnunternehmen und ÖPNV-Verkehrsmittel der teilnehmenden Landstarifgesellschaften und Verkehrsverbände erkennen ggf. weitere Verkehrsunternehmen das Deutschland-Ticket an. Dieses regeln die jeweiligen Verkehrsunternehmen selbst, ggf. durch Aushang.“

Wir sind sicher, dass wir über das Deutschlandticket auch in den folgenden Ausgaben berichten müssen. Erst in der nächsten Ruhrschiene wollen wir dann einen Kommentar abgeben und über weitere Aspekte wie Einnahmeaufteilung, zukünftige Preisgestaltung oder notwendige Anpassungen im Verkehrsangebot berichten.

Walsumbahn machbar und förderfähig

Oberhausen/Wesel. (le) Mit einem hervorragenden Ergebnis ist die Machbarkeitsstudie für die Walsumbahn (wir berichteten zuletzt in *Ruhrschiene 2022#1*) fertiggestellt worden. Das Reaktivierungsprojekt ist verkehrlich sehr sinnvoll, machbar und erzielt bei der vereinfachten Standardisierten Bewertung in allen untersuchten Varianten so gute Noten, dass der Verwaltungsrat beschlossen hat, die größtmögliche Variante 4 Stufe 3b (30-Minuten-Takt bis Wesel, 15-Minuten-Takt bis Duisburg-Overbruch) weiter zu planen. Für die Vorplanung (Lp 1 und 2) hat das Land bereits einen hohen Zuschuss nach dem Förderprogramm zur Aufstellung eines Planungsvorrats des Landes zugesagt.

Die Kosten für das Projekt liegen nach Preisstand 2021 je nach Variante zwischen 26,4 Mio. Euro (Variante 2 Stufe 1, 30-Minuten-Takt bis Duisburg-Overbruch) und 242,2 Mio. Euro in Variante 4 Stufe 3b. Als Nutzen-Kosten-Indizes ergeben sich Werte zwischen 10,0 und 1,9. Selbst bei einer unterstellten 30%-igen Kostensteigerung für die Infrastruktur liegen sie noch zwischen 7,7 und 1,5. Bei Variante 2 Stufe 1 beträgt die prognostizierte Fahrgastnachfrage bis zu 7.600 pro Tag, bei Variante 4 Stufe 3b bis zu 12.300, und selbst im nördlichsten Abschnitt

Voerde – Wesel noch 1.600. Der größte Anteil kommt dabei durch Verlagerung vom Motorisierten Individualverkehr. Hinzu kommen noch zusätzliche Fahrgäste durch den mit dieser Planung möglichen neuen Halt Oberhausen-Alstaden auf der S 3.

Das Warten bei der Fertigstellung der Machbarkeitsstudie auf die neue Verfahrensanleitung 2016+ für die Standardisierte Bewertung hat sich gelohnt, da so neue gesamtwirtschaftliche Nutzen des Projekts eingerechnet werden konnten.

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-Bernauser-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
Weitere Autoren: Thomas Lins (tl), Werner Szybalski (ws)

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

Fahrgastpreis

(le) Vor der diesjährigen Bundesdelegiertenkonferenz von PRO BAHN wurden wie jedes Jahr die Fahrgastpreise vergeben. In diesem Jahr wurde unter anderem eine Initiative ausgezeichnet, an der auch PRO BAHNER aus unserem Regionalverband aktiv mitwirken, die Initiative „Almetalbahn zügig ans Netz“, die sich für die Reaktivierung der Strecke Paderborn – Büren – Brilon Stadt einsetzt (wir berichteten in **Ruhrschiene 2022#1**). „Die Initiative sucht Multiplikatoren und hat sie bei vielen Gesprächen und Veranstaltungen auch gefunden. Bürgerversammlungen, Streckentreff, Straßenstände oder auf Einladung auch bei den Anrainern der Strecke, das alles wird wahrgenommen und genutzt, das Projekt Almetalbahn voranzutreiben“, erläuterte Laudator Detlef Neuß, Bundesvorsitzender des Fahrgastverbands PRO BAHN. Auch vom Regionalverband Ruhr herzlichen Glückwunsch, vor allem an unser aktives Mitglied Felix Wagner aus Lippsstadt.

Mai

Donnerstag, 11.05.2023, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund, Achtung: neuer Versammlungsort!

Dienstag, 16.05.2023, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, Anmeldung: ebberts@probahn-ruhr.de

Dienstag, 23.05.2023, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, Anmeldung: grenz@probahn-ruhr.de

Mittwoch, 24.05.2023, 17:00 Uhr
AK Bahnverkehr Hagen, Allerwelthaus, Potthoffstr. 22, Hagen, ☎ Rathaus an der Volme

Juni

Donnerstag, 08.06.2023, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandestr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf, Anmeldung an maxwill@probahn-muensterland.de

Donnerstag, 08.06.2023, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund, Achtung: neuer Versammlungsort!

Mittwoch, 14.06.2023, 17:00 Uhr
AK Bahnverkehr Hagen, virtuell, Anmeldung: christian.strähler@gmx.de

Dienstag, 20.06.2023, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, Anmeldung: ebberts@probahn-ruhr.de

Dienstag, 27.06.2023, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, Anmeldung: grenz@probahn-ruhr.de

Juli

Donnerstag, 13.07.2023, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund, Achtung: neuer Versammlungsort!

Dienstag, 18.07.2023, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, Anmeldung: ebberts@probahn-ruhr.de

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

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/VCD-Treffen Dortmund: VCD-Büro, Neu: Friedrichstr. 62, Dortmund, ☎ Westentor
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
- Juniormitglied (≤ 26 Jahre) 28,- Euro/Jahr
- Familienmitgliedschaft 58,- Euro/Jahr
- Fördermitgliedschaft ab 80,- Euro/Jahr (Firmen, Institutionen, Kommunen)