



Erste X-Busse am Start

Oberhausen/Kreis Recklinghausen/Dortmund. (le) Zum kleinen Fahrplanwechselertermin am 12.06. sind die ersten zwei X-Bus-Linien im VRR an den Start gegangen. Der X42 verbindet jetzt täglich Dorsten mit Oberhausen-Sterkrade, der X13 Datteln mit dem Technopark Dortmund.



STOAG-X-Bus am Movie Park Feldhausen
Foto: Dirk Grenz

Nach langen Planungen und teilweise komplizierten Abstimmungsverfahren konnten jetzt zwei der zunächst vorgesehenen sieben X-Bus-Linien (wir berichteten in **Ruhrschiene 2021#3**) den Betrieb aufnehmen. Beide Linien werden als Gemeinschaftsverkehre gefahren, X42 von Vestische Straßenbahnen und STOAG, X13 von Vestische Straßenbahnen und DSW21. Dabei mussten die jeweiligen Vorstellungen

In dieser Ausgabe:

- S. 1 – 5: X-Busse, Verkehrswende?
- S. 5 – 9: SPNV-Qualität
- S. 9 – 10: Niederrhein-Münsterl.-Netz
- S. 10 – 11: VRR-Vorstand, Lüdenscheid
- S. 11 – 12: Impressum, Termine

X-Busse

der beteiligten Aufgabenträger unter einen Hut gebracht werden, beim X42 sind das Oberhausen, Bottrop und der Kreis Recklinghausen, beim X13 Dortmund und ebenfalls der Kreis Recklinghausen. Die Finanzierung erfolgt durch die einzelnen Aufgabenträger entsprechend ihren Verkehrsanteilen, der VRR beteiligt sich für jeden Fahrplan-Kilometer mit einem Zuschuss von 0,50 Euro aus den Landesmitteln zur Schnellbusförderung. Die Aufgabenträger haben ihre kommunalen Verkehrsbetriebe per Direktvergabe mit dem Betrieb der neuen Linien beauftragt.

Der X42 fährt täglich bis gegen 22 Uhr im Stundentakt zwischen Dorsten und Oberhausen-Sterkrade Bahnhof, wobei auf beiden Seiten Zuganschlüsse auf den RE 14 bzw. den RE 19 jeweils in alle Richtungen bestehen. Zwischen Dorsten und Kirchhellen ersetzt der X42 die bisherige Linie 297, die nur noch als TaxiBus am Tagesrand außerhalb der Betriebszeiten des X42 verkehrt. Werktags zwischen 6 (samstags 8) und 20 Uhr fährt ein weiterer Stundentakt zwischen Bottrop-Feldhausen Movie Park und Sterkrade, der Anschluss an den RE 5 in beide Richtungen hat. An Werktagen zwischen 10 und 18 Uhr werden alle Fahrten über die ÖPNV-Trasse bis Oberhausen Hbf und zurück verlängert und bieten somit auch eine Direktverbindung zur Neuen Mitte Oberhausen. In den übrigen Zeiten gibt es kurze Übergänge zu anderen Linien auf der ÖPNV-Trasse. Sonn- und feiertags tagsüber haben die Fahrten zwischen Sterkrade und Dorsten in Bottrop-Kirchhellen direkten Anschluss an die Linie 267 zum Movie Park. Zwischen Dorsten und Kirchhellen sowie auf der ÖPNV-Trasse zwischen Sterkrade und Oberhausen werden alle Haltestellen bedient, ansonsten hält der X42 nur an wichtigen Zwischenhaltestellen.

X13

Der X13 verbindet Datteln und Waltrop halbstündlich, nach 20 Uhr und am Wochenende stündlich, mit Dortmund-Mengede Bahnhof (Anschluss S 2, RE 3 und RB 32). Weiter

geht es in Dortmund über Huckarde Bushof (Anschluss U 47), Wittener Straße (Anschluss U 44), Dorstfeld Bahnhof (Anschluss S 1, S 2, S 4) und Universität S (Anschluss H-Bahn) zum Technologiepark. Der X13 ergänzt das bestehende Busangebot auf der Strecke, u. a. den SB 24 (Recklinghausen – Datteln – Dortmund-Mengede), als Schnellverbindung. Die neue Linie hält auf dem gesamten Laufweg nur an wichtigen Zwischenhaltestellen. Auch wird in Waltrop nicht über die Innenstadthaltestelle Am Moselbach, sondern über Waltrop Rathaus an der Münsterstraße gefahren. So verkürzt sich die Fahrzeit zwischen Datteln Busbahnhof und Dortmund-Mengede von 31 Minuten mit dem SB 24 auf 23 (Gegenrichtung 25) Minuten.

Zum Einsatz kommen fabrikneue Busse im einheitlichen X-Bus-Design, wobei die Verkehrsunternehmen übergangsweise auf Busse auf dem Bestand zurückgreifen dürfen, die mit X-Bus-Folien beklebt werden (siehe Titelfoto). Die Fahrzeuge müssen einem landesweiten Anforderungskatalog entsprechen und u. a. eine Mindestzahl von Sitzplätzen, WLAN und Steckdosen aufweisen und mindestens der Euro-Norm VI entsprechen.

Zum Jahresende sollen fünf weitere X-Bus-Linien ihren Betrieb aufnehmen. In unserem Bereich gehört dazu der X05 zwischen Wesel, Schermbeck und Dorsten. Hier hat der Kreis Wesel die Federführung. Er möchte im Rahmen einer Vereinbarung mit dem Kreis Recklinghausen die Linie eigenwirtschaftlich betreiben lassen, wodurch die Gefahr besteht, dass bei nicht ausreichenden Fahrgeldeinnahmen der Fahrplan (täglich im Stundentakt) ausgedünnt bzw. die Betriebszeiten reduziert werden. Während zwischen Wesel und Schermbeck der X05 den heutigen SB 21 (Zweistundentakt mit Abweichungen) ersetzen soll, ist er zwischen Schermbeck und Dorsten als zusätzliches Schnellangebot geplant.

Die Förderung der X-Bus-Linien erfolgt zunächst für fünf Jahre, wobei nach drei Jahren eine Evaluation mit möglichen Änderungen am Fahrplan oder Linienvverlauf erfolgen soll.

Schwarz-grün: Chance für die Verkehrswende?

Düsseldorf. (le) Wie nach dem Ergebnis der Landtagswahl vom 15.05. zu erwarten war, haben CDU und Bündnis 90/Die Grünen innerhalb kurzer Zeit Koalitionsverhandlungen aufgenommen und zügig abgeschlossen. So konnte der neue Landtag am 28.06. noch vor der parlamentarischen Sommerpause Ministerpräsident Hendrik Wüst (CDU) wiederwählen, am Folgetag wurde das neue Kabinett vorgestellt. Für den Verkehrsbereich ist Oliver Krischer (Grüne) als Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr zuständig. Wir schauen auf die Pläne der neuen Regierung für Bus und Bahn.

Nach einem ersten Sondierungspapier Anfang Juni wurde die Koalitionsvereinbarung unter dem Titel „Zukunftsvertrag für Nordrhein-Westfalen“ öffentlich, in dem der Verkehrsteil mit dem Abschnitt über den Öffentlichen Personennahverkehr beginnt. Um diesem einen höheren Anteil am Verkehrsmarkt zu verschaffen, soll das Angebot bis 2030 um mindestens 60 % erhöht werden. Ziel in einem ersten Schritt ist ein 15-Minuten-Grundtakt im S-Bahn-Netz sowie ein 30-Minuten-Takt auf den Hauptachsen des SPNV. Im zweiten Schritt soll der Grundtakt von 15 Minuten für alle SPNV-Linien gelten, aber auch die Zahl der Direktverbindungen ausgebaut werden. *Hier zeigt sich eine Unklarheit: Geht es jetzt um den Takt einer Linie, oder um das Angebot auf einer Strecke mit mehreren Linien? Mehr Direktverbindungen sind nur möglich, wenn mehr als eine Linie auf einer Strecke fährt. Und für viele Strecken ist ein einstufiges Angebot (eine Linie, die an allen Stationen hält) auch nicht optimal. Der VRR hat in seinen neuen Konzepten für viele Strecken eine Überlagerung von S-Bahn und RE/RB mit Bedienung nur der größeren Halte vorgesehen. Ein solches Konzept entspricht den Verkehrsbedürfnissen insbesondere am Ballungsrand wesentlich mehr als eine reine Taktverdichtung, zumal in dem polyzentrischen Ballungsraum Rhein-Ruhr meist mehrere Oberzentren wichtige Pendlerzielorte sind.*

Verwiesen wird auf das SPNV-Zielnetz NRW 2040 als Basis des Infrastrukturausbaus, das sukzessive um weitere Maßnahmen für den 15-Minuten-Takt ergänzt werden soll. Eine Entwidmung von Bahnstrecken soll es nicht mehr geben, auch nicht für Werksbahnen.

Als Einstieg in eine landesweite Mobilitäts-garantie sollen Kommunen, die noch vom Land zu definierende Mindeststandards erfüllen, eine zusätzliche Pauschale über das ÖPNV-Gesetz erhalten. Langfristig wird dabei mindestens eine Anbindung im Stundentakt von 05:30 Uhr bis 22:30 Uhr angestrebt. *Mit diesem Zeitfenster können Schichtarbeiter weder rechtzeitig zur Frühschicht um 06:00 Uhr am Arbeitsplatz sein, noch kommen sie nach Ende der Spätschicht um 22:00 nach Hause, insbesondere bei größerer Entfernung zum Arbeitsplatz.*

Kommunen mit mehr als 20.000 Einwohnern ohne Schienenanbindung sollen bis 2027 mit einem ergänzenden Schnellbusnetz an den SPNV angebunden werden. Flächendeckende Bike- und Car-Sharing-Angebote sollen in den ÖPNV-Tarif integriert, zusätzliche 1.000 Mobilstationen gefördert werden.

Der ÖPNV soll vollständig dekarbonisiert werden. Im SPNV dürfen keine Netze mehr mit Dieselantrieb ausgeschrieben werden, bestehende Verträge über Dieselnetze nur in begründeten Ausnahmefällen verlängert werden. *Alle drei NRW-Zweckverbände sind schon seit einiger Zeit dabei, die nächsten Ausschreibungen nur noch ohne Diesel zu planen. Leider dauert die Elektrifizierung von Strecken bei DB Netz oft viel zu lange (Beispiel Wesel – Bocholt). Für den Einsatz von batterieelektrischen Fahrzeugen (BEMU) müssen mancherorts Elektrifizierungsinseln errichtet werden, wobei auch hier die DB leider mit Zeiträumen deutlich über fünf Jahren plant. Auch wasserstoffbetriebene Triebwagen brauchen entsprechende Tankstellen im Bahnnetz.*

Für den Ausbau und die nachhaltige Finan-

Verkehrswende?

zierung des ÖPNV wird eine deutliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel beim Bund eingefordert. Es wird versprochen: „Im gleichen Verhältnis, wie wir zusätzliche Mittel vom Bund bekommen, werden wir auch die Landesmittel für den ÖPNV erhöhen.“ *Klingt gut, aber hier muss man genau hinschauen: Im Landesetat 2022 werden Regionalisierungsmittel des Bundes in Höhe von 1643,87 Mio. Euro veranschlagt, hinzu kommen 250 Mio Euro GVFG-Mittel. Die Eigenmittel des Landes betragen insgesamt 308,98 Mio. Euro und umfassen 139,22 Mio. Euro als Ausbildungsverkehrs-Pauschale, 40 Mio. Euro zur Förderung von Sozialtickets sowie 128,76 Mio. Euro als Ersatz für die 2019 ausgelaufenen Bundesmittel nach dem Entflechtungsgesetz. Wenn der Bund also 100 Mio. Euro mehr Regionalisierungsmittel für NRW bereitstellt, würde das Land gerade einmal 18,80 Mio. Euro zusätzlich zuschießen.*

Kommunen, die ein Bürgerticket einführen wollen, soll dies rechtlich ermöglicht werden. Zur Einführung wird dem Rat empfohlen, hierüber einen Ratsbürgerentscheid durchzuführen. Kommunen, die eine solche Finanzierung einführen, müssen ihre bisherigen Aufwendungen für den ÖPNV aus dem kommunalen Haushalt mindestens verstetigen.

Gemeinsam mit den Verkehrsverbänden und den Kommunen soll eine effizientere und einheitlichere Organisation des SPNV angestrebt werden. *Die Rufe nach einer Landeseisenbahngesellschaft anstelle der Zweckverbände sind zwar in letzter Zeit leiser geworden. Dennoch werden wir aufmerksam beobachten, wie dieser Punkt im Landtag behandelt wird.*

Ein preiswerter ÖPNV für alle wird als Ziel ausgegeben. Als erster Schritt sollen im Rahmen des e-Tickets eazy vergünstigte Angebote für Schüler*innen, Azubis, Freiwilligendienstleistende, Berufspendler*innen und Senior*innen getestet werden. Die Mittel für das Sozialticket werden verstetigt.

Für die Schiene werden allgemeine Ausbauforderungen (Lückenschlüsse, Engpassbehebung, Digitalisierung (ETCS, digitalisierte

Stellwerke) an den Bund gestellt. Durch den Strukturwandel im Rheinischen Revier nicht mehr gebrauchte Werksbahnen sollen vom Bund übernommen und zur Entlastung des Eisenbahnverkehrs auf der Rheinschiene genutzt werden. Eine Güterverkehrsumfahrung des Knotens Köln über das bestehende und nach Aufgabe der Tagebaue nicht mehr benötigte RWE-Netz soll realisiert werden.

Zur Planungsbeschleunigung will sich das Land beim Bund dafür einsetzen, dass bei Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen, die dem Klimaschutz oder der Barrierefreiheit dienen, künftig einfachere Planungs- und Genehmigungsverfahren angewandt werden. Dies würde beispielsweise den Verzicht auf zeitintensive Planfeststellungsverfahren für die Reaktivierung und Elektrifizierung von Bahnstrecken bedeuten. Dort, wo eine Planfeststellungspflicht besteht, sollen wenigstens vorbereitende Maßnahmen schon erlaubt sein, während das Verfahren läuft.

Auch personell sind noch einige Fragen offen. Der Minister, der seine politische Heimat im Kreis Düren hat, war zwar als Bundestagsabgeordneter auch mit Bahnfragen beschäftigt (u. a. zahlreiche kleine Anfragen zum Zustand der DB-Brücken bundesweit 2014 bis 2017), hat allerdings Biologie studiert und ist nicht unbedingt Verkehrsexperte. Zuletzt war er als Parlamentarischer Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium zuständig für Energiepolitik. Der Staatssekretär Viktor Haase (Grüne) ist Diplom-Biologe und war zuletzt Abteilungsleiter im NRW-Umweltministerium.

Nachdem der langjährige verkehrspolitische Sprecher der Grünen-Fraktion, Arndt Klocke, der auch die Koalitionsverhandlungen im Verkehrsbereich geführt hat, bei der Kabinettsauswahl übergangen wurde, hat er verständlicherweise seinen Rückzug aus diesem Fachgebiet bekanntgegeben. Da auch die übrigen bisherigen Ausschussmitglieder der Grünen nicht mehr im Landtag sind, werden Parlamentsneulinge für die Grünen in den Verkehrsausschuss einziehen. Ob sie sich immer

gegen die Beharrungskräfte im Ministerium werden durchsetzen können, bleibt abzuwarten. Auch FDP und AfD werden ihre Vertretung im Ausschuss neu besetzen müssen, während CDU und SPD voraussichtlich eine Mischung aus erfahrenen und neuen Abgeordneten entsenden werden.

Kommentar

Insgesamt haben die Grünen viele Punkte aus ihrem Wahlprogramm und aus früheren Papieren in die Koalitionsvereinbarung überführen können, die meisten Projekte stehen allerdings

ganz deutlich unter dem Finanzierungsvorbehalt insbesondere bezüglich der Regionalisierungsmittel des Bundes. Man kann ermessen, wieviel alleine für die gewünschte Steigerung des Verkehrsangebots um 60 % erforderlich ist. Erfreulich wäre es, wenn endlich wieder mehr Landesgeld für den Angebotsausbau des kommunalen ÖPNV fließt, und auch die neuen günstigen E-Tarife dürften ohne Landesförderung nicht umsetzbar sein. Eine Finanzierung durch überproportionale Erhöhung der übrigen Ticketpreise wäre kontraproduktiv und wird von PRO BAHN abgelehnt.

Qualität im SPNV deutlich verschlechtert

NRW. (le) Nicht nur die jetzt vorliegenden SPNV-Qualitätsberichte 2021 für NRW und die drei Zweckverbände zeigen es deutlich auf: Die Betriebsqualität hat sich zuletzt drastisch verschlechtert, Verspätungen und Zugausfälle haben zugenommen. Wer in den letzten Wochen unterwegs war oder die Situation auf der Schiene im Internet verfolgt hat, traf auf eine Menge von Störungen und Ausfällen. Wir beleuchten die Hintergründe.

Wie immer bei solchen Situationen gibt es eine Vielzahl von Gründen für die schlechten Ergebnisse. Zusammengefasst sind hierfür insbesondere verantwortlich: Baustellen im Netz, Störungen im Netz, Personalmangel, Fahrzeugmangel, Verspätungen durch Vorrang anderer Züge. In einem ersten Teil wollen wir über die Baustellen und die Störungen im Netz berichten. Die Fortsetzung folgt in der nächsten Ruhrschiene. Dabei geht es dann auch um die zahlreichen Zugausfälle aufgrund von Personalmangel. Da sich die Nachrichten hierüber zur Zeit überschlagen (nach augenblicklichem Stand sollen alleine acht Linien von DB Regio bis zum 15.09. ganz ausfallen oder stark eingeschränkt verkehren), haben wir uns entschlossen, das Thema erst in der nächsten Ausgabe zu behandeln.

Bahnbaustellen vervielfacht

In den letzten Jahren hat die Zahl der Baustellen im DB Netz extrem zugenommen. Der VRR spricht von einer Steigerung der Zahl auf das Achtfache innerhalb von fünf Jahren. Ein Blick auf www.zuginfo.nrw am 08.08. zeigt für NRW insgesamt 78 Baustellenmeldungen. Die

Vorschau auf das geplante Baugeschehen im Netz lässt erahnen, dass in den nächsten Jahren noch mehr Baustellen mit noch größeren Auswirkungen auf den Zugverkehr bevorstehen. Dies führt dazu, dass langlaufende Linien wie der RE 5 (Wesel – Koblenz) schon einmal zeitgleich mit drei Baustellen zu kämpfen haben, die auch unterschiedliche Zeiträume und Tageszeiten betreffen können. An einem einzelnen Tag gibt es dann ganz unterschiedliche Fahrpläne und Laufwege. Noch stärker trifft es den Fernverkehr mit seinen noch längeren Relationen, die auch durchweg über die hochbelasteten Hauptstrecken und Bahnknoten führen. Dass bei diesem Baugeschehen auch auf örtliche Veranstaltungen kaum noch Rücksicht genommen wird, kann man dieses Jahr an den Bauarbeiten rund um Paderborn beobachten. Während der gesamten Laufzeit der Documenta 15 entfällt der Fernverkehr auf der Strecke Hamm – Kassel ersatzlos, der RE 11 endet in Unna bzw. Hamm, und zwischen Soest und Kassel gibt es ganz unterschiedliche Sperrabschnitte mit Schienenersatzverkehr (SEV). Einzig zu den Karnevals-Sessionshöhepunkten scheut die DB noch vor allzu massiven

Einschränkungen in den Knoten Köln und Düsseldorf zurück.

Problematisch sind vielfach die Baustellenfahrpläne. Baubedingte Fahrzeitverlängerungen, z. B. wegen Geschwindigkeitsreduzierung, werden kaum in die Fahrpläne eingebaut. Manchmal gibt es Hinweise in den Fahrplänen wie beim RE 19 „Verspätung bis 10 Minuten zu erwarten“. Die Internet-Fahrplanauskunft zeigt dies allerdings nicht an, so dass der Fahrgast am Umsteigebahnhof oft böse überrascht wird.

Immer wieder kommt es vor, dass die Fahrpläne Zugkreuzungen in einleisig befahrenen Abschnitten vorsehen, so dass weitere Verspätungen vorprogrammiert sind. Ebenso bekommen häufig Fernverkehrszüge wegen Baustellen andernorts veränderte Zeitlagen und geraten dann mit Nahverkehrszügen in Konflikt, deren Fahrpläne meist nicht angepasst werden, der in der Regel zu Lasten der Nahverkehrsfahrgäste gelöst wird. Wichtige Anschlüsse werden nur in den seltensten Fällen angepasst, so dass der Integrale Taktfahrplan mit seinen Anschlüssen während der Bauzeiten weitgehend außer Kraft gesetzt ist.

Über die Qualität der angebotenen SEV-Verbindungen könnte ein eigenes Kapitel geschrieben werden. Selbst bei immer wiederkehrenden Baustellen kommen ganz unterschiedliche Subunternehmer zum Einsatz, in der Regel ohne ausreichende Ortskenntnisse und damit selten in der Lage, Fahrgäste ausreichend zu informieren. Anschlusssicherung von verspäteten Zügen auf die SEV-Busse ist insbesondere an größeren Bahnhöfen nur selten zu finden. In solchen Fällen sieht man dann oft größere Gruppen von Fahrgästen, die telefonisch ihre Weiterreise durch Abholung versuchen zu organisieren. Dennoch ist der nächstfolgende SEV-Bus dann oft überlastet.

Baustellenkommunikation

Auch die Ankündigung und Bekanntmachung der Baustellen im SPNV lässt immer mehr zu wünschen übrig. Während im Fernverkehr in der Regel zwei Monate vorher eine Ankündi-

gung erfolgt und die Fahrplanänderung in der Auskunft eingepflegt ist, erhält der Fahrgast im SPNV oft erst sehr kurzfristig die korrekte Information. Da kann es schon mal sein, dass laut DB-Fahrplanauskunft angeblich doch noch ein Zug auf der gesperrten Strecke unterwegs ist. Oder es werden bei mehreren Betreibern auf einer Strecke die Ersatzfahrpläne zu unterschiedlichen Zeiten in die Auskunft eingepflegt, so dass in der Zwischenzeit ganz skurrile Fahrempfehlungen gegeben werden.

Was an den Bahnhöfen vor Ort angezeigt und ausgehängt wird, liegt alleine in der Hand von DB Station & Service. Die neuen einzeiligen Anzeigen an kleineren Bahnhöfen sind mit der Flut an Meldungen oft überfordert. Bis der Fahrgast die gewünschte Nachricht über seine Linie lesen kann, laufen erst andere Hinweise über andere Linien, Corona-Maßnahmen, SEV-Haltestellen, und schon ist wieder eine Minuten herum, die Anzeige zeigt die aktuelle Uhrzeit und beginnt von vorne. Aushänge über Fahrplanänderungen fehlen schon einmal, oder aber sie bleiben viel zu lange hängen. An großen Bahnhöfen finden sie sich zumeist nur an den Aufgängen zu oder auf den Bahnsteigen, wo die entsprechenden Züge verkehren. Und wenn dann mal das Gleis gewechselt wird, ist Information schwer zu finden.

Inzwischen gibt es aufgrund eines Landesprogramms zur verbesserten Baustellenkommunikation zwar Aushänge in landesweit einheitlichem Design, die auf Bauarbeiten und die Auswirkungen auf den Zugverkehr hinweisen. Nach einer frühzeitigen Vorankündigung sechs Monate vor Baubeginn wird in einer zweiten Phase drei bis sechs Wochen vor dem Baustart eine Bauankündigung mit Hinweisen auf die Art und Dauer der Einschränkungen erfolgen. Etwa zwei Wochen vor dem Start sollen dann die Informationen zu Reisealternativen vorliegen, die per QR-Code abgerufen werden können. Die Baustellenfahrpläne liegen dann aber weiterhin in unterschiedlichen Designs der einzelnen EVU vor, Gesamtfahrpläne für alle Verbindungen auf einer Strecke sind weiterhin

eher die Ausnahme.

Im Internet hat sich www.zuginfo.nrw als landesweite Plattform für Informationen zu Baustellen, Störungen, Zugausfällen usw. etabliert. Leider ist die Information bei den einzelnen EVU nicht immer einheitlich. Weiterhin fehlen noch einige EVU, so in unserem Raum die Hessische Landesbahn und die Westfalenbahn.

Eckpunkte Zukunft der Schiene

Dass nach den Bauarbeiten auf einem Streckenabschnitt oft schon bald die nächste Baumaßnahme mit Vollsperrung ansteht, ist für Fahrgäste sehr frustrierend und hat jetzt auch die Politik auf den Plan gebracht. Bundesverkehrsminister Volker Wissing hat dazu am 22.06. „Eckpunkte zur Zukunft der DB und der Schiene“ vorgestellt. Aus dem Papier geht hervor, dass die Pünktlichkeit im DB-Fernverkehr und bei DB-Cargo, die von 2015 bis 2019 zwischen 72 und 80 % dümpelte und sich Corona-bedingt in 2020 auf rund 85 % verbesserte, in 2022 auf Werte unter 65 % abgefallen ist. Die Betriebslage zeige, dass gleichzeitiges Wachsen und Modernisieren an zu vielen Tagen und auf zu vielen Korridoren die Betriebsqualität und Pünktlichkeit erheblich beeinträchtigt. Minister Wissing: „80 % Prozent der Störungen gehen auf das Netz zurück. Das darf nicht länger ignoriert werden. Uns bleibt keine andere Wahl: Wir müssen generalsanieren.“

Besonders problematisch ist der Teil des Netzes, der als hoch belastet gilt, mit einer durchschnittlichen Belastung von 125 %. Bundesweit sind dies zur Zeit rund 3.500 km mit 235 Mio. Zug-km im Jahr. In NRW zählt dazu die Verbindung Hannover – Bielefeld – Dortmund – Essen – Duisburg – Köln – Koblenz und Köln – NBS – Frankfurt. Bis 2030 wird das hoch belastete Netz auf über 9.000 km mit rund 700 Mio. Zug-km anwachsen. In NRW kommen folgende Strecken hinzu:

- Hamm – Hagen – Wuppertal – Köln
- Dortmund – Essen-Altenessen – Duisburg
- Arnhem – Oberhausen
- Bremen – Münster – Recklinghausen – Essen

- Köln – Aachen.

Das hoch belastete Netz soll zu einem Hochleistungsnetz entwickelt werden mit einer dauerhaften und nachhaltigen Verbesserung aller pünktlichkeitsrelevanten Gewerke. Der Ansatz unterscheidet sich gegenüber der bisherigen Praxis in drei Punkten:

1. Bau-Erneuerungs-Maßnahmen werden gebündelt und es wird konsequent auf Kapazität gesetzt. Bislang folgt die Sanierung je Gewerk – z. B. Schwellen und Schotter, Gleise und Weichen, Signale und Stellwerke, Bahnsteige – primär dem Zustand und Alter folgend. Darauf ist auch die Finanzierung ausgerichtet. Das hat zur Folge, dass auf ein und derselben Strecke in kurzen Abständen mehrfach gesperrt werden muss, ohne spürbare Verbesserungen. In den hochbelasteten Schienenkorridoren, die in diesem Jahrzehnt noch keine Neubaustrecke zur Entlastung erhalten, wird das Bauen von der schrittweisen Einzelsanierung ab sofort auf die komprimierte Generalsanierung über alle Gewerke hinweg umgestellt. Die Strecke wird einmal gesperrt und ist dann für viele Jahre baufrei.

2. Es wird modernisiert statt lediglich ein 1:1-Ersatz verbaut. Die Sanierung folgt heute überwiegend dem Prinzip „1:1-Ersatz“ und der Mittelverfügbarkeit einzelner Programme, z. B. für Bestandserhalt, Elektrifizierung, Lärmsanierung, Digitalisierung und Bahnhöfe. Praktisch heißt das: Nach einer Sanierung ist die Strecke nicht wesentlich leistungsfähiger. Die Generalsanierungen werden ab sofort verbunden mit Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität und der Robustheit, nach dem Prinzip „mehr als 1:1-Ersatz“. Die verbauten Komponenten haben erhöhte Ausstattungsstandards in Bezug auf Lebensdauer, Robustheit und Zuverlässigkeit. Das Instandhaltungsregime soll auf Verfügbarkeit optimiert werden, mit mehr Prävention, frühzeitiger Prädiktion und schneller Entstörung. Gleichzeitig wird die Basis für die Digitalisierung des Schienensystems gelegt. Die Hochleistungskorridore erhalten einen erstklassigen Ausstattungsstandard. Sie

können damit mehr Züge aufnehmen, ohne negative Auswirkungen auf die Pünktlichkeit. Es sollen künftig mehr Wechselweichen und Signaltechnik auch für die Gegenrichtung eingebaut werden, um bei Störungen und künftigen Baustellen eine flexiblere Betriebsführung zu gewährleisten.

3. Der Bauvorgang selbst soll kundenorientiert erfolgen. Die bisherigen Finanzierungsbedingungen zielen vor allem darauf ab, so kostengünstig wie möglich zu bauen. Potenziale für schnelleres und damit kundenfreundliches Bauen werden dabei nicht ausgeschöpft. Beim Bestandserhalt stellt der Bund erstmals zusätzliche Mittel für kundenfreundliches Bauen bereit. Das wird künftig auf den Hochleistungskorridoren ausgeweitet: Gemeinsam mit der Bauwirtschaft werden hochverdichtete und kapazitätsschonende Bauverfahren implementiert und die Ressourcen gestärkt. Die Einschränkungen einer Baumaßnahme für Fahrgäste und Wirtschaft werden so deutlich verringert. Alle Maßnahmen erfolgen dabei im engen Dialog mit allen beteiligten Akteuren. Auch die Fahrgäste werden stärker in den Blick genommen, etwa bei der Planung alternativer Schienenersatzverkehre.

Kommentar

Das bisherige Baustellenmanagement ist schon eine abenteuerliche Konstruktion. Für die Finanzierung von Aus- und Neubaumaßnahmen werden umfangreiche gesamtwirtschaftliche Berechnungen angestellt, in denen auch die Auswirkungen auf die Fahrgäste (z. B. Zeitgewinne) oder die Umwelt (z. B. Schadstoffminderung) eingerechnet werden. Erst wenn der gesamtwirtschaftliche Nutzen größer ist als die gesamtwirtschaftlichen Kosten, darf eine Maßnahme mit öffentlichen Mitteln gefördert werden. Bei der Bauausführung und der laufenden Unterhaltung des Netzes wird dann aber nur noch die betriebswirtschaftliche Sichtweise gepflegt, und zwar nur aus Sicht von DB Netz. Man müsse ja mit dem Geld der Steuerzahler sparsam umgehen, und au-

Berdem ist eine Aktiengesellschaft gesetzlich zur Erzielung maximaler Gewinne verpflichtet. Außer Betracht bleiben dabei die betriebswirtschaftlichen Folgen für andere Unternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen ebenso wie Aufgabenträger oder Bahnspediteure haben Mehrkosten und Mindereinnahmen. Und die gesamtwirtschaftliche Sichtweise fehlt gänzlich: Fahrzeitverlängerungen für Bahnkunden, Abwanderung von Fahrgästen und Güterkunden auf die Straße, mehr Verkehrsunfälle, usw.

Bleibt zu hoffen, dass bei der von Minister Wissing für den 01.01.2024 angekündigten Neuordnung der Infrastruktursparte der DB der gesamtwirtschaftliche Blick Vorrang bekommt. Die entsprechende Passage im Papier gibt schon eine Vorahnung, welche Hindernisse hier beseitigt werden müssen: „Die Finanzierungsstruktur sowie die rechtliche Ausgestaltung der Gemeinwohlorientierung und der Infrastruktursparte sind derzeit Gegenstand intensiver Prüfungen. Ziel ist es u. a., die derzeit aufgrund der teilweise unterschiedlichen Interessenlagen von Bund und DB AG sehr komplexe Finanzierungsstruktur zu vereinfachen, um so die Umsetzung von Maßnahmen zu beschleunigen und auch mehr als bisher Maßnahmen zu ermöglichen, an denen die DB AG kein unmittelbares wirtschaftliches Interesse hat, die aber aus klima- und verkehrspolitischen Motiven wünschenswert sind.“ Die missglückte Bahnreform lässt sich nicht so einfach reparieren.

Störungen im Netz

Sind die Baustellen für den Fahrgast mit Vorabinformation halbwegs vorhersehbar, behindern unterschiedliche Störungen im Netz tagtäglich den Bahnverkehr auf den unterschiedlichsten Strecken. Der Blick auf das Portal www.zuginfo.nrw zeigt die ganze Palette auf: Reparatur an einer Strecke, Reparatur an einem Signal, Reparatur an einem Bahnübergang, Personen auf der Strecke, Stellwerksausfall, Reparatur an einer Weiche,... Es gibt zwar einige externe Ursachen, vor allem Schäden durch Unwetter oder Unfälle mit Personen-

schaden. Der Großteil der Störungen beruht jedoch auf Mängeln im Netz, die auf Überalterung der Anlagen oder unzureichende Wartung bzw. Überwachung zurückzuführen sind. Wie lange solche Störungen voraussichtlich andauern, wird nur selten richtig angegeben. „Bisher haben wir leider keine Informationen zur Dauer der Sperrung“ heißt es meist bei www.zuginfo.nrw. Eine Ahnung, ob es eher Stunden oder Tage sind, bekommt man, wenn man auf das angegebene Ende schaut. Auch die Hinweise auf die Folgen der Störungen sind sehr unscharf: „Die Züge fahren in dem betroffenen Streckenabschnitt langsamer. In der Folge kommt es jetzt zu Verspätungen und es kann zu Teilausfällen kommen.“ heißt es

dann. Schließlich fast immer die Empfehlung „Bitte prüfen Sie Ihre Reiseverbindung kurz vor der Abfahrt des Zuges.“ Egal ob man die Fahrplanauskunft der Bahn oder die des VRR nimmt, der Fahrgast weiß aus Erfahrung, dass die Angaben wenig zuverlässig sind. Da sollen schon einmal Züge in der DB-Auskunft zur selben Minute an mehreren Bahnhöfen sein. Andere Züge haben laut grüner oder roter Zeitangabe bereits einige Bahnhöfe passiert, sind wenige Minuten später aber noch gar nicht so weit. Gerade die angebliche Istzeit ist wenig aussagekräftig. Hinweise auf empfohlene Alternativverbindungen sind äußerst selten. Über die Anzahl der Störungen im Netz ist leider keine Statistik verfügbar.

DB Regio holt Niederrhein-Münsterland-Netz

Gelsenkirchen/Unna. (le) Bei der Ausschreibung für das Teilnetz 2 des Niederrhein-Münsterland-Netzes hat sich DB Regio gegen Mitbewerber durchgesetzt und wird ab Dezember 2025 die Linien RE 44 (Bottrop – Moers – ab Mitte 2026 Kamp-Lintfort), RB 31 (Duisburg – Xanten) und RB 36 (Oberhausen – Duisburg-Ruhrort) von der NordWestBahn (NWB) übernehmen. Ein Jahr später folgt dann der RE 14 (Essen-Steele – Borken/Coesfeld), bislang ebenfalls von der NWB gefahren, bis dann Ende 2028 auch die schon von DB Regio betriebene RB 43 (Dortmund – Dorsten) zum Niederrhein-Münsterland-Netz hinzukommt. Der Verkehrsvertrag läuft bis Dezember 2040.

Das Teilnetz 1 mit dem RE 10 (Düsseldorf – Kleve, Betriebsaufnahme Ende 2028) und der neuen RB 37 (Geldern – Neuss, ab Ende 2027) wird in einem späteren Wettbewerbsverfahren vergeben. Zum Einsatz kommen in beiden Teilnetzen batterie-elektrische Züge (BEMU), die in einem vorgeschalteten Wettbewerb ausgeschrieben wurden. Entsprechend dem NRW-RRX-Fahrzeugfinanzierungsmodell liefert der Hersteller nicht nur die Fahrzeuge, sondern übernimmt auch die Wartung für die geplante Einsatzdauer von rund 30 Jahren. Bei dieser Ausschreibung hatte sich der spanische Hersteller Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles S.A. (CAF) mit seinem Fahrzeugtyp „Civity BEMU“ durchgesetzt. Er wird für das Niederrhein-Münsterland-Netz 63 Züge in zwei Größen liefern: 15 rund 45 Meter lange Fahrzeuge mit 120 Sitzplätzen und 48 rund 55 Meter lange Fahrzeuge mit 160 Sitzplätzen.

Für die einzelnen Linien gibt es unterschiedliche Anforderungen an die Reichweite für den Batteriebetrieb. Diese beträgt 65 Kilometer für RE 44 und RB 31 und 90 Kilometer für RE 14, RB 36 und RB 43. Für den RE 10 und die RB 37 beträgt die Reichweite 220 Kilometer mit einer Nachlademöglichkeit von 10 Minuten nach einer Strecke von 110 Kilometern. Hierfür ist eine Nachladestation in Kleve geplant. Die Fahrzeuge müssen innerhalb kurzer Zeit für eine andere Reichweite bzw. das andere Teilnetz umgebaut werden können.

Die Fahrzeuge gehören den Eigenbetrieben von VRR und NWL, die dafür Annuitätendarlehen mit festen Raten über die gesamte Laufzeit der Kreditverträge bei der Europäischen Investitionsbank und der NRW.BANK aufgenommen haben. Auch diese Vergabe wurde europaweit ausgeschrieben.

Auf den Linien im Teilnetz 2 wird überwie-

gend das bisherige Angebot gefordert. Mit Start des Betriebs nach Kamp-Lintfort soll der RE 44 dann durchgängig die Gesamtstrecke bedienen (heute abends und am Wochenende nur Bottrop – Duisburg). Für die RB 43 ist werktags tagsüber ein 30-Minuten-Takt zwischen Dortmund und Wanne-Eickel vorgesehen.

Für die NWB ist der Verlust von vier Linien ein herber Rückschlag für ihre Aktivitäten in

NRW, die neben dem auslaufendem Betrieb des RE 10 jetzt noch das OWL-Dieselnetz Los Süd (Vertrag bis 12/2025) umfassen. Dieses Netz soll ab 12/2027 in einem neuen größeren „Netz nördliches Westfalen“ aufgehen. Weiterhin bedienen der RE 18 (Oldenburg – Osnabrück) und die RB 58 (Bremen – Vechta – Osnabrück) mit dem Halt in Halen einen kurzen Streckenabschnitt in NRW.

VRR-Vorstand neu aufgestellt

Gelsenkirchen. (le) Nach langem Ringen wurde am 14.06. der VRR-Vorstand neu aufgestellt. Die CDU-Fraktion im Verwaltungsrat hatte Anfang des Jahres deutlich gemacht, dass sie den von ihnen benannten Vorstandssprecher Roland Lünser, dessen Amtszeit bis Ende 2023 lief, nicht mehr unterstütze und ihn nicht für eine zweite Amtszeit nominieren wolle. Die anderen Fraktionen im VRR erklärten, dass sie bereit wären, Lünser erneut zu unterstützen, was allerdings für die erforderliche Zwei-Drittel-Mehrheit nicht ausgereicht hätte.

Der andere Vorstand, der von der SPD nominierte Luis Castrillo, zuständig für Tarif und Marketing, sollte nach den Regularien des VRR im ersten Halbjahr 2022 für eine weitere Amtszeit gewählt werden, da sein bisheriger Vertrag Ende 2022 ausläuft. Die CDU wollte eine Paketlösung für beide Wahlen durchsetzen und verhinderte die Wiederwahl im ersten Quartal. Nachdem Roland Lünser seine Bereitschaft zu einer vorzeitigen Vertragsauflösung zum 30.06.2022 erklärt hatte, wurde dann im Juni-Verwaltungsrat die langjährige Prokuristin und Leiterin der Rechtsabteilung, Gabriele Matz, für die Übergangszeit bis zum Jahresende 2023 als neue Vorstandssprecherin, zuständig für die kaufmännischen und rechtlichen Bereiche und das SPNV- und Nahverkehrsmanagement, gewählt. Für den Zeitraum ab 01.01.2024 wird gegenwärtig mit externer Unterstützung ein Verfahren zur Neubesetzung aufgelegt. Luis Castrillo wurde für eine weitere fünfjährige Amtszeit wiedergewählt.

Kommentar

PRO BAHN bedauert den Abgang von Roland Lünser, der als Bahn-Praktiker (gelernter Eisenbahner) gerade im Bereich SPNV den VRR weiter vorangebracht hat. Seine von der CDU angeführten Versäumnisse, u. a. zu geringer Einsatz für die Integration des

Niederrheins in den Alt-VRR, für die Dekarbonisierung sowie für die Verkehrswende, sind für uns nicht stichhaltig. Dass ihm die CDU auch noch ein zu langes Bemühen um eine gütliche Vereinbarung mit Abellio vorwirft und dabei seine seinerzeitige Wahl im Nachhinein als Fehler bezeichnet, ist aus Fahrgastsicht kaum nachvollziehbar. Lünser war vor dem Wechsel zum VRR Chef von Abellio Rail NRW.

Jetzt gilt es den Blick nach vorne zu richten. Gerade nach der Abellio-Pleite und dem Keolis-Rückzug aus dem deutschen Markt ist die Diskussion um neue Lösungen für die SPNV-Verträge entbrannt. Ins Gespräch gebracht werden dabei auch Lösungen mit EVU, die sich im Besitz der Aufgabenträger bzw. ihrer Kommunen befinden und damit eine Direktvergabe ermöglichen, wie es bereits mit der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH erfolgt und auch bei der Westfälischen Landes-Eisenbahn GmbH möglich ist. Da außerdem u. a. durch die Fahrzeugfinanzierung nach dem VRR-bzw. RRRX-Modell bei der „ZV VRR Eigenbetrieb für Fahrzeuge und Infrastruktur“ ein Anlagevermögen in Höhe von über 1 Mrd. Euro besteht, wäre der VRR gut beraten, auch ab 2023 wieder einen Eisenbahnfachmann, am besten mit der Befähigung zum Eisenbahnbetriebsleiter, an seiner Spitze zu haben.

Neuer Bahnschaden in Lüdenscheid

Lüdenscheid. (le) Neue Hiobsbotschaft für Bahnkunden in Lüdenscheid. Seit dem 01.07. ist jetzt auch die Bahnstrecke zwischen Lüdenscheid und Lüdenscheid-Brügge gesperrt. Die Bahn hatte zuvor bei einer Inspektion Schäden am mittleren Pfeiler des Bauwerks entdeckt, die sich als schwerwiegend herausstellten.

Ein vorgelagerter Strömungsabweiser war durch das Hochwasser stark beschädigt worden. Dadurch hatten die Wassermaßen seit der Hochwasser-Katastrophe im Juli 2021 direkt auf den Pfeiler gedrückt und dessen Tragfähigkeit entscheidend geschwächt. Der Mittelpfeiler der Brücke wurde offenbar in Folge des Hochwassers im vergangenen Jahr beschädigt und ist um gut 10 cm abgesackt. Die Bahn spricht davon, dass aufgrund der Schäden mittelfristig ein Neubau der Brücke aus dem 19. Jahrhundert erforderlich ist. Jetzt soll untersucht werden, wie bis dahin eine Behelfsbrücke installiert werden kann.

Da über die Brücke neben dem Gleis nach Lüdenscheid auch das zur Zeit noch gesperrte

Gleis Richtung Hagen verläuft, ist zu befürchten, dass sich auch die bislang für den Dezember geplante Wiederaufnahme des Zugverkehrs der RB 52 (Dortmund – Lüdenscheid) zwischen Rummenohl und Brügge weiter verzögern könnte. Damit stünde der Start der geplanten zusätzlichen Verbindung auf der Volmetalbahn, der RE 55 (Meinerzhagen – Hagen), ebenso erst einmal in den Sternen. In den nächsten Wochen will die DB sich näher äußern.

Zunächst müssen Fahrgäste der RB 25 (Lüdenscheid – Köln Hansaring) zwischen Lüdenscheid und Lüdenscheid-Brügge auf den Schienenersatzverkehr umsteigen, wodurch sich die Fahrzeit Richtung Lüdenscheid um acht und Richtung Köln um zwölf Minuten verlängert.

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: -

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

PRO BAHN-Tag der Schiene in Löhne

(red) Zum internationalen Tag der Schiene am 17.09.2022 lädt der PRO BAHN-Landesverband zu einer öffentlichen Veranstaltung in das Empfangsgebäude des Bahnhofs Löhne (Westf) ein. Um 13:30 Uhr wird der PRO BAHN-Fahrgastpreis an Kai Schulte, den Leiter des Kompetenzzentrums ITF NRW (Bielefeld), verliehen. Um 14:00 folgen Vorträge von Rainer Engel (PRO BAHN) und Carsten-Alexander Müller (DB-Planungsteam) zur Neubaustrecke Hannover – Bielefeld. Ab 14:45 Uhr erläutert ein Vertreter des Vereins „Löhne umsteigen DER BAHNHOF e.V.“ das Konzept des Bürgerbahnhofs.

Löhne ist per Bahn mit dem RE 6 (RRX) (Köln – Minden), den RE-Linien 60, 70 und 78 sowie der RB 77 aus allen Richtungen gut erreichbar. Abonnenten der NRW-Tarifverbünde können den Veranstaltungsort im Rahmen der NRW-Abo-Aktion an diesem Tag ohne Aufpreis erreichen und noch einen Mitfahrer kostenlos mitnehmen.

August

Dienstag, 16.08.2022, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, Anmeldung: ebberts@probahn-ruhr.de

Dienstag, 23.08.2022, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, Anmeldung: grenz@probahn-ruhr.de

September

Mittwoch, 07.09.2022, 17:00 Uhr
AK Bahnverkehr Hagen, virtuell, Anmeldung: christian.strähler@gmx.de

Donnerstag, 09.09.2022, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund, Anmeldung: mantel@probahn-ruhr.de

Samstag, 17.09.2022, 13:30 Uhr
öffentliche PRO BAHN-Veranstaltung zum Tag der Schiene, siehe linke Spalte, Bahnhof Löhne, ☒ Löhne. Ab 15:30 Uhr Landesversammlung, Einladung erfolgt per Post

Dienstag, 20.09.2022, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, Anmeldung: ebberts@probahn-ruhr.de

Dienstag, 27.09.2022, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, Anmeldung: grenz@probahn-ruhr.de

Oktober

Donnerstag, 13.10.2022, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandestr. 15, Münster, Anmeldung siehe Februartermin

Donnerstag, 13.10.2022, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund, Anmeldung: mantel@probahn-ruhr.de

Dienstag, 18.10.2022, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, Anmeldung: ebberts@probahn-ruhr.de

Dienstag, 25.10.2022, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, Anmeldung: grenz@probahn-ruhr.de

November

Donnerstag, 10.11.2022, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund, Anmeldung: mantel@probahn-ruhr.de

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.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

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)