Ruhrschiene 2025#3

Die Fahrgastzeitung der Regionalverbände Münsterland und Ruhr **26. Jahrgang**

Fahrgastverband **PRO BAHN**

SPNV-Fahrplan: Wieder mehr Züge in NRW

Gelsenkirchen/Unna (le) „Mit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2025 kommt es zur größten Anpassung seit der Corona-Pandemie“, vermeldet der VRR. Um jährlich 250.000 Fahrplankilometer wird das Angebot erweitert. Auf der Strecke zwischen Gladbeck West und Recklinghausen (S 9) sind jetzt auch Zughalte in Gelsenkirchen-Buer Nord und Herten-Westerholt möglich (siehe Foto). Die personalbedingten Notfahrpläne werden auf allen Linien NRW-weit wieder durch die Regelfahrpläne ersetzt, ein Erfolg des Aktionsprogramms Personal und Betrieb (wir berichteten in *Ruhrschiene* 2025#2*)*.

Haltepunkt Herten-Westerholt mit Bergbauflair. Foto: Dirk Grenz

Die Mehrleistungen in unserem Raum betreffen vor allem die Linien RB 35 (Mönchengladbach – Duisburg – Oberhausen – Gelsenkirchen) und RB 46 (Bochum – Gelsenkirchen). Auf der RB 35 gibt es abends ein zusätzliches Zugpaar, und an Samstagen wird zukünftig auch gefahren, stündlich von 09:00 Uhr bis 21:00 Uhr. Auf der RB 46 wird montags bis freitags der Halbstundentakt um zwei Stunden

In dieser Ausgabe:

S. 1 – 4: SPNV-Fahrplan

S. 4 - 6: Adventsverkehr, X-Busse

S. 7 – 9: Verbundtarife

S. 9 – 11: Betuwe, Linie 105

S. 11 – 12: Impressum, Termine

bis gegen 21:00 Uhr ausgedehnt.

Der RE 19 wird zukünftig in umgekehrter Hängung Richtung Wesel verkehren, vorne der Zugteil nach Bocholt, hinten der nach Emmerich/Arnhem. Damit sollen die häufigen Verspätungen bei der Zugkreuzung in Hamminkeln reduziert werden, die dann meist auch den Gegenzug nach Düsseldorf verspäten. Durch die leicht spätere Fahrt des Zugteils nach Emmerich verschlechtern sich die Übergänge auf die Busse in Emmerich, vor allem auf den SB 58 nach Nijmegen, während der Anschluss in Empel-Rees auf den X32 nach Kleve verschoben werden konnte. Abends und sonn- und feiertags am frühen Vormittag gibt es weitere umsteigefreie Fahrten zwischen Düsseldorf und Bocholt, wodurch auch auf dem Abschnitt Wesel – Düsseldorf mehr Sitzplätze angeboten werden.

Sieben Zugpaare der HVZ-Verstärker der S 2 nach Dortmund-Mengede werden zur Probe ab 09.02.2026 bis Castrop-Rauxel Hbf verkehren.

Hertener Bahn mit Problemen

Der Ast der S 9 nach Recklinghausen sollte eigentlich ab Dezember 2019 (Umstellung des S-Bahn-Netzes im Ruhrgebiet) bedient werden. Zunächst endeten die entsprechenden Fahrten knapp ein halbes Jahr lang wegen Personalmangels in Bottrop, dann fuhren sie bis zum Bau des neuen Haltepunkts Herten (Westf) zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 ohne Halt von Gladbeck West bis Recklinghausen. Erst jetzt nimmt mit den zwei hinzugekommenen Halten die Hertener Bahn tatsächlich den ursprünglich geplanten Betrieb auf.

Gleich am Eröffnungstag gab es Probleme, da die Strecke zwischen Essen West und Essen-Dellwig Ost schon seit Tagen gestört und daher nur eingleisiger Betrieb zwischen Essen und Bottrop möglich war. So verkehrte statt der geplanten stündlichen S 8 über Essen und Wuppertal nach Hagen nur ein zweistündlicher Pendel zwischen Recklinghausen und Bottrop. Der zweistündliche Pendelbetrieb wird auch über den Jahreswechsel beibehalten.

Siegstrecke optimiert

Auf dem RE 9 (Siegen – Köln – Aachen) gilt ab Fahrplanwechsel ein neuer Interims-Verkehrsvertrag mit DB Regio. Die Linie verkehrt jetzt ausschließlich mit Doppelstockzügen, sodass sich die angebotenen Sitzplatzkapazitäten für die Fahrgäste deutlich erhöhen. Der eigentlich erhoffte Einsatz von 6-Wagen-Zügen erfolgt nur auf einem Umlauf, also alle sechs Stunden. Zudem kommen leistungsstärkere Loks als bisher zum Einsatz. Das Angebot des RE 9 wird insbesondere spätabends und morgens um zahlreiche zusätzliche Fahrten erweitert:

• Siegen Hbf (ab 23:09 Uhr) – Köln Hbf (an 00:38 Uhr; täglich)

• Köln Hbf (ab 05:22 Uhr) – Siegen Hbf (an 06:50 Uhr; montags bis samstags)

• Köln Hbf (ab 06:22 Uhr) – Siegen Hbf (an 07:51 Uhr; sonn- und feiertags)

In den Wochenendnächten gibt es ebenfalls neue Direktverbindungen ohne Umstieg in Au:

• zusätzliche Nachtfahrt Siegen Hbf (ab 00:09 Uhr) – Köln Hbf (an 01:37 Uhr)

• durchgehende Spätfahrt Köln Hbf (ab 01:22 Uhr) – Siegen Hbf (an 02:59 Uhr)

• durchgehende Spätfahrt Siegen Hbf (ab 01:09 Uhr) – Köln Hbf (an 02:47 Uhr)

Leider verschwinden die Zusatzzüge Köln – Siegen in der HVZ dauerhaft. Go.Rheinland als federführender Aufgabenträger schreibt dazu: „Gründe hierfür sind neben geringeren Spitzenbelastungen in der Hauptverkehrszeit infolge von flexibleren Arbeitszeitmodellen und Homeoffice Trassenkonflikte durch größere Zugzahlen, u. a. verursacht durch Umleitungsverkehre aufgrund von Großbaumaßnahmen.“

Der Umstieg in Siegen mit dem RE 99 (Siegen – Gießen – Frankfurt) wird durch eine verbesserte Gleisbelegung optimiert. Der RE 9 hält jetzt auf Gleis 55 statt bisher Gleis 54, der RE 99 gegenüber auf Gleis 3.

Möglich ist diese Gleisänderung dadurch, dass die bislang nach Betzdorf durchgebundenen Fahrten der RB 93 (Bad Berleburg –

Erndtebrück – Siegen) aufgegeben wurden. Die RB 93 endet in Siegen, wodurch der Fahrplan u. a. durch längere Wendezeiten merkbar entspannt werden kann. Die Fahrten zwischen Siegen und Betzdorf werden in die RB 90 (Siegen – Au (Sieg) – Betzdorf) eingegliedert, wodurch hier ein echter Halbstundentakt entsteht.

Zur Stabilisierung der Betriebsqualität wird die Flügelung und Koppelung von RB 69 und RB 89 (Münster – Paderborn) in Hamm aufgegeben. Die RB 69 verkehrt nur noch von Bielefeld nach Hamm, nach Münster muss immer umgestiegen werden. Umsteigefrei zwischen Münster und Bielefeld verkehrt weiterhin die RB 67 über Warendorf. Die RB 89 verkehrt jetzt montags bis freitags im Halbstundentakt mit allen Fahrten bis und ab Münster.

Aufgrund von Langsamfahrstellen wegen noch nicht erfolgter Brückensanierungen zwischen Fröndenberg und Meschede entfallen die Halte des RE 57 in Arnsberg-Oeventrop und Meschede-Freienohl vorübergehend in der Zeit zwischen etwa 07:30 Uhr und 20:00 Uhr. Die stündliche Bedienung durch den RE 17 bleibt für diese Stationen bestehen. In den Abendstunden ist die Strecke zwischen Bestwig und Messinghausen wegen der Arbeiten am Elleringhauser Tunnel gesperrt. Es erfolgt Schienenersatzverkehr (SEV) ab Olsberg-Bigge (Anschluss z. T. vom RE 17) über Brilon Stadt bis Messinghausen, bzw. nach Brilon Wald, in Gegenrichtung nach Bestwig.

IC 34 verabschiedet sich

Die Fahrten des RE 34, die vom IC 34 (Münster – Frankfurt) erbracht werden, verkehren nur noch bis zum 10.07.2026. Aufgrund von wandernden Baustellenbereichen auf der Ruhr-Sieg-Strecke wird der IC 34, der eigentlich noch bis Dezember 2026 fahren sollte, danach ganz aufgegeben, so dass auch entsprechenden Fahrten für Nahverkehrskunden. Erst im Dezember 2026 tritt ein ein neuer Fahrplan des RE 34 mit durchgängigem Stundentakt in Kraft. Für diesen neuen Verkehrsvertrag hat die Westfalenbahn, die früh aus der Abellio-Insolvenz herauskam und inzwischen zur BENEX-Gruppe gehört, den Zuschlag erhalten. Damit tritt das Unternehmen, das bereits seit Jahren die Linien RE 15 (Münster – Emden), RE 60 (Braunschweig – Rheine) und RE 70 (Braunschweig – Bielefeld) erfolgreich betreibt, erstmals auch im südlichen Westfalen auf. Das finale Fahrzeugkonzept sieht ab Dezember 2027 den Einsatz von fünfteiligen Fahrzeugen vom Typ Stadler Flirt 3 mit 255 Sitzplätzen vor. Bis dahin werden übergangsweise zunächst andere Fahrzeuge zum Einsatz kommen, überwiegend Siemens Mireo Smart Fahrzeuge mit mindestens 214 Sitzplätzen.

Endlich ist es nach Jahren gelungen, für den RE 6 (Minden – Köln/Bonn Flughafen) bei allen Fahrten wieder einen Halt in Köln Messe/Deutz einzurichten, der zuletzt nur in den Spätstunden möglich war. Dies gelang durch entsprechende Anpassungen bei den Fahrplänen des Fernverkehrs.

S 6 fährt wieder, RB 54 nicht

Die S 6 kann nach fast zwei Jahren endlich wieder zwischen Essen und Düsseldorf verkehren. Nach einem langen Gerangel um die Planung des Wiederaufbaus der Strecke nach dem Hangrutsch bei Hösel konnten die Bauarbeiten schließlich doch schneller als zunächst vorgesehen abgeschlossen werden. Leider gab es hier am Wiedereröffnungstag Signalstörungen, die zu deutlichen Zugverspätungen führten. Am Vormittag des Folgetags wurden Streckenstörungen gemeldet, so dass zwischen Düsseldorf-Rath Mitte und Essen stundenlang nur ein Busnotverkehr erfolgte.

Bei der bereits seit Mitte 2022 gesperrten Strecke der RB 54 zwischen Unna und Fröndenberg müssen die Fahrgäste noch länger Geduld aufbringen. DB InfraGO teilte Mitte des Jahres mit, dass sie die Variantensuche für die Streckensanierung abgeschlossen habe, und bittet um Verständnis dafür, „dass die Detailplanungen, Genehmigungen, Ausschreibungen und dann die Ausführung noch einige Zeit dauern werden“, so Tobias Hauschild, Leiter

Betrieb der DB InfraGO in Hagen. Man plane den Beginn der Bauarbeiten für Anfang 2027, ab Mitte 2028 sollen dann wieder Züge rollen.

Sperrungen Knoten Kaiserberg

Mit der S 6 steht jetzt wieder eine Ausweichroute zwischen Essen und Düsseldorf bei den erneut anstehenden Vollsperrungen der Bahnstrecken zwischen Mülheim bzw. Oberhausen und Duisburg wegen Autobahnarbeiten im Knoten Duisburg-Kaiserberg zur Verfügung. Diese werden in 2026 vom 09.01. bis 06.02. und erneut mit zwei unterschiedlichen Sperrzuständen vom 04.09. bis 09.10. und vom 09.10. bis 31.10. erfolgen und das Bahnnetz im Ruhrgebiet in einen Ost- und einen Westteil trennen. Eine erneute Überprüfung, ob nicht auch RE-Verkehre über die S 6-Strecke möglich sind, ergab, dass dies wegen der dafür notwendigen Zugwenden im südlichen Teil des Essener Hauptbahnhofs zu nicht vertretbaren Einschränkungen bei den übrigen hier verkehrenden Linien führen würde. Eine Führung von RE-Linien über die sogenannte Kaiserkurve unter Umfahrung des Hauptbahnhofs in Richtung Osten wäre weder betrieblich noch verkehrlich sinnvoll.

Generalsanierung K/D – HA

Die andere große Herausforderung für Bahnkunden ist vom 06.02. bis 10.07. die Generalsanierung des Hochleistungskorridors Köln/Düsseldorf – Hagen. Auch wenn dies in den meisten Wochen nur die Ferngleise betrifft, so dass dann auf den S-Bahn-Gleisen noch S 8, S 9, RE 4 und RE 13 mit angepassten Fahrplänen, insbesondere Haltausfällen der RE-Linien, zwischen Hagen und Düsseldorf bzw. Wuppertal und Essen verkehren können, werden auch andere Strecken dadurch beeinträchtigt, u. a. durch die Umleitung von Fernzügen über den Ruhrkorridor, oft über die Köln-Mindener Strecke, wodurch Regionalzüge und S-Bahnen negativ betroffen sind. In drei Zeiträumen (06.02. bis 29.02., 21.03. bis 03.04., 19.05. bis 12.06.) entfällt der gesamte Zugverkehr auf dem Korridor.

Umbau Duisburg Hauptbahnhof

Zur Zeit sind im Duisburger Hauptbahnhof alle Bahnsteige benutzbar, einzig die Gleise 9 und 10 sind wegen Dacharbeiten gesperrt. Daher können alle Linien wie bestellt gefahren werden. Ab 10.01.2026 startet dann der nächste Bahnsteigumbau. Dafür muss die RB 35 bis auf einzelne Fahrten am Tagesrand zwischen Oberhausen und Duisburg-Hochfeld Süd entfallen. Die RB 32 verkehrt nicht zwischen Oberhausen und Duisburg und muss in Oberhausen einen anderen Bahnsteig anfahren, so dass sich die Ankunfts- und Abfahrtzeiten verschieben.

Am Abend eines Adventssamstags

Dortmund. (le) Die Adventssamstage sind im Jahresverlauf besonders starke Verkehrstage. Dabei sind viele Fahrgäste auf dem Weg in die Großstädte, die nach dem Einkaufsvergnügen mit einem attraktiven Weihnachtsmarkt locken und auch für die Nutzung von Bus und Bahn werben, da die Parkmöglichkeiten stark ausgelastet sind. Aber was erwartet den Kunden bei der Rückfahrt, wenn er mit dem SPNV angereist ist. Wir haben uns das am Beispiel von Dortmund angeschaut.

2. Adventssamstag, 06.12.2025, Korridor Dortmund – Witten – Hagen: Schon Wochen vorher kann der Fahrgast herausfinden, dass eine längere Baustelle den Bahnverkehr hier beeinträchtigt. Diese Baustelle, geplant bis zum 10.12., liegt zwar auf der Strecke Bochum Hbf – Witten Hbf, betrifft aber auch die Ferngleise Dortmund – Witten, über die der RE 4 und der RE 34 planmäßig fahren, wobei allerdings die durch den IC 34 erbrachten RE 34-Fahrten wegen Bauarbeiten auf der Ruhr-Sieg-Strecke ganz entfallen. Die Baustellenfahrpläne sehen für RE 4 und RE 34 dieselbe Abfahrtzeit in Witten vor, so sind schon einmal Verspätungen garantiert. Die Fernverkehrszüge Dortmund – Wuppertal – Köln werden über den Ruhrkorridor

umgeleitet.

Ein paar Tage vor dem 06.12. stellt sich heraus, dass auf der S 5-Strecke zwischen Dortmund und Witten, die wegen der Baustelle in Witten auch von RE 4 und RE 34 benutzt werden, aufgrund mehrerer Störungen nicht alle Züge verkehren können. Die zwischen Witten und Dortmund pendelnde S 5 wird herausgenommen und durch einen stündlichen SEV ersetzt. Wenige Tage später verschärft sich die Betriebssituation, so dass DB Regio auch die Langfahrten der S 5 Hagen – Dortmund herausnimmt, aber dafür kurzfristig keinen Busersatzverkehr bekommen kann. So verkehren zwischen Witten und Hagen nur noch RE 4 und RB 40, da der RE 16 baustellenbedingt in Hagen endet.

Am Nachmittag stellt sich heraus, dass die Fahrten der RB 40 zwischen Witten und Hagen „wegen eines kurzfristigen Personalausfalls“ bis in die Nacht entfallen. Damit wird der Halt Hagen-Vorhalle gar nicht mehr bedient.

Gegen 21 Uhr gibt es an einem Zug der RB 52 (Dortmund – Lüdenscheid) auf der Fahrt im Raum Herdecke eine Störung, so dass die Strecke Dortmund – Herdecke – Hagen bis in die Nacht gesperrt ist.

Korridor Dortmund – Herne: Für diese Strecke ist im Vorhinein nachlesbar, dass in den Nachtstunden ein IH-Container die Strecke Dortmund-Mengede – Herne betrifft. In der Übersicht auf zuginfo.nrw ist bei der S 2 Zugausfall zwischen Dortmund-Mengede und Herne, beim RE 3 Zugausfall auf ganzer Strecke bis Düsseldorf mit SEV angegeben, bei der der RB 32 findet sich kein Hinweis.

Tage vor dem 06.12. wird in der Fahrplanauskunft angezeigt, dass die RB 32 ebenfalls auf ganzem Weg bis Duisburg entfällt und durch SEV ersetzt, der in etwa die dreifache Fahrzeit benötigt.

Am Abend gibt die Fahrplanauskunft an, dass die S 2 zwischen Dortmund Hbf und Dortmund-Mengede „wegen eines kurzfristigen Personalausfalls“ nur stündlich verkehrt.

Korridor Dortmund – Lünen: Im Vorhinein ist für diese Strecke keine Warnmeldung zu finden. Kurzfristig wird auf zuginfo.nrw mitgeteilt, dass das Stellwerk Dortmund-Derne, von dem aus auch die Signale im Bahnhof Lünen Hbf gesteuert werden, ab 21 Uhr nicht besetzt ist. Der Zugverkehr zwischen Dortmund und Bork bzw. Werne an der Lippe wird eingestellt, ein Busnotverkehr wird eingerichtet.

Wegen Störungen an der Strecke im Raum Dortmund-Derne fallen schon vorher Züge der RB 51 aus, Fahrgäste werden auf zuginfo.nrw aufgefordert, die Züge der Gegenrichtung zu nutzen.

3. Adventssamstag, 13.12.2025, Korridor Dortmund – Hagen: Die Baustelle zwischen Bochum und Witten ist inzwischen kurzfristig bis zum 25.12. verlängert worden. Für alle weiterhin ausfallenden Züge der S 5 gibt es jetzt Ersatzbusse.

Korridor Dortmund – Lünen: Die Störungen im Raum Dortmund-Derne halten an. Die RB 50 fällt zwischen Dortmund-Derne und Dortmund Hbf aus, es fährt SEV. Die Züge der RB 51 von Enschede enden in Lünen Hbf. Allerdings fahren die Kurzfahrten der RB 51 zwischen Dortmund und Lünen nach Plan, ansonsten auch hier SEV.

Korridor Dortmund – Bochum: An diesem Abend steht ein IH-Container auf den Ferngleisen Dortmund – Essen – Duisburg an, der auf zuginfo.nrw zwar für den RE 6 vorangekündigt war, nicht aber für den RE 1. Umleitung über Herne – Oberhausen, SEV nach Duisburg über Bochum, Wattenscheid, Essen und Mülheim. Die S 1 verkehrt ab Dortmund bis Essen West.

Korridor Dortmund – Herne: Dieses Mal keine Baustelle, aber durch die Umleitung von RE 1, RE 6 und IC/ICE werden die normalerweise hier verkehrenden Züge u. a. wegen Unterwegsüberholungen deutlich verspätet.

Auch der Weihnachtsverkehr in andere Städte war an diesem Samstag stark beeinträchtigt. Auf der Verbindung zwischen Bottrop – Essen konnte wegen störungsbedingter eingleisiger Betriebsführung nur ein Zug statt vier pro Stunde und Richtung verkehren. Zahlreiche Fahr-

gäste konnten das WDR-Weihnachtswunder auf dem Burgplatz und den Weihnachtsmarkt nur mit großen Schwierigkeiten erreichen und hatten noch einmal Probleme bei der Heimfahrt. Der Verkehr auf der Strecke Oberhausen – Emmerich war ab 11 Uhr durch einen Kabelklau stillgelegt, die Störung hielt bis in die Nachtstunden an.

Kommentar

Man kann sich ausrechnen, wie viele Fahrgäste an diesen Abenden düpiert wurden. Gerade Neukunden werden so nachhaltig von der Nutzung des SPNV abgeschreckt. Hinzu kommt die mangelhafte Information, insbesondere zu den Ersatzbussen. Es reicht nicht, auf den Anzeigetafeln den SEV-Bus mit Abfahrtzeit anzukündigen (manchmal sogar mit Fahrtnummer), aber dann in der Gleisangabe „–“ zu vermerken. Da an Großbahnhöfen oft mehrere Busersatzverkehre zeitgleich unterwegs sind, reicht auch nicht ein „SEV“ auf dem Haltestellenmast. Die Angabe der Zielorte und weitere Informationen wie Expressbus sind für die Fahrgäste unverzichtbar. Gerade bei kurzfristigen Störungen wäre es besonders hilfreich, wenn dann Reisendenlenker an den Bahnhöfen bereitstehen. Diese Informationspflicht darf nicht im (Un-)Zuständigkeitsgerangel zwischen DB InfraGO und den EVU aufgegeben werden.

Neue X-Busse im VRR beschlossen

Gelsenkirchen. (le) Nachdem die ersten sieben X-Bus-Linien im VRR in 2022 bzw. 2023 den Betrieb aufnahmen und sich durchweg bewährt haben, gibt es jetzt Geld vom Land NRW für die nächste Tranche. Dieses Mal wird es keinen Betriebskostenzuschuss geben, hingegen werden die Kosten für die Neuanschaffung der erforderlichen Busse vom VRR übernommen, und dabei müssen Busse mit alternativen Antrieben (Elektro oder Wasserstoff) angeschafft werden.

Zunächst waren aus der Liste der vorgesehenen X-Bus-Verbindungen vierzehn besonders erfolgversprechende Linien ausgewählt worden. Die betroffenen Aufgabenträger sollten erklären, ob sie das Förderangebot des VRR akzeptieren und bereit sind, die anfallenden Betriebskostendefizite zu übernehmen. Dadurch fielen einige Linien heraus, u. a. die X38 (Moers – Duisburg-Hamborn – Oberhausen-Sterkrade), X39 (Oberhausen-Sterkrade – Bottrop – Gelsenkirchen) und X41 (Dinslaken – Oberhausen-Schmachtendorf – Bottrop), weil sich die Stadt Oberhausen finanziell nicht dazu in der Lage sah, nachdem sie im Sommer zwei neue Verbindungen mit Duisburg eingerichtet hatte. Auch der X89 (Hagen – Gevelsberg-Silschede – Sprockhövel-Haßlinghausen) kam nicht zum Zuge.

Schließlich wurden acht Linien ausgewählt, für die die Kommunen und Verkehrsbetriebe inzwischen die Verträge unterzeichnet haben. Der Start der einzelnen Linien soll schnellstmöglich erfolgen, spätestens Ende 2027. Da zur Zeit für Elektro- und Wasserstoffbusse zum Teil lange Bestellfristen bestehen, dürfen zunächst auch herkömmliche Dieselbusse eingesetzt werden.

In unserem Raum sind folgende Linien vorgesehen: X10 (Recklinghausen – Henrichenburg – Waltrop – Lünen), X11 (Datteln – Castrop-Rauxel – Dortmund Universität) und X15 (Essen – Velbert – Heiligenhaus, Linie ist nachgerückt).

Für alle Linien ist montags bis samstags tagsüber Halbstundentakt vorgesehen, außer im Abschnitt Waltrop – Lünen, ansonsten Stundentakt. Das Betriebszeitfenster geht wie bei den bisherigen Linien von 5 (samstags 6, sonn- und feiertags 7) Uhr bis 23 Uhr.

Die jetzt ebenfalls ausgewählte Linie X02 (Dinslaken – Hünxe – Schermbeck) sollte eigentlich über Raesfeld nach Borken weitergeführt werden. Leider konnte der Kreis Borken seinen finanziellen Beitrag hierzu nicht zusichern.

Verbundtarife werden weiter vereinfacht

Bielefeld/Köln/Gelsenkirchen. (le) Auch in diesem Jahr sind neue Beschlüsse zur Vereinfachung der Verbundtarife gefasst worden. Der Westfalentarif wurde ab 01.08. angepasst, der NRW-Tarif verändert sich ab 01.01.2026, und im VRR wird die zweite Stufe der Tarifstrukturreform am 01.06.2026 umgesetzt. Zum selben Zeitpunkt wird aus den Tarifen von VRS und AVV ein gemeinsamer Rheinlandtarif.

Im Westfalentarif wurden am 01.08. die Fahrpreise im Mittel um 5,29 % erhöht. Gleichzeitig wurden Papiertickets mit Entwertung abgeschafft, was vor allem das Aus für die 4er- und 10er-Tickets bedeutete. Sie konnten noch bis zum 31.10. genutzt werden. Wie im westfälischen Tarifraum gewohnt gibt es auch hier örtliche Ausnahmen: Paderborn behält das 4er-Ticket, Bocholt das 10er-Ticket, im Kreis Unna ist das 10er-Ticket weiter in der App erhältlich. Auch das 90-Minuten-Ticket in Münster und Hamm gibt es weiterhin. Einzel- oder TagesTickets können nur noch zum sofortigen Fahrtantritt oder im Vorverkauf mit festgelegtem Gültigkeitsbeginn erworben werden.

Die Entwerter in den Fahrzeugen werden schrittweise abgeschafft, bleiben an den Bahnhöfen zumindest in den Übergangsbereichen zu anderen Verbundtarifen aber noch erhalten. Als Alternative zu den 4er-Tickets wird neben dem eezy-Tarif vor allem das TagesTicket 1 Person empfohlen, das außer bei der Kurzstrecke immer günstiger ist als zwei EinzelTickets und auch die Mitnahme von drei Kindern unter 15 Jahren bzw. Fahrrädern ermöglicht.

Im Westfalentarif bleibt es weiterhin bei den Preisstufen Kurzstrecke, 0 bis 10 sowie einzelne Stadt- und Kreispreisstufen, wobei sich die Preise je nach den befahrenen Tarifräumen Münsterland – Ruhr-Lippe, TeutoOWL, Paderborn-Höxter, Westfalen-Süd sowie Westfalen für tarifraumübergreifende Fahrten unterscheiden. Wegen zahlreicher örtlicher Besonderheiten ist die Preistafel mit 22 dicht bedruckten Seiten schon eine Herausforderung für wissbegierige Fahrgäste.

Ab 2026 wird der Westfalentarif seine Preise analog den anderen NRW-Verbundtarifen jeweils zum 01.01. anpassen, wobei für 2026 offenbar keine Erhöhung festgelegt wurde.

NRW-Tarif nur noch pauschal

Im NRW.Tarif werden zum 01.01.2026 gleich eine ganze Reihe von Tickets nicht mehr angeboten: SchöneReiseTicket NRW, SchöneFahrtTicket NRW, SchöneWocheTicket NRW, SchönerMonatTicket NRW (Abo), SchönesJahrTicket NRW (Abo), JobTicket NRW (Abo), Schöne60Ticket NRW. NRWupgradeAzubi. Als Ersatz werden zwei neue Produkte eingeführt: das EinzelTicket NRW (für Erwachsene und Kinder, Kinderpreis um 60 % reduziert) sowie das NRWupgrade 1. Klasse Fahrt. Damit entfallen alle Tickets für bestimmte Relationen, es gibt auch keinen BahnCard-Rabatt mehr wie beim SchöneFahrtTicket NRW. Zeitkarten des NRW-Tarifs werden bis auf das Semesterticket und die Upgrades nicht mehr angeboten.

Die Preise für alle verbleibenden NRW-Tarif-Produkte steigen durchschnittlich um 4,65 Prozent. Das EinzelTicket NRW orientiert sich preislich am SchöneFahrtTicket NRW und kostet 25,80 Euro für Erwachsene und 10,30 Euro für Kinder. Es ist sieben Stunden gültig, allerdings nicht für Rund- und Rückfahrten. Es ersetzt sowohl das SchöneFahrtTicket NRW als auch das SchöneReiseTicket NRW.

Aus dem SchönerTagTicket NRW wird das 24hTicket NRW und kostet für einen Erwachsenen 39,80 Euro, für fünf Personen 59,80 Euro. Die bisherige Sperrzeit montags bis freitags vor 9 Uhr entfällt.

Der Wegfall des SchöneReiseTickets NRW (SRT) führt bei kürzeren verbundgrenzüberschreitenden Fahrten zu deutlichen Preiserhöhungen, soweit keine Übergangstarife gelten. Die jeweils größten Preissteigerungen gibt es auf diesen Relationen:

VRR <=> AVV: Viersen Bf – Erkelenz, SRT 12,30 Euro, eezy NRW 7,93 Euro

VRR <=> VRS: Ratingen Ost – Leverkusen Mitte, SRT 16,40 Euro, eezy NRW 10,59 Euro

VRR <=> WT: Bochum Hbf – Schalksmühle Bf, SRT 20,00 Euro, eezy NRW 11,72 Euro.

WT <=> VRS: Kierspe Bf – Marienheide Bf, SRT 8,70 Euro, eezy NRW 3,96 Euro

Zwar werden demnächst die Übergangstarife zum VRS und zum AVV durch neue Übergangstarife zum gemeinsamen Rheinlandtarif abgelöst. Aber dies kann frühestens zum 01.06.2026 erfolgen und wird erst in den Sitzungswochen im März 2026 festgelegt.

VRR: Tagesticket teils billiger

Der VRR erhöht zum 01.01.2026 seine Preise um gemittelt 4,9 %. Dabei wird der Preis für das TagesTicket für eine Person entsprechend einer Empfehlung des Verbands Deutscher Verkehrsbetriebe (VDV) maximal auf den Preis von zwei EinzelTickets festgelegt. Bei der Preisstufe A sinkt der Preis von 8,80 Euro auf 7,60 Euro, in der Preisstufe B von 17,90 Euro auf 15,60 Euro. Auch die Preise für TagesTickets für zwei Personen sinken leicht. Die Preise für Tickets 2000 (alle Varianten) steigen überproportional um 8,9 %, spielen aber beim Absatz kaum noch eine Rolle. Die Preise für den digitalen eezy-Tarif werden hingegen nicht erhöht.

Die zweite Stufe der VRR-Tarifstrukturreform wird erst zum 01.06.2026 umgesetzt. Hierfür wurde bewusst der Termin der Einführung des Rheinlandtarifs ausgewählt, um nicht mehrfach kurz hintereinander größere Änderungen durchführen zu müssen.

Zum einen werden die fünf großen Städte, die bislang aus zwei Tarifgebieten bestehen (Düsseldorf, Duisburg, Essen, Dortmund, Wuppertal), zu jeweils einem Tarifgebiet (TG) zusammengelegt. Diese Aufteilung hat zwar keine Bedeutung für die Preisstufe A, denn auch in diesen Städten gilt die Preisstufe A im gesamten Stadtgebiet. Aber bei der Preisstufe B kommt es bisher zu Differenzen. Beispiel: Eine Fahrt von Essen nach Dortmund fällt nur dann in Preisstufe B, wenn sie vom TG 37 (Dortmund Mitte/West) ins TG 35 Essen Mitte/Nord geht. Ist jedoch das TG 38 (Dortmund Ost) oder 45 (Essen Süd) betroffen, gilt die Preisstufe C. Zukünfig fallen alle Fahrten zwischen Dortmund und Essen In Preisstufe B.

Die jetzt beschlossene Änderung hat auch Bedeutung bei Fahrten, die eine dieser Städte durchqueren. Die Fahrt vom TG 36 (Bochum) ins TG 44 (Ratingen/Heiligenhaus) wandert dann von Preisstufe C nach Preisstufe B.

Außerdem werden vor allem im ländlichen Raum mehrere Tarifgebiete vergrößert, vor allem in den Kreisen Wesel und Kleve. Daher sind in unserem Raum nur zwei Vergrößerungen vorgesehen: Die TG 18 (Oer-Erkenschwick/Datteln) und 29 (Waltrop) werden ebenso zusammengelegt wie die TG 27 (Herne) und 28 (Castrop-Rauxel). Diese Änderungen führen dazu, dass sowohl Relationen von Preisstufe B nach A als auch andere von C nach B herabgestuft werden. In einem anderen Fall wird die bisherige Zusammenlegung der Gemeinden Neukirchen-Vluyn und Rheurdt aufgehoben, die Gemeinden werden jeweils größeren Tarifgebieten zugeschlagen. Hier wird dann statt Preisstufe A zukünftig Preisstufe B fällig.

Als drittes wird der 2-Waben-Tarif für kurze Fahrten über eine Tarifgebietsgrenze abgeschafft (wir berichteten in ***Ruhrschiene* 2025#2**). Dies war bereits bei der ersten Stufe der Tarifstrukturreform geplant, wurde aber nach dem Protest von PRO BAHN verschoben. Leider konnten wir uns in den Gremien mit unseren Argumenten nicht durchsetzen. Obwohl wir Zustimmung sowohl von Seiten einzelner Politiker*innen als auch von kommunalen Verkehrsunternehmen erhielten, wurde am Ende die Reform unter Wahrung der Fraktionsdisziplin im Verwaltungsrat gebilligt. PRO BAHN prüft, welche rechtlichen und politischen Möglichkeiten noch bestehen, da wir insbesondere eine Ungleichbehandlung von Kunden sehen, die nicht auf den nur per Smartphone nutzbaren eezy-Tarif ausweichen können und für die sich jetzt der Fahrpreis für eine meist recht kurze

Fahrt mehr als verdoppeln soll.

Weiter auf der Agenda stand die Neudefinition der Preisstufe B (nur noch Stadt und Nachbartarifgebiete) sowie Abschaffung der Preisstufe C (Verbundraum). Beides wird zur Zeit als nicht zielführend angesehen, wird aber zusammen mit den anderen Tariforganisationen in NRW weiter geprüft und daher vertagt.

Rheinlandtarif

Ebenfalls zum 01.06.2026 werden VRS- und AVV-Tarif zu einem neuen Gemeinschaftstarif verschmolzen. Die entsprechenden Grundsatzbeschlüsse wurden von den Gremien beider Verbünde am 12.12. gefasst. Festgelegt wurden zunächst nur die Tickets des Bartarifs. as Angebot an Zeitkarten, insbesondere für Zielgruppen, muss noch erarbeitet werden.

Der neue Tarif wird zunächst vier Preisstufen umfassen. Befristet soll es noch weiterhin Tickets für die Kurzstrecke geben, Preis 2026: 2,90 Euro. Die Preisstufe 1 gilt jeweils in einer Stadt oder Gemeinde und wird differenziert in 1b (Köln, Bonn, Aachen, 4,00 Euro) und 1a (alle übrigen Gemeinden, 3,50 Euro). Mit Preisstufe 2 können zum Preis von 5,50 Euro bis zu drei Städte/Gemeinden befahren werden. Die Preisstufe 3 umfasst den gesamten VRS- und AVV-Raum und kostet 13,90 Euro. Zwar ist hier wie im VRR der Preissprung von Preisstufe 2 nach 3 aus Fahrgastsicht zu groß (1 zu 2,53). Im Gegensatz zum VRR wurde aber bei der Zusammenlegung von Preisstufen nicht der höchste bisherige Preis, sondern ein angepasster Mittelwert gewählt.

Die verschiedenen Übergangstarife müssen noch zusammen mit den Nachbartarifverbünden ausgehandelt werden.

Fertigstellung Betuwestrecke noch unklar

Oberhausen/Emmerich. (le) Im Dezember 2024 erschien ein Artikel in den Lokalausgaben von WAZ und NRZ „Bahnhofsumbau Sterkrade verzögert sich lange“. Bei genauerer Recherche wurde klar, dass nicht nur der Bahnhofsumbau, sondern der gesamte Streckenausbau im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.2, der seit Anfang 2023 rechtskräftig beschlossen ist, um viele Jahre verzögern wird. Nachfragen bei DB InfraGO, Stadt Oberhausen, VRR und Verkehrsministerium ergaben keine Klarheit. Jetzt legt ein Kamerbrief (Öffentliche Information des niederländischen Ministeriums an das Parlament) die Hintergründe offen.

In einer Vorlage für die Gremien der Stadt Oberhausen war Anfang 2021 noch von einem von der DB geplanten Baustart im betroffenen Abschnitt im Juli 2023 die Rede gewesen. Das Protokoll einer digitalen Bürgerinformationsveranstaltung vom 06.06.2023 spricht von einem Beginn im 3. Quartal 2025. 2024 sagt der Zeitungsartikel eine weitere Verzögerung voraus. Die Zeitschiene der Bahnfachleute sehe jetzt vor, mit den genauen Planungen des Sterkrader Bahnhofsumbau erst im Jahr 2030 zu beginnen, anschließend Aufträge auszuschreiben und 2032 mit den Arbeiten zu starten. Als Grund werden die Generalsanierungen der Hochleistungskorridore genannt, die Hollandstrecke müsse in der Zeit als Ausweichstrecke offen gehalten werden. Da für die Strecken Köln – Venlo und Löhne – Oldenzaal, die die anderen Routen für den Schienengüterverkehr BRD – Niederlande darstellen, keine Generalsanierungen vorgesehen sind, erschloss sich dieser Zusammenhang nicht.

Dem Kamerbrief ist eine E-Mail der staatlichen niederländischen Eisenbahn-Netzgesellschaft Pro Rail beigefügt, in der Pro Rail dem Ministerie voor Infrastruktuur en Waterstaat (I en W) ihren Wissenstand aufgrund ihrer Gespräche mit DB InfraGO und ihre Einschätzungen über die Entwicklung mitteilt. I en W beschreibt zunächst, dass der deutsch-niederländische Vertrag von Warnemünde über den dreigleisigen Ausbau der Hollandstrecke aus dem Jahre 1992 nicht bindend ist und dass die DB noch zu keinem Zeitpunkt einen geplanten Fertigstellungstermin für das dritte Gleis genannt hat. Die DB verweist nur auf die

fehlenden Planfeststellungsbeschlüsse.

I en W sieht eine große Wahrscheinlichkeit, dass die Fertigstellung der Betuwestrecke nicht vor 2036 erfolgen kann. Man stellt bereits jetzt Kapazitätsengpässe im Hochgeschwindigkeitsverkehr Richtung Köln – Frankfurt fest und erwartet dies in den nächsten Jahren auch im Güterverkehr.

ProRail berichtet, dass es nach Ablauf der 80-wöchigen Teilsperrung der Strecke Oberhausen – Emmerich im Mai 2026 bis Ende 2027 keine größeren Sperrungen auf dem Korridor Rotterdam – Oberhausen gibt, da länger geplante und teils wegen der Sperrung auf deutscher Seite verschobene Baumaßnahmen insbesondere auf der Brabantroute über Breda und Venlo nachgeholt werden müssen, u. a. Ausbau der Knoten Eindhoven und Venlo. Dies war im Voraus mit der DB abgesprochen.

Kürzlich hat DB InfraGO ProRail darüber informiert, dass zwischen 2028 und 2030 Brücken im Raum Köln in einer wiederum 80-wöchigen Teilsperrung ersetzt werden sollen, wodurch der Grenzübergang Venlo für den Güterverkehr zwischen Deutschland und den Niederlanden fast unbrauchbar wird und der Verkehr überwiegend über Emmerich abgewickelt werden muss. In diesen Zeitraum fällt dann auch noch die Generalsanierung des Korridors Köln – Aachen. Da auch der Güterverkehr zwischen Belgien und Deutschland von den Brückenarbeiten im Raum Köln und der Sperrung Köln – Aachen betroffen ist, muss dieser ebenfalls umgeleitet werden, wohl teilweise auch über die Niederlande nach Deutschland. ProRail hält deshalb in diesen Jahren Baumaßnahmen mit größeren Sperrungen auf der Hollandstrecke für ausgeschlossen, ansonsten seien die niederländischen Häfen vom Eisenbahnverkehr weitgehend abgehängt.

Zum Fortschritt der Bauarbeiten zwischen Emmerich und Oberhausen vermerkt man, dass nach Abschluss der 80-wöchigen Teilsperrung gerade einmal 4,8 km des dritten Gleises in Betrieb sein werden (es ist der Abschitt zwischen Dinslaken und Voerde Üst). Im Streckenteil nördlich von Wesel liegt bisher erst für einen von sechs PFA das Baurecht vor.

Für die Jahre nach 2030 wirft ProRail die Frage auf, ob die DB tatsächlich größere Bauarbeiten auf der Betuwestrecke plant und ausschreibt oder nicht aufgrund der fehlenden Baukapazitäten bis zur Beendigung der geplanten Generalsanierungen 2035 wartet.

DB InfraGO hat bereits seit 2023 für alle sechs PFA zwischen Oberhausen und Wesel das Baurecht, überall wird an der Strecke gebaut, außer im PFA 1.2. Dabei wäre es bei Fertigstellung des Streckenabschnitts bis Wesel möglich, für die weiteren Bauarbeiten die Vollsperrungen auf den Abschnitt Wesel – Zevenaar zu beschränken, auch die Strecke Wesel – Bocholt wäre nicht mehr betroffen. Gut drei Viertel des Schienenersatzverkehrs könnte entfallen, nötig wären nur noch nur halbstündliche Expressbusse Wesel – Arnhem und überwiegend stündliche Busse Wesel – Emmerich. Rund 80 % der SPNV-Kunden auf der Strecke wären nicht mehr von den Sperrungen betroffen, und für einen Großteil der restlichen Nutzer würde sich die Fahrzeit deutlich verkürzen, wenn sie statt in Oberhausen erst in Wesel in den SEV umsteigen müssten.

Kommentar

Leider hat die DB bei ihren Entscheidungen die Interessen des SPNV und seiner Nutzer kaum im Auge. Sie denkt in erster Linie an den Personenfernverkehr und den internationalen Güterverkehr. Die Nahverkehrskunden müssen wohl noch bis zum Sankt-Nimmerleinstag auf Besserung warten und bis dahin noch viele Wochen Vollsperrung der Gesamtstrecke ertragen. Die rund 4.000 täglichen Ein- und Aussteiger am Bahnhof Oberhausen-Sterkrade dürfen sich weiter mit dem nicht barrierefreien Provisorium zufrieden geben, das regelmäßig bei den Qualitätsberichten mit schlechten Noten auffällt. Der optische Anblick des Bahnhoftunnels, der auch den Hauptzugang des anliegenden Stadtquartiers zur Sterkrader Innenstadt darstellt, wird auch nicht mehr aufgehübscht, da er ja sowieso völlig neugebaut wird – aber wann?

Planung Linie 105 geht voran

Oberhausen. (le) Die erneute Planung für die Verlängerung der Linie 105 von Essen Unterstraße nach Oberhausen gehen voran. Das mit den Leistungsphasen 1 bis 3 nach HOAI beauftragte Büro Spiekermann ist jetzt mit der Vorplanung gestartet. Dabei gibt es gegenüber den früheren Planungen einige Änderungen.

Der Streckenverlauf startet an der Haltestelle Unterstraße, die mit Neuaufteilung des Straßenraums barrierefrei neugebaut werden soll. Gegenüber der früheren Planung soll geprüft werden, ob im weiteren Verlauf auf eine Verschwenkung der Trasse auf die Nordseite der Essener Straße verzichtet werden, um sowohl den Baumbestand als auch die Anwohner weniger zu beeinträchtigen. Im weiteren Verlauf fädelt die Trasse aus der Essener Straße aus und überquert auf einer neuen Brücke die Köln-Mindener Bahn, um anschließend die zu erschließenden Flächen auf dem ehemaligen Stahlwerksgelände überwiegend ebenerdig anzuschließen. Anschließend verläuft die Trasse parallel zur sog. Walzwerktrasse der Deutschen Bahn, wobei die Osterfelder Straße mit einer Brücke überquert wird, und weiter am Centro entlang und fädelt schließlich in beide Richtungen in die bestehende ÖPNV-Trasse ein.

Als Haltestellen auf dem Weg sind vorgesehen: Hausmannsfeld, Lipperheidebaum, Stahlwerk, Osterfelder Straße, Sealife/Marina und Gasometer auf der bestehenden ÖPNV-Trasse.

Die Kosten des Neubaus werden je nach Entwicklung der Baupreise mit 110 bis 130 Mio. Euro veranschlagt, wobei eine Förderung bis zu 95 % nach dem GVFG erwartet wird.

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, 🖷 olivermantel@posteo.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: Werner Szybalski, Grevener Straße 144, 48159 Münster, ☏ 0171 4162359, 🖷 szybalski@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
Fahrgastverband PRO BAHN e. V. (Bundesverband), 🖷 info@pro-bahn.de, Internet: http://www.pro-bahn.de
Geschäftsstelle: Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München, ☏ 089 530031, 🖷 089 537766
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, Regina Wittmann,
🖷 info@ruhrschiene.de

Namentlich gekennzeichnete Artikel und Kommentare geben die Meinung des Autors und nicht der Redaktion wieder.
Die Vervielfältigung der Gesamtausgabe der ***Ruhrschiene*** zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet, Nachdruck einzelner Artikel in anderen Publikationen nur mit Zustimmung der Redaktion und gegen Überlassung von Belegexemplaren. Die Zustimmung für den Abdruck durch andere PRO BAHN-Gliederungen ist immer gegeben.
Alle Angaben in der ***Ruhrschiene***, insbesondere zu Fahrplänen und Tarifen, wurden mit großer Sorgfalt recherchiert. Eine Gewähr für die Richtigkeit kann allerdings nicht übernommen werden.

Termine

Nur drei *Ruhrschienen*

(red) Leider hat es in diesem Jahr nur drei ***Ruhrschienen*** gegeben. An Themen hat es nicht gefehlt, eher an Autoren. Wir hoffen, im nächsten Jahr wieder pünktlicher erscheinen zu können, damit auch rechtzeitig die Termine für die regionalen Treffen erscheinen.

Ansonsten freuen wir uns über Themenvorschläge. Am besten sogar mit Fotos, dann können wir daraus eine Titelgeschichte machen. Wir möchten nicht nur aufzeigen, was im ÖPNV alles im Argen liegt, sondern wollen auch über gute Entwicklungen berichten. Gibt es eine neue Buslinie, die gut ankommt? Gefällt ein neues Fahrzeug ganz besonders? Hat die Modernisierung einer Bahnstation die Aufenthaltsqualität verbessert?

Der Fahrgastverband PRO BAHN Ruhr und die Redaktion der ***Ruhrschiene*** wünschen Ihnen frohe Festtage und im neuen Jahr immer erfolgreiches Warten auf Bus und Bahn!

Ihr
Dirk Grenz
PRO BAHN Ruhr

Januar

Donnerstag, 08.01.2026, 18:00 Uhr
Offene PRO BAHN-Vorstandssitzung Münsterland, Umwelthaus, Zumsandestr. 15, Münster, DB Münster Hbf

Dienstag, 20.01.2026, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Mittwoch, 21.01.2026, 17:00 Uhr
AK Bahnverkehr Hagen, digitale Sitzung, Thema: Novelle des ÖPNV-Gesetz NRW, Info bei Christian Strähler (s. u.)

Dienstag, 27.01.2026, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Februar

Donnerstag, 12.02.2026, 18:00 Uhr
Offene PRO BAHN-Vorstandssitzung Münsterland, Umwelthaus, Zumsandestr. 15, Münster, DB Münster Hbf

Dienstag, 17.02.2026, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 24.02.2026, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

März

Donnerstag, 12.03.2026, 18:00 Uhr
Offene PRO BAHN-Vorstandssitzung Münsterland, Umwelthaus, Zumsandestr. 15, Münster, DB Münster Hbf

Dienstag, 17.03.2026, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 24.03.2026, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

April

Donnerstag, 09.04.2026, 18:00 Uhr
Offene PRO BAHN-Vorstandssitzung Münsterland, Umwelthaus, Zumsandestr. 15, Münster, DB Münster Hbf

Dienstag, 21.04.2026, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 28.04.2026, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

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

ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim: Büro Mülheimer Str. 91, Duisburg, DB Duisburg Hbf, Ⓗ Lutherplatz
***O.*Tram Oberhausen:** „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, DB Oberhausen Hbf
PRO BAHN-Stammtisch Dortmund: Wechselnde Orte, Dortmund, olivermantel@posteorobahn-ruhr.de
AK Bahnverkehr Hagen: Infos bei Christian Strähler, ☏ 02331 71663, christian.strähler@gmx.de
Regionalverband Münsterland: Infos bei W. Szybalski, ☏ 0171 4162359, szybalski@probahn-muensterland.de

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

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

Ja, ich bin an PRO BAHN interessiert.

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

Name, Vorname

Straße

PLZ, Wohnort

weitere Familienmitglieder

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.) E-Mail-Adresse

Datum, Unterschrift

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

IBAN

BIC

Datum, Unterschrift

❍ Einzelmitglied 52,- Euro/Jahr
❍ ermäßigt auf Antrag 28,- Euro/Jahr
❍ Familienmitgliedschaft 58,- Euro/Jahr
❍ Fördermitgliedschaft Beitrag auf Anfrage (Firmen, Institutionen, Kommunen)