



SPNV: Mehr Reaktivierungen in der Prüfung

Gelsenkirchen/Unna. (le/rw) Der immer breitere Ruf nach einer Verkehrswende lässt in immer mehr Kommunen die Forderung nach Reaktivierung von Bahnstrecken laut werden. In den für unseren Bereich zuständigen Zweckverbänden VRR und NWL sind zur Zeit rund 20 Strecken in der Prüfung, mit unterschiedlichem Planungsstand. Wir wollen im Folgenden den Sachstand für drei verschiedene Strecken beleuchten.



Zug der RB 97 auf dem Weg zum heutigen Endhalt Brilon Stadt. Foto: Rainer Wester

Reaktivierungsbemühungen gibt es auch in Ostwestfalen. Dort läuft eine Machbarkeitsstudie für die Verbindung zwischen Paderborn, Büren und Brilon Stadt, Ergebnisse werden im Spätherbst 2022 erwartet. Von Alme bis Brilon Stadt verläuft die Strecke einige Kilometer über das Gebiet des PRO BAHN-Regionalverbands Ruhr.

In dieser Ausgabe:

- S. 1 – 4: Reaktivierungen**
- S. 4 – 7: Abellio/Keolis**
- S. 8 – 9: RE 13, Lünen - Münster**
- S. 10 – 11: A45-Chaos, RE 14 / RB 33**
- S. 11 – 12: Impressum, Termine**

Reaktivierungen

PRO BAHNER waren es auch, die maßgeblich eine Bürgerinitiative mit angestoßen haben, die seit November 2021 im Almetal aktiv ist. Gut 80 Personen haben sich der Initiative mittlerweile angeschlossen, die ersten öffentlichkeitswirksamen Aktionen haben bereits stattgefunden. Die Gruppe wird oft gefragt, warum sie die Reaktivierungsbestrebungen überhaupt bürgerinitiativ begleitet. „Die Belegung einer Eisenbahnstrecke ist – selbst nach einer positiven Machbarkeitsstudie – leider kein Selbstläufer“, so Mitinitiator und PRO BAHN-Mitglied Felix Wagner aus Lippstadt, „Mitbürger wie Lokalpolitiker müssen beraten und überzeugen, mögliche Stolpersteine direkt vor Ort ausgeräumt werden“. Ohne positive Impulse aus der Region werden die nächsten Planungsschritte, da ist sich Wagner sicher, nicht eingeleitet oder dauern unnötig lange. Genau an diesen Stellen möchte die Initiative mitwirken.

Die Strecke könnte nicht nur das Oberzentrum Paderborn mit den ehemaligen Kreisstädten Büren und Brilon verbinden, sondern auch eine klaffende Lücke im Regionalverkehrsnetz schließen. Die Regionen Bielefeld und Nordhessen rücken mit einer Reaktivierung deutlich zusammen und schaffen Verbindungsmöglichkeiten, die für die Menschen im Almetal mit den heute teils an der Kreisgrenze endenden Regionalbussen undenkbar sind. Erste Vorplanungen sehen vor, die heute aus Marburg kommende und stündlich bis Brilon Stadt verkehrende Regionalbahn RB 97 bis Paderborn zu verlängern. Alternativ könnte auch die RE-Linie 57 (Dortmund – Brilon Stadt) weiter bis an die Pader durchgebunden werden. Um einen vernünftigen Umsteigeknoten in Brilon Wald zu schaffen, würde der Takt auf der Oberen Ruhrtalbahn um 30 Minuten „gedreht“ (wir berichteten in **Ruhrschiene 2021#4**). Das konnte zumindest bei den ersten öffentlichen Vorstellungen der Zwischenergebnisse, etwa im Kreistag Paderborn, herausgehört werden. Fest eingeplant ist ein neuer Haltepunkt im Industriegebiet Brilon, um die dortigen Betriebe – etwa den Spanplatt-

tenhersteller Egger – im 30-Minuten-Takt anzubinden. Neben Rundumanschlüssen in Brilon Wald wären in Paderborn Anschlüsse Richtung Soest – Ruhrgebiet, Höxter und Bielefeld über die Sennebahn erreichbar. Weitere Szenarien sehen vor, zwischen Büren und Paderborn und darüber hinaus eine zusätzliche RB 87 zu schaffen, die den Takt auf der Nordhälfte der Almetalbahn auf 30 Minuten verdichtet. Hiermit wären in Paderborn zusätzliche Anschlüsse Richtung Kreiensen/Göttingen und Detmold möglich.

Zu den Fahrzeiten gibt es erste Annahmen. So wird eine Regionalbahn zwischen Brilon Stadt und Paderborn mit allen vorgesehenen Halten 56 Minuten benötigen. Angesichts der bis zu drei erforderlichen Zugkreuzungsstellen bei einem kurvenreichen Streckennordteil keine überraschende Zeit. Der bisherige, teils auf der Autobahn verkehrende, Regionalbus R 10 benötigt eine Stunde und sieben Minuten, verbindet die im Almetal liegenden Orte zwischen Harth-Ringelstein und Paderborn-Wewer aber nicht direkt mit Brilon. Aufwändige zusätzliche Fahrten wären nötig, um aus dem Almetal nach Brilon oder weiter ins Sauerland zu kommen. PRO BAHN sind junge Menschen aus Harth-Ringelstein oder Büren bekannt, die mangels Verbindungen keinen Ausbildungsplatz im Industriegebiet Brilon antreten konnten. Ohne Mitfahrgelegenheiten oder den Bringdienst der eigenen Eltern ist Brilon, geschweige denn das Berufskolleg in Meschede, aus dem Almetal heraus kaum erreichbar.

Ruhrtalbahn

Der Ennepe-Ruhr-Kreis lässt zusammen mit dem VRR eine Machbarkeitsstudie für die Reaktivierung der Bahnstrecken Witten – Bommern – Wengern – Oberwengern – Hagen und Hattingen – Herbede – Bommern – Wengern – Hagen erstellen. Dabei werden nach erster Abstimmung der Beteiligten folgende Betriebsvarianten geprüft:

- Verlängerung einer bestehenden Linie, die heute in Essen endet, über Hattingen und die

Ruhrtalbahn nach Hagen.

- Alternative Anbindung von Hattingen an Bochum Hbf mit Reaktivierung einer Verbindungskurve in Essen als schnelle Verbindung Bochum – Hattingen – Hagen

- Zukünftige langfristige Bedienung der Ruhrtalbahn zwischen Hattingen und Hagen als Verlängerung einer S-Bahn mit Elektrifizierung

- Vorzeitige Verlagerung einer Regionalbahnlinie aus der Zielnetzkonzeption 2040 auf die linke Ruhrstrecke von Witten nach Hagen bei gleichzeitiger Kompensation der heutigen Halte auf der rechten Ruhrstrecke durch eine andere Linie. Damit Vermeidung einer Angebotsverringering.

Die fahrplantechnische Untersuchung soll durch den Gutachter des VRR, SMA+Partner, der auch schon die Untersuchung der Walsumbahn durchführt, erfolgen und als Grundlage für die Machbarkeitsstudie verwendet werden. Für die Fertigstellung der Studie ist das 3. Quartal 2022 anvisiert.

Walsumbahn

Über die Machbarkeitsstudie für die Reaktivierung der Walsumbahn Oberhausen – Duisburg-Walsum – Wesel berichteten wir in **Ruhrschiene 2021#1**. Inzwischen liegen Teilergebnisse vor, so dass die weiteren Untersuchungen auf die Betriebs-Varianten 2 (30-Minuten-Takt nach Essen) und 4 (jeweils 30-Minuten-Takt nach Essen und nach Moers) konzentriert werden. Dabei würden die S 3 (Hattingen – Oberhausen) bzw. die RB 31 (Xanten – Duisburg) auf die Walsumbahn durchgebunden. Die Varianten mit Durchbindung nach Düsseldorf (über Ratinger Weststrecke bzw. über eine S-Bahn-Linie nach Langenfeld) schieden aus, da sie hohe zusätzliche Kosten erfordern würden, die Reisezeit nach Düsseldorf ohne Umstieg auf den RRX jedoch nicht konkurrenzfähig wäre.

Bei der S 3 ist die Einrichtung eines Halts in Oberhausen-Alstaden an der Straße Rehmer möglich. Allerdings kann in der möglichen Taktlage in Oberhausen Hbf kein direkter Anschluss

nach Düsseldorf erreicht werden. Notwendig sind auch mehrere neue Gleis- und Weichenverbindungen in Oberhausen Hbf.

Für die Durchbindung der RB 31 ist die Einrichtung eines Haltepunkts in Oberhausen-Alstaden nicht möglich. In Duisburg Hbf wird ein neues Bahnsteiggleis 0 unterstellt, das schon für die Ratinger Weststrecke eingeplant wird. Weiterhin muss die Einbindung der Walsumbahn in den Knoten Oberhausen (Betriebsstelle Obn) zweigleisig erfolgen, was eine zusätzliche Brücke über Rhein-Herne-Kanal und Lindnerstraße erfordert. In Duisburg Hbf wird ein guter Anschluss an den RRX Richtung Düsseldorf – Köln erreicht.

Für alle Betriebs-Varianten werden vier verschiedene Ausbau-Stufen für die S 3 unterstellt, bis Duisburg-Overbruch (1), Voerde-Möllen (2), Friedrichsfeld (3a) und Wesel (3b). Die RB 31 ist generell nur bis Duisburg-Overbruch vorgesehen.

Die zunächst nach dem zugrunde gelegten Kostenkennwertekatalog der DB ermittelten Infrastrukturkosten haben sich als deutlich zu niedrig erwiesen. Eine neue Berechnung ergab Kostendifferenzen je nach Variante von 14 bis 54 %. Damit ergeben sich für die Variante 4 erhebliche Risiken, einen positiven Nutzen-/Kosten-Faktor zu erreichen. Bei der Variante 2 wären voraussichtlich alle Ausbau-Stufen noch im wirtschaftlichen Bereich.

Ein Fahrzeitvergleich für den Haltepunkt Duisburg-Fahrn (Verknüpfung mit der Straßenbahn 903) ergibt für die Ziele Oberhausen und Essen in jeder Betriebs-Variante Fahrzeitleistungs-vorteile gegenüber heute. Ohne die RB 31 bleibt allerdings die Straßenbahn 903 für die Fahrt nach Duisburg und Düsseldorf vorteilhafter. Dies dürfte sich allerdings für die übrigen geplanten Halte in Oberhausen (Buschhausen) und Duisburg (Neumühl, Hamborn, Marxloh, Walsum, Overbruch), die nicht direkt an der 903 liegen, anders darstellen.

Die Ergebnisse der Verkehrsnachfrage werden jetzt noch verfeinert. So wird geprüft, ob durch Anpassungen der örtlichen Buslinien

noch zusätzliche Nutzen erzielt werden können. Die ersten Ergebnisse ergaben eine erstaunlich hohe Nachfrage, die im südlichen Streckenbereich bei den größeren Varianten fünfstellige tägliche Nutzerzahlen aufzeigte.

Da die gültige Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung aus dem Jahre

2016 stammt und zur Zeit überarbeitet wird, um Kriterien der Umwelt-, Klima- und Gesundheitswirkungen von Projekten stärker zu gewichten, soll die Erstellung der Bewertung erst nach Vorliegen der neuen Anleitung erfolgen. Daher wird jetzt mit einer Fertigstellung der Machbarkeitsstudie im 3. Quartal 2022 gerechnet.

SPNV: Abellio weg, Keolis raus

Gelsenkirchen/Unna. (le) Im Januar gab es zwei große Änderungen in der SPNV-Anbieterlandschaft in NRW. Zum 01.01. wechselte bei der Eurobahn der Besitzer, am Abend des 31.01. stellte Abellio Rail NRW den Betrieb auf seinen fünf Netzen ein, im Rahmen von Notvergaben übernahmen DB Regio, VIAS und National Express die entsprechenden Linien.

Während der Eigentümerwechsel der Eurobahn den Fahrgästen kaum auffiel, war der Betreiberwechsel bei den bislang von Abellio gefahrenen Linien mit temporären Betriebs Einschränkungen verbunden, ein Übergangsfahrplan mit vorübergehend eingeschränktem Angebot wurde aufgestellt. Dieser begann teils schon über drei Wochen vor dem Betreiberwechsel und dauerte bis zum 27.02. Der RE 49 und die RB 35 wurden ganz eingestellt, ebenso die RB 46, für die Busse im Schienenersatzverkehr unterwegs waren, ansonsten wurde auf die kommunalen Verbindungen mit der Bogestra verwiesen (U 35, 302, 306). Die RB 40 wurde von einem Dienstleister mit lokbespannten Zügen gefahren (TRI), ebenso die HVZ-Zusatzzüge des RE 19 (WFL). Auf dem RE 11 bot die Centralbahn einen zweistündlichen Ersatzverkehr zwischen Essen und Kassel-Wilhelmshöhe an. Auf der S 7 entfielen die Verstärkerzüge sowie die Fahrten nach Düsseldorf, montags bis freitags wurde tagsüber nur ein 20-/40-Minuten-Takt angeboten. Ab dem Tag der Betriebsübernahme durch DB Regio entfielen die Flügelzüge des RE 16 und der RB 91 zwischen Letmathe und Iserlohn, dafür fuhren Ersatzbusse. Auf der Hauptstrecke zwischen Düsseldorf – Essen – Dortmund waren auch bestimmte Fernzüge, vor allem zusätzliche Wochenendverstärker und die IC-Linie 51 (Mitte-Deutschland-Verbindung), für Nahverkehrskunden freigegeben. Einzig auf den Linien RE 1 und S 2 wurde der normale

Fahrplan durchgeführt.

Hintergrund für das eingeschränkte Angebot war die Notwendigkeit, das bisher für Abellio tätige Personal beim neuen Betreiber zu schulen und in den teilweise geänderten Betriebsablauf einzuweisen. Darüber hinaus gab es auch bei einzelnen Netzen schon vorher eine leichte Unterbesetzung beim Fahrpersonal.

In der Nacht des Betriebsübergangs (31.01./01.02.) wurde der Gesamtbetrieb der noch von Abellio gefahrenen Linien für mehrere Stunden eingestellt, weil die Fahrzeuge zum Betriebsstandort gefahren werden mussten, wo sie vom neuen Betreiber untersucht und neu gekennzeichnet wurden, da die Betriebszulassung von Abellio um Mitternacht ablief. Mit unterschiedlichen Ersatzverkehren und auch größerer Freigabe von Fernzügen in den Abendstunden beendeten die Abellio-Züge zwischen 19 und 22 Uhr ihre letzten Fahrten, schon bald nach Mitternacht fuhren erste Züge der RE-Linien 1 und 19 unter der Regie ihrer neuen Betreiber.

Glimpflicher Betreiberwechsel

Insgesamt lief der Betreiberwechsel den Umständen entsprechend glimpflich ab. Die Gefahr, dass Personal schon vor dem Betreiberwechsel Abellio verlassen könnte, wurde durch eine Bleibepremie abgewendet. Wer dann im Februar seinen Dienst beim neuen Betreiber durchführte, erhielt auch noch eine Wechselpremie. So kam es dazu, dass rund

97 % des Gesamtpersonals incl. Werkstatt, Verwaltung usw. von Abellio zu den neuen Betreibern wechselte. Der personalbedingte Ausfall bei den Abellio-Fahrten im letzten Betriebsmonat hielt sich mit knapp 1 % in einem üblichen Rahmen.

Der VRR hatte im Vorfeld die Abellio-Bahnbetriebswerke in Duisburg und Hagen sowie weitere betriebswichtige Einrichtungen wie Tankstellen und Entsorgungseinrichtungen aus der Insolvenzmasse erworben. Der neue Betreiber VIAS übernahm die Werke und wartet dort die Züge des Niederrheinnetzes und der S 7. Die Fahrzeuge des S-Bahn-Netzes Rhein-Ruhr Los B und des RFX werden weiterhin von den Herstellern Stadler und Siemens gewartet. Nur beim Ruhr-Sieg-Netz hatte DB Regio ausgehandelt, dass die Fahrzeuge nicht im Abellio-Werk Hagen, sondern im DB-Werk Essen gewartet werden. Da dazu aber auch das DB-Personal neu geschult werden musste, kam es zu häufigeren Fehlbehängungen der Züge auf den Linien des Ruhr-Sieg-Netzes sowie zum Einsatz der nicht barrierefreien DB-Baureihen ET 425 und ET 426. Noch Mitte April wurde ein ET 426 auf der RB 46 beobachtet. Auch das Verwaltungspersonal, das DB Regio von Abellio übernahm, wurde vom bisherigen Standort Hagen aus zu DB-Niederlassungen in Düsseldorf, Essen und anderen Städten versetzt, während VIAS und National Express die früheren Abellio-Büroräume in der Hagener Innenstadt übernahmen.

Sorgenkind Ruhr-Sieg-Netz

Während auf den meisten Linien der Übergangsfahrplan plangemäß am 27.02. endete und VIAS die RB 35 bereits zwei Wochen früher als geplant wieder in Betrieb nahm, hatte DB Regio besonders auf dem Ruhr-Sieg-Netz Corona bedingt größere Probleme. Der Flügelzugbetrieb nach Iserlohn konnte erst am 14.03. wieder aufgenommen werden. Nachdem der Einsatz auf den RE 19-Verstärkern baustellenbedingt vorzeitig endete, fuhr WFL ab dem 19.02. einen Stundentakt auf der RB 46. Auch

hier startete erst am 14.03. wieder der Planbetrieb von DB Regio.

Auch bei der S 7 gab es nach dem 27.02. weiterhin Fahrzeugprobleme, die darauf beruhten, dass Abellio bei einigen Fahrzeugen bestimmte Fristarbeiten insolvenzbedingt nicht hatte durchführen können und ein weiteres Fahrzeug durch Sturmschaden außer Betrieb gesetzt wurde. Die Regiobahn übernahm zeitweise einen HVZ-Kurs von und nach Düsseldorf. So fielen bis in den April immer wieder einzelne HVZ-Leistungen aus oder wurden als SEV gefahren.

Ein besonderes Problem am 01.02. war auf dem RE 19 der zeitgleiche Start des Flügelzugbetriebs in Wesel nach Bocholt und Arnhem. Seitdem hat VIAS einige Problemstellen festgemacht. Zum einen betrifft dies die Einfahrt in den Bahnhof Wesel und zum anderen den Kreuzungsbahnhof in Hamminkeln. Beide Bahnhöfe können derzeit nur mit verminderter Geschwindigkeit erreicht oder verlassen werden, wodurch der Bocholter Ast des RE 19 sehr verspätungsanfällig ist. VIAS steht mit DB Netz in engem Austausch. Es wurden Betriebsversuche mit geänderten Gleisen bzw. Bahnsteigen durchgeführt, doch ist die Betriebslage des RE 19 weiterhin recht instabil. In Richtung Düsseldorf sind Verspätungen von mehr als fünf Minuten häufig zu beobachten, wodurch die Anschlüsse in Oberhausen (S 3, RE 3) und Duisburg (RE 1) dann nicht erreicht werden können.

Besonders gebeutelt waren erneut die Fahrgäste des RE 49 (Wesel – Oberhausen – Essen – Wuppertal), die nach Ende des Abellio-Übergangsfahrplans gleich wieder mit baustellenbedingten Sperrungen konfrontiert wurden. Zwischen dem 10.01. und dem 23.04. verkehrten daher keine durchgehenden Züge zwischen Essen und Wesel. Nachdem zwischen September 2020 und September 2021 kein Verkehr zwischen Essen und Oberhausen möglich war (Brückensperrung in Mülheim-Styrum), Hochwasserschäden die Verbindung zwischen Essen und Wuppertal in der zweiten

Jahreshälfte 2021 monatelang blockierten und wiederholte Bauarbeiten an der Betuwestrecke sowie zwischen Duisburg und Essen immer wieder zu Ausfällen führten, hat sich diese im Dezember 2019 eingeführte neue Verbindung noch gar nicht etablieren können. Für die nächsten Monate und Jahre stehen die nächsten Ausfälle wegen Bauarbeiten vor allem zwischen Oberhausen und Wesel bereits fest, Tendenz steigend.

Weitere Abellio-Betriebe

Auch bei den Schwesterbetrieben von Abellio Rail NRW hat sich die Lage geklärt. Zunächst hatte Abellio Rail Mitteldeutschland schon im September 2021 mit den Aufgabenträgern eine Vereinbarung geschlossen. Der Vertrag zum Dieselnetz Sachsen-Anhalt (DISA) endet vorzeitig zum Dezember 2023, während das Saale-Thüringen-Südharz-Netz (STS) bis zum Ende der Vertragslaufzeit im Dezember 2030 weiter von Abellio betrieben wird. Die Verhandlungen über eine ähnliche Vereinbarung mit Abellio Rail NRW waren im November und Dezember 2021 gescheitert.

Abellio Rail Baden-Württemberg wurde im November 2021 von der landeseigenen Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH (SWEG) gekauft, die die vertraglich vereinbarten Verkehre bis Dezember 2023 fortführt. In der Zwischenzeit wird eine neue Ausschreibung über das bisher von Abellio betriebene Netz durchgeführt. Eine Übernahme der früheren Abellio Rail Baden-Württemberg soll ebenfalls Teil dieser Ausschreibung sein.

Die Westfalenbahn, die das Emsland-/Mittelland-Netz mit den Linien RE 15 (Emden – Münster), RE 60 (Rheine – Braunschweig) und RE 70 (Bielefeld – Braunschweig) betreibt, konnte nach erfolgter Sanierung im März 2022 das Schutzschirmverfahren verlassen. Kein Mitarbeiter musste entlassen werden. Die Westfalenbahn wird den Verkehrsvertrag plangemäß bis Dezember 2030 durchführen. Damit ist ein Abellio-Tochterbetrieb auch weiterhin in NRW tätig.

Keolis gibt eurobahn an Berater

Einen anderen Weg des Ausstiegs als Abellio hat das zu 70 % der französischen Staatsbahn SNCF gehörende Unternehmen Keolis gewählt. Im Gegensatz zu Abellio, die nur in Deutschland und Großbritannien tätig sind, ist Keolis weltweit in mehr als einem Dutzend Ländern aktiv. Da Keolis wohl den Imageschaden durch eine Insolvenz vermeiden wollte, hat es die Deutschland-Tochter eurobahn mit Wirkung zum 01.01.2022 für einem negativen Kaufpreis – es wird von einem dreistelligen Millionenbetrag gesprochen – veräußert. Neuer Besitzer der eurobahn GmbH & Co. KG ist zunächst kein Eisenbahnunternehmen, sondern die Team Treuhand GmbH, eine Tochter der Rechtsanwalts- und Beratungskanzlei Noerr. Diese soll das Unternehmen zukunftsfähig aufstellen und anschließend an einen neuen Investor verkaufen. Nach fast zweijährigen Verhandlungen konnte mit den Aufgabenträgern ein an die bei Abschluss der ursprünglichen Verkehrsverträge nicht vorhersehbaren Entwicklungen angepasster „Verkehrsvertrag 2.0“ ausgehandelt werden, der die Weiterführung der vier Verkehrsverträge OWL-Dieselnetz Los Nord, Maas-Rhein-Lippe-Netz, Hellwegnetz und Teutoburger Wald-Netz bis zum jeweiligen Ablauf ermöglichen soll.

Im Gegensatz zu den letzten Betriebsmonaten von Abellio läuft der Betrieb auf den eurobahn-Strecken vielerorts mit häufigen Ausfällen und Einschränkungen. Besonders auffällig ist die RB 61 (Bielefeld – Rheine – Hengelo), die seit Monaten sehr oft ihren niederländischen Endbahnhof nicht erreicht. Dies liegt einerseits an nicht betriebsbereiten Mehrsystem-Triebwagen für den Betrieb auf dem grenzüberschreitenden Abschnitt ab Bad Bentheim – die eurobahn verfügt für fünf Fahrzeugumläufe über acht Triebwagen, beim vergleichbaren RE 19 (Düsseldorf – Arnhem) sind für ebenfalls fünf Umläufe nur sieben Triebwagen vorhanden –, es mangelt aber offenbar auch an Triebfahrzeugführern, die die Zulassung für das niederländischen Netz haben. Die

Züge werden dann im erstgenannten Fall ab Bad Bentheim, im zweiten ab Rheine als SEV gefahren. Dasselbe Problem zeigt sich auch auf dem RE 13 (Hamm – Wuppertal – Mönchengladbach – Venlo), bei dem nach kurzfristiger Meldung von Personalausfall immer wieder auf dem Abschnitt Mönchengladbach – Venlo zwei-stündlich statt Zügen Busse im SEV unterwegs sind. Auf anderen Strecken können als Doppeltraktion bestellte Züge oft nur als Einfachtraktion gefahren werden. Dies führt insbesondere im Zulauf auf Münster bei den RB-Linien 50, 65, 66 und 67 oft zu Problemen, so dass nicht alle Fahrgäste mitgenommen werden können. Für den RE 3 hatte der VRR schon ursprünglich für die Regiobahn beschaffte Flirt3XL-Triebwagen zur Verfügung gestellt. Auch die mangelnde Verfügbarkeit von Toiletten gibt oft Anlass zu Beschwerden.

Hintergrund der Probleme sind u. a. Personalfuktuation aufgrund der lange unklaren Unternehmensperspektive, Corona bedingte Krankheitsfälle in der Instandhaltung sowohl bei eurobahn als auch dem Dienstleister Stadler sowie verzögerte Ersatzteillieferungen. Durch den Verkehrsvertrag 2.0 werden jetzt selbstverschuldete Nicht- oder Schlechtleistungen stärker mit Pönalen belegt. Der NWL hat von eurobahn ein konkretes Konzept zur Abstellung der Mängel eingefordert und erhofft sich merkbare Verbesserungen im Laufe des Frühjahrs.

Kommentar

Die Insolvenz von Abellio Rail NRW und der Rückzug von Keolis aus Deutschland ist die größte Erschütterung auf dem deutschen SPNV-Markt seit Beginn des Wettbewerbs. Aufschlussreich ist, dass sich in den letzten Jahren gerade Staatsbahnen zurückgezogen haben, zunächst in 2019 die dänische DSB, die ihre Anteile an VIAS abgegeben hat. Abellio bleibt mit zwei der vier ursprünglichen Töchter noch aktiv, und ansonsten ist noch Netinera unterwegs, die Tochter der italienischen Staatsbahn, die seinerzeit Arriva Deutschland übernommen hatte. Mit Spannung wird erwartet, wer sich für

die fünf Abellio-Netze bewirbt. Auf jeden Fall ist mit deutlich höheren Preisen zu rechnen. Zwar hat das Land zugesichert, die Mehrkosten hierfür zu tragen, aber dieses Geld fehlt dann für andere notwendige Verbesserungen im SPNV und ÖPNV.

Die Gründe für die Schieflage bei Abellio und eurobahn sind durchweg gleich. Die Steigerung der Personalkosten aufgrund neuer Tarifverträge, die durch den angewandten Personalkostenindex in den Verkehrsverträgen nicht abgebildet wurde, die massive Zunahme der Baustellen, für die immer wieder nicht einhaltbare Fahrpläne konstruiert wurden, was zu einem massiven Anstieg der Pönale für Verspätungen oder Zugausfälle führte. Schließlich war bei beiden Unternehmen ein Punkt mit entscheidend: Als größere Netze wie die S-Bahn Rhein-Ruhr und die RRX-Linien von DB Regio übernommen wurden, war die Wechselbereitschaft des bisherigen Fahr- und Zugbegleitpersonals trotz vergleichbarer Bezahlung extrem niedrig. Über die Ursachen will ich nicht spekulieren, aber so ist einiges knappes Personal dem SPNV in NRW abhanden gekommen.

Ob nach dem „Verkauf“ der eurobahn das Unternehmen langfristig am Markt bleiben und einen neuen Investor finden wird, bleibt offen. Ansonsten droht ein personelles Ausbluten zum Ende der Laufzeiten der einzelnen Verkehrsverträge und damit erneute Probleme bei der Betriebsqualität auf den Linien.

Wer wie ich seit Jahren mit Abellio unterwegs war, ist zunächst froh, dass der Übergang funktioniert hat und fast das ganze Personal zum neuen Betreiber gewechselt ist. Die motivierten Mitarbeiter, die ihre Stammkunden auf der Strecke mit einem freundlichen Hallo begrüßten und immer mal wieder die Zeit für ein Gespräch hatten, sind immer noch da. Aber inzwischen hört man dann auch schon mal Sätze wie „Bei Abellio hätte es das nicht gegeben“, wenn es um die Reaktion der Vorgesetzten oder der Leitstelle auf Meldungen der Kundenbetreuer geht. Schlimm wäre es, wenn die immer noch vorhandene Motivation dadurch verloren geht.

RE 13 fährt bald weiter

Gelsenkirchen/Unna. (le) Der RE 13 ist bislang auf der Strecke Hamm – Wuppertal – Mönchengladbach – Venlo unterwegs. Bald soll sein Laufweg aber auf beiden Seiten verlängert werden. Entsprechende Planungen laufen bei VRR und NWL sowie in den Niederlanden.

Da die Fahrgastzahlen im Zulauf auf Münster insbesondere auf der Strecke Hamm – Münster in den letzten Jahren vor Corona stark gestiegen sind und nach den Kriterien aus dem Nahverkehrsplan den Wert für eine vierte stündliche Leistung erreicht haben, plant der NWL bereits seit geraumer Zeit eine Verlängerung des RE 13 nach Münster. Die langfristige Zielkonzeption sieht eine Weiterführung über Gronau und Enschede nach Zwolle vor. Dadurch würde auf der Relation von der Wupperachse nach Münster eine wünschenswerte zweite stündliche Leistung neben dem RE 7 (Rheine – Hamm – Wuppertal – Köln – Krefeld) entstehen.

Nachdem das Land im letzten Herbst bei den Vereinbarungen im Zusammenhang mit den Verkehrsverträgen 2.0 entsprechende Mittel zur Leistungsausweitung zugesagt hat, prüft der NWL zusammen mit eurobahn die Möglichkeit einer kurzfristigen Umsetzung zum Jahresfahrplan 2023. Die Einbindung des RE 13 in den Null-Knoten Münster ist aufgrund der Streckenbelegung ohne einen Infrastrukturausbau nur sehr eingeschränkt möglich. Eine Kurzwende mit maximal 10 Minuten Wendezeit – bei Überholung des RE 13 durch den dreimal täglich verkehrenden ICE-Sprinter Köln – Berlin entsprechend weniger – wäre qualitativ ein sehr hohes Risiko. Für eine überschlagene Wende in Münster fehlt es an Bahnsteigkanten bzw. Abstellgleisen, so dass jetzt eine Weiterführung der Linie von Münster nach Greven favorisiert wird. Dabei wird dann das Ausweichgleis in Greven in Anspruch genommen, so dass dieses bei starker Verspätung des RE 7 nicht mehr zur Verfügung stünde. Daher soll ein Rückfallkonzept für den Verspätungsfall erarbeitet werden, um die Auswirkungen auf das Gesamtnetz möglichst gering zu halten.

Für das neue Betriebskonzept werden ein bis zwei zusätzliche Fahrzeuge benötigt, die

möglicherweise durch einen Tausch mit der RB 59 zur Verfügung gestellt werden können, da die dort eingesetzten Fahrzeuge mit denen des RE 13 kompatibel sind.

2026 bis Eindhoven

Für die andere Verlängerung des RE 13 ist der zeitliche Vorlauf deutlich länger. Voraussichtlich ab Dezember 2026 soll der RE 13 nicht mehr in Venlo enden, sondern bis Eindhoven weiterfahren. Das ist nur mit Mehrsystemfahrzeugen für den Einsatz auf dem deutschen und niederländischen Netz möglich und wird erst in einem neuen Verkehrsvertrag umgesetzt, dessen Ausschreibung jetzt beendet wurde. Den Zuschlag für den neuen RE 13 erhielt Anfang Januar die Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Tochterunternehmen der DB Regio AG, für eine Laufzeit bis Dezember 2040. Bei diesem Verkehrsvertrag war neben VRR und NWL das niederländische Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat beteiligt, da die Strecke zwischen Venlo und Eindhoven zum Hoofdrailnet (Hauptbahnnetz) gehört, das bislang überwiegend per Direktvergabe an die Nederlandsche Spoorwegen vergeben wurde. Die Verhandlungen mit der niederländischen Seite liefen seit 2016 und wurden 2019 mit einer Kooperationsvereinbarung abgeschlossen.

Für den RE 13 wird der neue Betreiber 20 neue vierteilige Triebwagen des Typs Flirt 3XL von Stadler beschaffen. Die Kapazitäten sollen insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten und am Wochenende erhöht werden, wir erwarten auch Angebotsausweitungen am Tagesrand, insbesondere zwischen Düsseldorf, Hagen und Hamm. Start hat bereits die Zusammenarbeit mit DB Arriva Nederland für die Betriebsdurchführung auf niederländischem Gebiet bekanntgegeben. Arriva NL besitzt die Konzession für den gesamten Bus- und Regionalzugverkehr in

der Provinz Limburg und hat mit dem Drielandentrein RE 18 (Aachen – Maastricht, zukünftig weiter bis Lüttich) auch Erfahrungen im grenzüberschreitenden Verkehr. Das Unternehmen wird die Fahr- und Dienstplanerstellung sowie das Störfallmanagement für den niederländi-

schen Abschnitt übernehmen.

Für die oben erwähnte Verlängerung nach Münster – Greven wird der NWL mit der Regionalverkehre Start über eine entsprechende Ausweitung des Vertrags inklusive Nachbestellung von Fahrzeugen verhandeln.

Ausbauplanung Lünen – Münster kommt voran

Lünen/Münster. (le) Schon seit Jahrzehnten ist der zweigleisige Ausbau des Abschnitts Lünen – Münster in der Planung. Im BVWP 2030 war zunächst nur der Ausbau des Abschnitts Capelle – Ascheberg (5,3 km) vorgesehen (wir berichteten in *Ruhrschiene 2019#4*). Der anschließend untersuchte Planfall für den Deutschlandtakt sah dann einen zweigleisigen Ausbaubereich von Werne an der Lippe bis Münster-Amelsbüren (23,8 km) vor.

Nachdem im August 2021 für diesen Gesamtplanfall ein positives Nutzen-Kosten Verhältnis von 1,4 ermittelt wurde und im Ergebnisbericht auch erste Aussagen zur Finanzierung der Maßnahmen getroffen wurden, haben jetzt Bund und Land klärende Absprachen getroffen. Die ergänzenden Ausbaumaßnahmen sollen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz finanziert werden. Das Land ist bereit, dafür die Komplementärfinanzierungen zu leisten, bis 2035 insgesamt bis zu 160 Mio. Euro.

Damit besteht für weitere Planungen endlich eine Grundlage, doch muss am Ende auch für diese Einzelmaßnahme eine gesamtwirtschaftliche Bewertung erfolgen. Im Planfall Deutschlandtakt war als Angebotsgrundlage ein stündlicher IC/ICE ohne Zwischenhalt, eine stündliche RB mit Halt an allen Stationen sowie jeweils zweistündlich der IC 34 bzw. die RRR-Linie 7 (Köln/Bonn Flughafen – Neuss – Oberhausen – Dortmund – Münster) mit Zwischenhalt nur in Lünen vorgesehen. Damit wäre auf der Strecke allerdings nicht das übliche Angebot für die S-Bahn Münsterland erreicht, da es selbst für Werne an der Lippe und Ascheberg bei einer stündlichen Bedienung bliebe.

Kommentar

Der Ausbau der Strecke Lünen – Münster ist ein Musterbeispiel dafür, woran es bei der Planung des Bahnnetzes hapert. Es gibt verschiedene Finanzierungstöpfe bei Bund, Land und Zweckverbänden, für die jeweils

unterschiedliche Bestimmungen gelten. Hinzu kommt ein komplexes und kaum nachprüfbares Bewertungsverfahren („Standardisierte Bewertung“), dessen Schwächen hinreichend bekannt sind und das immer wieder durch neue Verfahrensanleitungen detailliert bestimmt wird. Erst wenn eine größere Zahl von Projekten aufwändig bewertet wurde, wird man im Vergleich feststellen, welche Schwächen die neue Anleitung hat. Im Nachhinein wird auch nie überprüft und ggf. beanstandet, ob alle Annahmen, die bei Aufstellung der Bewertung unterstellt werden, auch erfüllt werden. So war für den (zweigleisigen!) Abzweig der Neubaustrecke Köln – Frankfurt nach Wiesbaden sicherlich ein wesentlich höheres Angebot vorgesehen als jetzt gefahren wird. Es sind dort nämlich seit Jahren pro Werktag zwei Zugpaare unterwegs.

Lünen – Münster ist kein Einzelfall. Der fehlende zweigleisige Ausbau zwischen Dülken und Kaldenkirchen ist ein weiteres trauriges Beispiel aus NRW, das dazu führen wird, dass die neue internationale Direktverbindung Eindhoven – Düsseldorf durch notwendige Halte u. a. in Breyell und Boisheim noch jahrelang als Bummelzug durch das Grenzland schleicht. Hierfür wird erst im Zielnetz 2040 Besserung versprochen.

Wenn wir nicht bald zügiger planen und die DB-Infrastrukturbetriebe schneller und kundenfreundlicher bauen, können wir die Schiene für die Verkehrswende wegen „Verzögerungen im Betriebsablauf“ abschreiben.

A 45-Chaos: Was kann die Schiene leisten?

Lüdenscheid. (le) Als Anfang Dezember bekannt wurde, dass die Talbrücke Rahmede auf der A 45 (Sauerlandlinie) nicht mehr saniert werden kann, sondern neu gebaut werden muss, war die Verkehrssituation im Märkischen Kreis auf einem absoluten Tiefpunkt. Die parallelen Bahnstrecken Hagen – Werdohl (Ruhr-Sieg-Strecke) und Hagen – Lüdenscheid-Brücke (Volmetalbahn) waren nach der Hochwasserkatastrophe im Juli noch außer Betrieb. Inzwischen gibt es Fortschritte bei der Schiene, und jetzt prüfen NWL und VRR, welche Mehrverkehre kurzfristig auf beiden Strecken geleistet werden können.

Die Ruhr-Sieg-Strecke konnte nicht wie geplant zum Fahrplanwechsel, sondern erst mit ein paar Wochen Verspätung wieder durchgängig befahren werden. Der neue IC 34 (Frankfurt – Siegen – Dortmund) hatte dementsprechend auch deutliche Startschwierigkeiten, erhebliche Verspätungen treten immer wieder auf.

Kurzfristig sehen die Planungen der Zweckverbände vor, den RE 16 generell nur zwischen Essen und Iserlohn zu fahren und in den Stunden, in denen der IC 34 nicht den RE 16 zwischen Siegen und Letmathe ersetzt, einen RE 34 zwischen Siegen und Letmathe einzusetzen, der anschließend wie der IC 34 direkt über Witten Hbf nach Dortmund Hbf verkehrt. Ergänzend soll mit DB Fernverkehr verhandelt werden, die Anerkennung von Nahverkehrstickets im IC 34 bis Dortmund auszudehnen. Somit gibt es stündlich eine attraktive Direktverbindung zwischen Siegen und Dortmund, es können deutlich größere Kapazitäten zwischen Letmathe und Siegen angeboten werden. Von und nach Hagen muss beim RE 34 in Letmathe umgestiegen werden, die RB 91 fährt wie heute.

Da der RE 34 beschleunigungsstärker ist als der IC 34, kann er auch den Halt Welschen-Ennest bedienen. *Aus Sicht von PRO BAHN sollte geprüft werden, ob diese Spurtstärke nicht auch für einen Halt in Hohenlimburg genutzt werden kann. Es wäre kaum vermittelbar, wenn man von Letmathe wesentlich schneller nach Dortmund kommt als von Hohenlimburg.*

Eine Umsetzung dieser Planung wäre vom Fahrplan her schon ab August 2022 möglich, weil keine zusätzliche Infrastruktur erforderlich ist. Da zunächst aber kein akzeptabler Takt möglich wäre, die Rekrutierung und Einweisung

von Fahrpersonal kaum möglich ist und auch noch Gremienbeschlüsse gefasst und Verträge abgeschlossen werden müssen, wird jetzt der Fahrplanwechsel im Dezember als Starttermin anvisiert. Aufgrund der Baustelle in Dortmund Hbf käme es noch bis zum Frühjahr 2023 zu einigen Taktverschiebungen, so dass auch nicht immer Anschluss in Siegen mit dem RE 99 Richtung Gießen/Frankfurt möglich ist.

Volmetalbahn

Auf der Volmetalbahn kann erst nach Wiederaufbau der Strecke zwischen Rummenohl und Lüdenscheid-Brücke wieder SPNV angeboten werden, voraussichtlich ab dem Fahrplanwechsel im Dezember. Dann sehen die Planungen neben dem Stundentakt der RB 53 (Lüdenscheid – Dortmund) einen neuen RE 55 (Meinerzhagen – Hagen) vor, der in Lüdenscheid-Brücke Anschluss an die RB 25 nach Lüdenscheid bieten kann. Voraussetzung ist eine zusätzliche Bahnsteigkante in Lüdenscheid-Brücke. Der RE 55 wird nicht in Dahlebrück halten, eine Weiterführung nach Dortmund wäre nur als S 5 möglich, mit Umstieg auf den RE 4 erreicht man Dortmund aber schneller. Wegen einzelner Fahrten des Güterverkehrs sind Bedienungslücken auf dem RE 55 unvermeidbar.

Das Land stellt 20 Mio. Euro jährlich für diese Angebotsausweitung bereit. Mit DB Regio müssen die Zweckverbände Verkehrsverträge als Notmaßnahmen für beide Linien aushandeln. Für den RE 34 kann der VRR bis 2026 die Flirt3XL-Fahrzeuge bereitstellen, die für die Regiobahn beschafft wurden. Die Fahrzeuge für den RE 55 müssten von DB Regio kommen.

Fahrtzieltausch zwischen RE 14 und RB 33

Essen. (le) Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 verkehrt der RE 14 werktags tagsüber halbstündlich bis Essen-Steele und wendet auf einem Gleis östlich des Bahnhofs Essen-Steele Ost. Im Gegenzug konnte das Stumpfgleis 8, von dem der RE 14 bisher startete, für die RB 33 genutzt werden, die zeitgleich nach Essen verlängert wurde. Schon nach kurzer Zeit kam es zu Beschwerden wegen Lärmbelästigung rund um die Wendeposition des RE 14 östlich des Bahnhofs Essen-Steele Ost. Die Linie wird mit Dieseltriebwagen des Typs TALENT betrieben. Es wurde auch eine Klage gegen das Betreiber-EVU NordWest-Bahn (NWB) angestrebt.

In Abstimmung mit der Stadt Essen wurde in einem zweiwöchigen Betriebsversuch der Tausch der Endpunkte der beiden Linien getestet. Bedenken, diese Maßnahme könnte sich auf die Pünktlichkeit im Knoten Essen auswirken, bestätigten sich nicht. Daher wird der Linientausch ab dem kleinen Fahrplanwechsel am 12.06. zunächst dauerhaft umgesetzt. Dadurch entfällt werktags tagsüber eine stündliche Fahrt zwischen Essen-Steele und Essen Hbf, was die Stadt Essen gegenüber den Beschwerden der

Anwohner als nachrangig einstuft. Der größte Abstand zwischen zwei Fahrmöglichkeiten zwischen Essen-Steele und Essen Hbf beträgt nach der Änderung wie heute zehn Minuten, in Gegenrichtung elf Minuten.

Mit dem Einsatz von BEMU-Fahrzeugen auf dem RE 14 (voraussichtlich ab Dezember 2026) soll der Linientausch wieder rückabgewickelt werden. Sollte es doch zu negativen Auswirkungen im Knoten Essen kommen, behalten sich VRR und NWB einen früheren Termin vor.

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 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.), Lothar Ebberts (le), Axel Hercher (ah), Achim Walder, ✉ info@ruhrschiene.de
Weiterer Autor: Rainer Wester (rw)

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

AK Bahnverkehr Hagen

(le) Im Arbeitskreis Bahnverkehr Hagen treffen sich ÖPNV-Interessierte aus Hagen und dem Umland regelmäßig, um Bahn- und ÖPNV-Themen zu besprechen. Auch PRO BAHNER sind hierbei maßgeblich aktiv. Zuletzt fanden die Zusammenkünfte Corona bedingt virtuell statt, bald soll es auch wieder persönliche Treffen geben.

Die nächsten Termine sind im Kalender aufgeführt, weitere können bei Christian Strähler erfragt werden, s. u.

BVT in Wuppertal vom 20.05. bis 22.05.

(dg) in diesem Jahr richtet der Landesverband NRW den Bundesverbandstag in Wuppertal, dem Gründungsort von PRO BAHN, aus. Am Freitag gibt es eine Exkursion zum Thema WSW-Wasserstoffbusse. Anschließend werden die PRO BAHN-Fahrgastpreise verliehen. Am Samstag berät der Verbandstag, und am Sonntag findet eine Sonderfahrt mit dem O-Bus statt. Nicht-Delegierte, die an den Freitags- bzw. Sonntags-

Veranstaltungen teilnehmen wollen, erhalten nähere Auskünfte per Mail bei assistenz@der-fahrgast.de.

Mai

Mittwoch, 11.05.2022, 17.:00 Uhr
AK Bahnverkehr Hagen, virtuell, Anmeldung: christian.straehler@gmx.de

Donnerstag, 12.05.2022, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund, entfällt

Dienstag, 17.05.2022, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, Anmeldung: ebbers@probahn-ruhr.de

**Freitag, 20.05. bis Sonntag,
22.05.2022**

PRO BAHN-Bundesverbandstag, Wuppertal, siehe linke Spalte

Dienstag, 24.05.2022, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, Anmeldung: grenz@probahn-ruhr.de

Donnerstag, 26.05.2022, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Stammtisch, Hövels Hausbrauerei, Hoher Wall 5-7, Dortmund, Westentor

Juni

Mittwoch, 08.06.2022, 17.:00 Uhr
AK Bahnverkehr Hagen, virtuell, Anmeldung: christian.straehler@gmx.de

Donnerstag, 09.06.2022, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, UmweltHaus, Zumsandstr. 15, Münster, Anmeldung siehe Februartermin

Donnerstag, 09.06.2022, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund, Anmeldung: mantel@probahn-ruhr.de

Dienstag, 21.06.2022, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, Anmeldung: ebbers@probahn-ruhr.de

Dienstag, 28.06.2022, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, Anmeldung: grenz@probahn-ruhr.de

Juli

Donnerstag, 14.07.2022, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund, entfällt

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

AK Bahnverkehr Hagen: Infos bei Christian Strähler, 02331 71663, christian.straehler@gmx.de

Regionalverband Münsterland: Infos bei F. Maxwill, 02582 99909, maxwill@probahn-muensterland.de

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

PRO BAHN e. V. Mitgliederverwaltung • Agnes-Bernauer-Platz 8 • 80687 München

Ja, ich bin an PRO BAHN interessiert.

- Ich möchte weitere Informationen.
- Ich möchte PRO BAHN beitreten.

Name, Vorname

Straße

PLZ, Wohnort

weitere Familienmitglieder

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.)

E-Mail-Adresse

Datum, Unterschrift

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)