



Gestern und morgen? Straßenbahn in Münster

Münster. (ws) Ende Oktober lud PRO BAHN Münsterland zur Auftaktveranstaltung zur Wiedereinführung der Straßenbahn in Münster. Mit rund 40 interessierten Schienenfreund*innen diskutierte Wolfgang Seyfert von der Straßenbahninitiative Osnabrück in der B-Side am Stadthafen in Münster die Perspektiven für den schienengebunden Nahverkehr in Städten und speziell in Osnabrück und Münster.



Wolfgang Seyfert (r.) von der Stadtbahn-Initiative Osnabrück warb bei PRO BAHN Münsterland für ein Revival der Straßenbahn in Münster. Foto: Wolfgang Bensberg

Münster. (ws) Werner Szybalski vom Pro-Bahn-Vorstand im Münsterland hatte zuvor im Stadthaus 3 am Albersloher Weg vor dem Hintergrund der restaurierten „Elektrischen“, wie die Straßenbahn von den Münsteraner*innen genannt worden war, über die gut 50-jährige Geschichte der Tram in der Domstadt informiert. Vor genau 70 Jahren endete die Geschichte der Tram in Münster – allerdings nur vorläufig,

In dieser Ausgabe:

- S. 1 – 3: **Straßenbahn Münster**
- S. 3 – 6: **Baustellen, Notfahrpläne**
- S. 7 – 10: **SPNV-Fahrplan 2025, Essen**
- S. 10 – 11: **25 Jahre PRO BAHN Ruhr**
- S. 11 – 12: **Impressum, Termine**

wenn auf die Meinung der Teilnehmer*innen der Pro-Bahn-Veranstaltung gehört wird.

Osnabrück: Wiederbelebung der Tram machbar

Der Rat der Stadt Osnabrück hatte eine Machbarkeitsstudie für die Reaktivierung der Tram in Auftrag gegeben. Dies allerdings nur, weil die Straßenbahn-Initiative Osnabrück (SBI) zuvor rund 5.000 Unterstützungsunterschriften für die Wiedereinführung der Tram in Osnabrück gesammelt hatte. Das 80.000 Euro teure Gutachten des Dresdener Planungsbüros VKT stellte die SBI-Mitglieder zufrieden, denn es bescheinigte ihnen, dass es durchaus realistische Perspektiven für die Renaissance des Schienenverkehrs in Osnabrück gibt.

„Die Straßenbahn allein ist nicht die Lösung, aber sie ist die Königin der Mobilität“, unterstrich der emeritierte Professor Wolfgang Seyfert aus Osnabrück gleich zu Beginn seines Vortrages. Zunächst verglich er die verkehrliche Situation zwischen Münster und Osnabrück, die überraschend viele Parallelen aufweise. So sind im Vergleich mit gleichgroßen deutschen Städten Münster und Osnabrück bei der Verkehrswegunutzung (Modalsplit) beide Schlusslicht in den Bereichen Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Fußverkehr.

Seyfert hielt fest, dass es Münster ganz gut gelingt, den motorisierten Individualverkehr (Autos) einzuschränken, um aber kritisch für die genannten Schlusslichtpositionen der benachbarten Orte anzumerken: „Bei Städten der Größe von Münster und Osnabrück brauchen Fußgänger*innen einen gut funktionierenden ÖPNV. Die Städte mit hohem ÖPNV-Anteil haben eine Tram.“

Renaissance der Straßenbahn in Frankreich

In französischsprachigen Städten erlebt die Tram seit den 1980er Jahren eine Renaissance. Seyfert: „1971 waren in Frankreich nur noch drei kleine Tramsysteme übrig: in Saint-Étienne, drei

Kilometer Strecke in Marseille und in Lille.“ 1975 erfolgte die Cavallé-Initiative. Marcel Cavallé, Staatssekretär im Verkehrsministerium in Paris, forderte in einem Brief die Stadtverwaltungen von Bordeaux, Grenoble, Nancy, Nice, Rouen, Strasbourg, Toulon und Toulouse auf, Konzepte für ihren Stadtverkehr zu entwickeln. „Alle Cavallé-Städte – bis auf Toulon – haben heute eine Tram. Toulouse baut gerade. Viele andere Städte, auch die ganz großen wie Paris, Marseille und Lyon, setzen inzwischen auf die Tram. Spät, aber umfassend, kam der Umschwung in Bordeaux. Die Stadt wurde vom Nachzügler zum Vorreiter in Sachen Straßenbahn und Stadtentwicklung. So gelang der Wandel von einer etwas heruntergekommenen Hafenstadt zum Weltkulturerbe in 2007“, erläuterte Seyfert, der anschließend ein Beispiel aus seiner Heimat vorrug.

In Ulm sollte die letzte 5,5 Kilometer lange Straßenbahnstrecke 1975 stillgelegt werden. Dies wurde durch Proteste der Bürger*innen verhindert. Später konnte diese Tramlinie verlängert werden und zwischen 2015 und 2018 wurde eine zweite Linie gebaut. „Heute sorgen rund 50 Prozent aller Fahrgäste auf den nur zwei Straßenbahnlinien dafür, dass in Ulm die Tram das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs bildet“, berichtete der Osnabrücker.

Optimaler Planungsprozess in Calgary

Calgary im südlichen Kanada ist das Zentrum der kanadischen Öl- und Gasindustrie mit über 1,6 Millionen Einwohner*innen. „Das 2005 gestartete Projekt Imagine Calgary, war eine umfassende kommunale Visions- und strategische Planungsinitiative, die die langfristige Entwicklung von Calgary beeinflussen sollte“, verdeutlichte Seyfert. Dieser Planungsprozess sei aus seiner Sicht optimal verlaufen: „Das vermutlich breiteste Beteiligungsverfahren weltweit. In 18 Monaten, von 2005 bis 2007, waren 18.000 Bürger*innen am Verfahren beteiligt.“ Mit einem Planungshorizont von 50 bis 100

Jahren wurde die gesamte Stadtentwicklung entlang von festgelegten Verkehrskorridoren, die schon ab Baubeginn mit öffentlichen Verkehrsmitteln bedient wurden, geplant. „Dabei ist die Tram das Rückgrat und die letzte Stufe der Verkehrsplanung. Weil so jede neue Bahn sofort ziemlich voll war, blieben die Betriebskosten der Tram pro Passagier von Beginn an niedrig bei einem Sechstel der Betriebskosten eines Busses.

Baustellen und Notfahrpläne bremsen SPNV

Gelsenkirchen/Unna. (le) Der SPNV-Jahresfahrplan 2025 steht unter schlechten Vorzeichen: Die Einschränkungen durch Baustellen werden immer größer und der Personalmangel bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erfordert Notfahrpläne.

Auch in 2025 wird das Baugeschehen auf zahlreichen Strecken den Bahnbetrieb beeinträchtigen. Alleine die Baumaßnahmen, die mehr als eine Woche dauern, sind zu zahlreich, als dass wir sie hier auflisten können. Daher nennen wir hier nur solche mit größeren und länger anhaltenden Auswirkungen.

Beim Ausbau der Betuwestrecke Oberhausen – Emmerich (Grenze) hat am 01.11.2024 eine 80-wöchige Teilspernung des Streckenabschnitts Voerde Üst – Wesel begonnen (wir berichteten in **Ruhrschiene 2024#3**), wodurch dieser Abschnitt bis zum 17.05.2026 nur eingleisig befahren werden kann. Innerhalb dieser 80 Wochen ist die Gesamtstrecke in einzelnen Zeiträumen von bis zu acht Wochen insgesamt 20 ganze Wochen und zusätzlich noch an 13 Wochenenden von Freitag 21 Uhr bis Sonntag 24 Uhr ganz gesperrt. Ab Februar 2025 wird während der Vollsperrungen auch die Generalsanierung der Strecke durchgeführt.

Während der Teilspernungen kann nur der RE 19 den üblichen Linienweg von Düsseldorf nach Arnhem und Bocholt bedienen, muss aber den Halt Friedrichsfeld auslassen. Einer der drei HVZ-Zusatzzüge Düsseldorf – Emmerich kann nicht verkehren. Der RE 5 (planmäßig Koblenz – Köln – Oberhausen – Wesel/Emmerich) und der RE 49 (planmäßig Wuppertal – Essen – Oberhausen – Wesel) können nur bis zu einem provisorischen Bahnsteig in Friedrichsfeld im

Zürich: für Tram und Fahrrad

Die Züricher*innen lieben ihre Straßenbahn, berichtete Wolfgang Seyfert. Drei Mal (1960 mit 70 Prozent, 1962 mit 63 Prozent und 1973 mit 71 Prozent) lehnten sie in Volksabstimmungen die Verlegung der Tram in den Untergrund ab und 2020 stimmten sie für ein 130 Kilometer langes Velovorzugsroutennetz in der Stadt. „Viel mehr geht nicht“, so Seyfert.

Industriegebiet fahren. Dieser konnte wegen Verzögerungen beim Bau leider nicht planmäßig am 25.11., sondern erst am 16.12. in Betrieb genommen werden.

Die Obere Ruhrtalbahn wird vom 22.06. bis 21.09. zwischen Bestwig und Brilon Wald gesperrt, was Auswirkungen auf den RE 17 und den RE 57 hat.

Wegen Bahnsteigbauarbeiten in Duisburg Hbf können seit August 2024 einige Linien den Bahnhof nur eingeschränkt anfahren, dies gilt auch im nächsten Jahr. So wird die RB 35 (Mönchengladbach – Gelsenkirchen) tagsüber geteilt. Ein Zug pendelt zwischen Oberhausen und Gelsenkirchen, zwei andere zwischen Duisburg-Hochfeld Süd und Mönchengladbach. Nur frühmorgens und am Abend wird Duisburg Hbf beim Ein- und Ausrücken bedient. Der RE 44 (Bottrop – Duisburg – Moers) kann seitdem nicht mehr zwischen Duisburg und Moers verkehren. Die RB 33 (Aachen – Mönchengladbach – Duisburg – Essen) lässt den Abschnitt Duisburg – Essen aus.

Die Strecke der S 6 (Essen – Kettwig – Leverkusen – Köln-Worringen) ist noch bis in das Jahr 2026 zwischen Kettwig und Ratingen Ost gesperrt. Aus Mangel an Fahrdienstleitern für das mechanische Stellwerk in Ratingen Ost ist die S 6 abends und am Wochenende von Kettwig bis Düsseldorf-Rath Mitte unterbrochen.

Die RB 54 (Neuenrade – Fröndenberg

– Unna) kann noch mehrere Jahre nicht zwischen Fröndenberg und Unna verkehren (wir berichteten in **Ruhrschiene 2024#2**). Wegen Brückenbauarbeiten wird die RB 25 (Köln – Lüdenscheid bis voraussichtlich 30.04.2025 zwischen Marienheide und Lüdenscheid als Schienenersatzverkehr (SEV) gefahren.

Die Bahnsteigarbeiten in Dortmund Hbf sollen planmäßig am 07.02.2025 enden. Dann kann die RB 59 (Soest – Unna – Dortmund) wieder mit allen Kursen bis Dortmund Hbf verkehren. Auf den anderen Linien aus Richtung Süden verschieben sich die Fahrpläne im Minutenbereich.

Aktionsprogramm Personal und Betrieb

NRW-weit wird unter dem Titel „Aktionsprogramm Personal und Betrieb“ (ursprünglich „Robuster Fahrplan im SPNV in NRW“) seit Monaten an einem stabilen Angebot auf den einzelnen Linien gearbeitet. Dabei wird mit den einzelnen EVU für jeden Verkehrsvertrag die Personallage durchleuchtet und geprüft, mit welchen Maßnahmen ein verlässlicher Fahrplan gewährleistet werden kann. Es werden neue Regeln für Pönale (Strafzahlungen) vereinbart, die kurzfristige Ausfälle durch erhöhte Pönale einschränken sollen, hingegen werden Ausfälle, für die rechtzeitig Notfahrpläne eingerichtet werden können, weniger oder gar nicht mehr pönalisiert.

Die einzelnen Notfahrpläne werden im Laufe des Jahres regelmäßig überprüft und ggf. reduziert oder erweitert.

Gleichzeitig wird auch im Rahmen der landesweiten Brancheninitiative Fokus Bahn NRW in großem Maße neues Fahrpersonal ausgebildet. Seit September 2023 wurden über 300 neue Triebfahrzeugführer*innen qualifiziert, in 2025 kommen rund 350 weitere hinzu. Gleichzeitig gehen rund 160 erfahrene Lokführer*innen in Ruhestand. Aufgrund neuer Tarifverträge und wegen der Baustellen und der vielfachen Störungen entsteht ein zusätzlicher

Mehrbedarf an Fahrpersonal. Zur langfristigen Stabilisierung der Situation erarbeiten die Aufgabenträger mit dem NRW-Verkehrsministerium derzeit ein umfassendes Programm, das u. a. 700 neue Plätze zur Qualifizierung von Lokführerinnen und Lokführern beinhaltet. Dies wird u. a. auch von den Zweckverbänden finanziert, die wegen der Notfahrpläne weniger für die SPNV-Leistungen bezahlen müssen. Inzwischen ist auch aufgrund der schlechten Konjunktur das Interesse an diesen Ausbildungen merkbar angestiegen.

Im Fahrplanjahr 2025 soll NRW-weit das planmäßige Zugangebot von 117 Mio. Zug-km um rund 4 % auf 112,5 Mio. Zug-km schrumpfen. Rund 60 % der geplanten Anpassungen sind bereits in Umsetzung. Wir geben den jetzigen Stand sortiert nach EVU wieder.

Sorgenkind Eurobahn

Besonders stark betroffen ist die Eurobahn, die bereits auf mehreren Linien im Bereich des Nahverkehrs Westfalen-Lippe (NWL) Notfahrpläne eingerichtet hat. Zur Zeit wird in den NWL-Gremien über eine temporäre Übernahme des angeschlagenen Unternehmens verhandelt, eine Entscheidung soll in einer Sondersitzung der Verbandsversammlung am 30.01.2025 fallen. Wie ernst die Lage ist, zeigt eine Anmerkung im Jahresabschluss des NWL für 2023: „Sofern die Übernahme des EVU nicht zu Stande kommt, ist im Jahr 2025 mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit mit einer Insolvenz des Unternehmens zu rechnen.“ Im NWL-Haushalt für 2025 sind dafür zunächst 26 Mio. Euro veranschlagt. Zitat aus dem Haushaltsplan: „Dabei wird unterstellt, dass die Struktur der betroffenen Verkehrsverträge überarbeitet und wirtschaftlich auskömmlich gestaltet wird. Die damit einhergehenden Mehrbelastungen sind im Haushalt abgebildet.“

Die bisherigen Notfahrpläne für die Linien im OWL-Dieselnetz (Los Nord) und im Teutoburger-Wald-Netz (wir berichteten in **Ruhrschiene 2024#1**) wurden bereits mehrfach verlängert, sie werden auch im neuen Jahr bis auf Weite-

res fortgesetzt und betreffen in unserem Raum die Linien RB 65 (Münster – Rheine), RB 66 (Münster – Osnabrück) und RB 67 (Münster – Warendorf – Bielefeld).

Auch im Maas-Rhein-Lippe-Netz stehen massive Einschränkungen bevor. Der RE 3 (Hamm – Gelsenkirchen – Duisburg – Düsseldorf) wird ab 01.02.2025 nur noch bis etwa 21 Uhr verkehren. Ein Umlauf tagsüber wird entfallen, hierfür soll ein anderer Betreiber gesucht werden. Gelingt dies nicht, droht alle fünf Stunden eine zweistündige Lücke. Der RE 13 (Hamm – Wuppertal – Mönchengladbach – Venlo) soll überwiegend nur noch zweistündlich bedient werden, in der jeweils anderen Stunde ist zwischen Mönchengladbach und Venlo SEV vorgesehen. Für das Hellweg-Netz (RB 50, RE 59, RB 69, RB 89) sind bisher keine Einschränkungen bekannt.

Problemfall National Express

Ebenfalls zeigt National Express zuletzt erhebliche Ausfälle auf allen Linien. Hier sollen die RRX-Linien RE 1 (Aachen – Köln – Duisburg – Essen – Hamm) und RE 5 (Koblenz – Köln – Oberhausen – Friedrichsfeld) planmäßig verkehren. Beim RE 4 (Aachen – Mönchengladbach – Hagen – Dortmund) entfallen weiterhin die Zusatzzüge zwischen Düsseldorf und Aachen und seit Fahrplanwechsel auch die Wochenendnachtzüge zwischen Düsseldorf und Hagen. Diese Maßnahme ist zunächst bis zum 15.06.2025 befristet.

Beim RE 11 (Düsseldorf – Duisburg – Hamm – Paderborn – Kassel) bleibt es bis zum 15.06.2025 bei der Teilung in Hamm, zwischen Düsseldorf und Hamm fahren sechs Zugpaare.

Der RE 6 (Köln/Bonn Flughafen – Neuss – Duisburg – Essen – Hamm – Minden) wird ab 02.01.2025 zwischen Düsseldorf und Köln/Bonn Flughafen ab 21 Uhr bis 5 Uhr (montags bis freitags) bzw. 9 Uhr (samstags, sonn- und feiertags) entfallen, zwischen Düsseldorf und Dortmund ab etwa 23 Uhr. Der letzte Zug Richtung OWL entfällt zwischen Dortmund und Bielefeld ebenso wie die erste werktägliche

Verbindung zwischen Dortmund/Hamm und Minden. In Gegenrichtung entfällt der letzte Zug ab Minden, der vorletzte fährt nur bis Bielefeld. Ein Ersatzkonzept für den Abschnitt Dortmund – Minden ist noch in Arbeit.

Der RE 7 (Krefeld – Köln – Wuppertal – Hamm – Rheine) verkehrt nur noch bis etwa 21 Uhr, als zusätzlicher Grund werden die zahlreichen Sperrungen wegen Nachtbaustellen auf unterschiedlichen Abschnitten genannt. Für die Abschnitte Krefeld – Köln und Hagen – Hamm ist stündlicher SEV mit allen Halten vorgesehen. Die Fahrzeiten verlängern sich extrem, z. B. Hagen – Hamm 118 Minuten statt 36 Minuten mit dem Zug.

Die Maßnahmen bei RE 6 und RE 7 sind zunächst bis zum 28.02.2025 befristet.

DB Regio

Bei DB Regio gibt es einen zweistufigen Notfahrplan. Zum einen entfallen neben dem Dauer-Streich-Kandidaten S 68 (Langenfeld – Düsseldorf – Wuppertal-Vohwinkel), der nach eineinhalb Jahren Pause zuletzt im September wieder einige Tage lang in der morgendlichen HVZ unterwegs war, auch die Verstärkerzüge auf der S 2 (Dortmund – Herne – Essen/Recklinghausen) zwischen Dortmund Hbf und Dortmund-Mengede, die eigentlich ab 10.02.2025 wieder verkehren sollten.

Je nach Personallage sollen bei anderen Linien vor allem während der Schulferien und an Wochenenden Notfahrpläne gelten. Für die Weihnachtsferien werden die S 3 (Hattingen – Essen – Oberhausen) und die S 5 (Dortmund – Witten – Hagen) jeweils an den Wochenenden und an Feiertagen auf Stundentakt reduziert.

Die RE 42-Kurzzüge Essen – Münster werden am Wochenende, aber nicht an den Feiertagen, entfallen. Auch der RE 49 (Wuppertal – Essen – Oberhausen – Friedrichsfeld) kann in solchen Zeiträumen eingeschränkt oder gestrichen werden, zwischen Oberhausen und Essen soll aber montags bis freitags immer eine zweite stündliche Verbindung bestehen bleiben.

Die HVZ-Verstärkerkurse des RE 9 zwischen

Köln und Siegen verkehren nicht.

Die Flügelung des RE 14 in Dorsten ist bis auf Weiteres ausgesetzt. In und aus Richtung Coesfeld muss dann immer in Dorsten umgestiegen werden.

Andere EVU

Bei der Transdev-Tochter Rhein-Ruhr-Bahn ist die Umstellung der Linien RB 36 (Oberhausen – Duisburg-Ruhrort) und RE 44 (Bottrop – Oberhausen – Duisburg) auf SEV bereits für das ganze Fahrplanjahr in die Fahrpläne eingearbeitet, wobei ein durchgängiger SEV von Duisburg-Ruhrort über Oberhausen nach Bottrop montags bis freitags tagsüber halbstündlich, ansonsten stündlich unterwegs ist.

Die Einschränkungen bei VIAS betreffen das Erft-Schwalb-Netz im Linksrheinischen (RB 34, RB 39). Die Züge auf den Linien des Niederrheinnetzes (RE 19, RB 35) fahren planmäßig mit den oben genannten Einschränkungen. Auch für die Linien des Ruhr-Sieg-Netzes (RE 16, RB 46, RB 91) sind keine personalbedingten Notfahrpläne vorgesehen.

Bei der Regiobahn werden die Zugausfälle nicht durch Personalmangel, sondern durch zu wenige fahrbereite Triebwagen verursacht. Der RE 47 (Remscheid – Solingen) wird bis in das Jahr 2026 hinein nur als SEV betrieben, die S 28 soll montags bis freitags nur zwischen Kaarst und Mettmann-Stadtwald verkehren, am Wochenende nur bis Wuppertal-Vohwinkel.

Bei der Diskussion im VRR-Ausschuss für Verkehr und Planung wurde herausgestellt, dass die Kürzungen nicht aus finanziellen Gründen erfolgen, sondern einzig dem Personalmangel geschuldet sind. Die von einzelnen Politikern geforderte Freigabe von Fernzügen wird als wenig chancenreich beurteilt, da die DB bislang bestenfalls einzelne IC-/EC-Züge freigegeben hat, davon sind aber immer weniger unterwegs. PRO BAHN wies auf Kapazitätsprobleme in den Abend- und Nachtstunden auf der Hauptachse Düsseldorf – Duisburg – Dortmund hin, insbesondere in den Wochenendnächten, wenn RE 6 und RE 3 entfallen und der RE 1

als einzige schnelle Verbindung zur Verfügung steht. Generell sollten bei den verbleibenden Zügen die Kapazitäten überprüft werden. So müsste wegen der Reduzierung des RE 13 auf Zweistundentakt der RE 4 durchgängig als Doppeltraktion fahren.

Auch Oberhausen ist von den angedachten Notfahrplänen besonders stark betroffen, wenn neben den baubedingten Einschränkungen auf der Hollandstrecke und der RB 35 auch noch die RB 36, der RE 44 und ab 21 Uhr der RE 3 entfallen und tageweise die S 3 bzw. wohl auch der RE 49 nicht planmäßig verkehren. In der wichtigsten Relation Duisburg Hbf – Oberhausen Hbf fahren nach 21 Uhr dann nur drei statt normal fünf Züge in recht ungünstiger Verteilung über die Stunde hinweg.

Kommentar

PRO BAHN hat es immer wieder gefordert: Stabile Notfahrpläne statt der Zugausfall-Lotterie, die bislang auf den meisten Strecken vorherrscht und bei der die Fahrgäste viel zu viele Nieten ziehen. Denn solche Ausfälle verursachen bei den Fahrgästen Frust und Stress, weshalb viele auf die Nutzung des SPNV verzichten. Erst jetzt haben wir NRW-weit Gehör gefunden. Die EVU müssen klar sagen, was sie tatsächlich mit ihrem Personal leisten können, und das rechtzeitig im Voraus.

Das bisherige System der Pönalisierung für Schlechtleistungen wird endlich verbessert, wobei es weiterhin problematisch bleibt, dass den EVU für nicht verschuldete Verspätungen oder Ausfälle Strafzahlungen drohen, während die tatsächlichen Verursacher ungeschoren davonkommen. Hier ist vor allem die DB InfraGO gemeint, die für einen Großteil der Störungen im Eisenbahnbetrieb verantwortlich ist. Für die EVU wird hoffentlich jetzt der Anreiz entfallen, möglichst viele Züge anzukündigen, und dann kurzfristig doch nicht zu liefern. Schön wäre es, wenn auch der Fahrgast von diesen Pönalen irgendetwas abbekäme, natürlich eher symbolisch als (regelmäßiges) Dankeschön für die unendliche Geduld.

Noch besser wäre es, wenn die Informationen über die Betriebslage allen Fahrgästen – ob mit Smartphone oder ohne – klar, eindeutig und möglichst korrekt übermittelt werden. Aber dank der durchgreifenden Automatisierung von Anzeigen und Ansagen an den Bahnhöfen und im Netz erlebt man oft das Gegenteil. Und natürlich sollten die Fahrgäste nicht erst ein oder zwei Tage vorher von Fahrplanänderungen durch Baustellen erfahren, wie sie jetzt durch die zahlreichen Instandhaltungs-Container von DB InfraGO ausgelöst werden. Wenn ich einen Konzertbesuch in drei Monaten in einer anderen Stadt plane, möchte ich jetzt schon einschätzen können, ob und wie ich dann mit Bus und Bahn wieder heimkomme.

Die jetzt angedachten Einschränkungen sind in ihrem Ausmaß der Personalsituation bei den EVU angemessen, in ihren Details aber teilweise fragwürdig. Die Einschränkungen im Spätverkehr sind konträr zu der steigenden Bedeutung des SPNV im Freizeitbereich. Auch andere Maßnahmen führen dazu, dass auf einigen Strecken und an einzelnen Halten das Angebot schlechter ist als vor 20 oder 30 Jahren. So kann man keine neuen Fahrgäste gewinnen.

Die Anstrengungen, die die EVU und Fokus Bahn NRW als landesweite Brancheninitiative zur Personalgewinnung unternehmen, sind

immer noch nicht ausreichend, zeigen aber eine positive Tendenz. Jetzt gilt es zu verhindern, dass den SPNV-EVU weiterhin Personal abgeworben wird, sei es vom Fernverkehr, vom Güterverkehr oder von Personaldienstleistern. Wer nicht selbst ausbildet, darf nicht kostenlos von den Anstrengungen anderer profitieren.

Sorgen bereiten auch die hohen Krankenstände bei den EVU. Sie reflektieren immer mehr den Stress, den vor allem die Betriebsituation auf dem Schienennetz auslöst. Hier gilt es, durch bessere Planungen, vor allem von Baustellenverkehren, wieder normale Arbeitsbedingungen zu schaffen. Wenn Baustellenfahrpläne faktisch nicht eingehalten werden können und das regelmäßig auf Kosten der Erholungspausen der Triebfahrzeugführer geht, macht das einfach krank. Auch häufige und kurzfristige Änderungen der Dienstpläne aufgrund von Baustellen beeinträchtigen die Gesundheit.

Wer hofft, dass die Personalsituation sich schnell bessert, hat die zugrunde liegenden Prognosen, sei es zum altersbedingten Personalabgang, zu den zukünftigen Baustellen im Netz oder zum Personalbedarf für die SPNV-Zielnetze 2032 und 2040, nicht richtig gelesen. Wir können hoffen, dass es in einem Jahr bei einigen EVU besser aussieht, bei anderen drohen aber neue dunkle Wolken aufzuziehen.

SPNV-Fahrplan 2025: Mehr Züge in Randzeiten

Gelsenkirchen/Unna. (le) Während der NWL aus finanziellen Gründen nur wenige Ausweitungen des Fahrplans vorsieht, wird die Neubestellung von Zügen beim VRR teilweise schon durch den Personalmangel bei den EVU und die Baustellen gebremst. Dennoch konnten einige Schwerpunkte, vor allem in den Randzeiten, gesetzt werden.

So werden auf drei Strecken auch in der Woche nachts durchgängig stündlich Züge verkehren. Es sind Düsseldorf – Duisburg – Essen – Bochum – Dortmund (S 1), Essen – Gelsenkirchen – Herne – Dortmund (S 2) und Duisburg – Gelsenkirchen (RB 32). S 2 und RB 32 bieten in Gelsenkirchen gegenseitig Anschluss in der Relation Oberhausen – Herne. Hierfür war bei S 1 und S 2 nur jeweils ein zusätzliches Zugpaar nötig, bei der RB 32 drei. Im Gegenzug entfällt

in den Wochenendnächten der Parallelverkehr von S 2 und RB 32 zwischen Gelsenkirchen und Dortmund. Weitere Strecken sollen sukzessive auf 24/7-Betrieb umgestellt werden.

Auf dem RE 14 (Essen – Borken/Coesfeld) wird der werktägliche 30-Minuten-Takt zwischen Essen und Dorsten um eine Stunde verlängert.

Auf der RB 43 (Dortmund – Wanne-Eickel – Dorsten) wird die abendliche Betriebszeit zwischen Dortmund und Wanne-Eickel um eine,

SPNV-Fahrplan

zwischen Wanne-Eickel und Dorsten um zwei Stunden verlängert, an Sonn- und Feiertagen startet sie eine Stunde früher.

Der RE 49 (Wuppertal – Friedrichsfeld) wird abends zwischen Essen und Friedrichsfeld zwei Stunden länger verkehren, auf dem Abschnitt Essen – Wuppertal ist dies aufgrund von Trassenkonflikten nicht möglich.

Die Bedienungslücke auf dem RE 19 auf dem Abschnitt Wesel – Bocholt zwischen 22 und 23 Uhr wird in beide Richtungen geschlossen, der RE 19 fährt abends eine Stunde länger als Doppeltraktion zwischen Düsseldorf und Wesel, so dass bei diesen Kursen der Umstieg in Wesel für Fahrgäste von und nach Bocholt entfällt.

Auf der Haard-Achse (RE 2, RE 42) wird der Wochenend-Nachtverkehr neu geordnet, so dass mindestens alle zwei Stunden ein Zug zwischen Essen und Münster mit Halt an allen Bahnhöfen verkehrt.

Eigentlich sollten die neuen Bahnsteige in Herten-Westerholt und Gelsenkirchen-Buer Nord an der S 9-Strecke zwischen Gladbeck West und Recklinghausen zum Fahrplanwechsel in Betrieb genommen werden. Doch erst Anfang Oktober machte DB InfraGO bekannt, dass dieser Termin nicht zu halten sei. Als Gründe wurden umfangreiche Kampfmitteluntersuchungen und Unregelmäßigkeiten im Baugrund genannt. Jetzt müssen neue Sperrpausen abgewartet werden, die nächste soll im Herbst 2025 eingerichtet werden. Einen neuen Terminplan für die Inbetriebnahme hat die DB noch nicht kommuniziert.

Am 10.10. ist der neue Haltepunkt Hamm-Westtünnen an der Strecke Hamm – Soest in Betrieb gegangen. Seitdem halten dort alle Züge der RB 89 (Münster – Paderborn), tagsüber alle 30 Minuten, abends stündlich.

Bei der RB 52 (Dortmund – Herdecke – Hagen – Lüdenscheid) wird der bisherige 2-Stunden-Takt an Sonn- und Feiertagen vormittags auf Stundentakt verdichtet. Damit kann Lüdenscheid auch eine Stunde früher erreicht werden (08:55 Uhr statt 09:55 Uhr). Die Fahrzeiten des zweiten Nachtzugespaars Hagen

– Lüdenscheid werden an die Anschlüsse mit der S 5 in Hagen angepasst.

Der vorletzte Wochenend-Nachtzug auf der RB 53 (Dortmund – Iserlohn) endet zukünftig in Schwerte, der letzte wird stattdessen bis Iserlohn verlängert, wodurch Iserlohn eine Stunde länger erreichbar ist.

Einige der bisher in Siegen startenden und endenden IC-Züge der Linie 34 Richtung Dortmund und Frankfurt entfallen an bestimmten Tagen. In der Relation Gießen – Siegen verkehrt in der entsprechenden Stunde der RE 99 beschleunigt und bedient ein zusätzlicher Kurs der RB 95 (Dillenburg – Siegen) die kleinen Halte. In der Relation Siegen – Dortmund werden die entfallenden IC montags bis freitags durch neue Kurse des RE 34 (05:08 Uhr ab Siegen, 18:59 Uhr ab Dortmund) ersetzt. Der abendliche IC ab Dortmund fährt am Wochenende weiterhin. In diesem Zusammenhang können montags bis freitags zwei der Fahrplanlücken zwischen Letmathe und Dortmund durch neue RE 34-Kurse geschlossen werden (08:59 Uhr ab Dortmund, 16:23 Uhr ab Letmathe).

Das IC 34-Zugpaar zwischen Frankfurt und Norddeich Mole, das nicht für Nutzung mit Nahverkehrstickets freigegeben war, entfällt zwischen Frankfurt und Münster. Den Abschnitt Münster – Norddeich Mole übernimmt der IC 35 von und nach Köln.

Auf der Oberen Ruhrtalbahn tauschen ab etwa 8 Uhr die Linien RE 17 und RE 57 östlich von Bestwig ihre Zielorte. Der RE 17 wird dann stündlich von Hagen bis Brilon Wald und zweistündlich bis Brilon Stadt verkehren, in der jeweils anderen Stunde fährt die RB 97 aus Marburg nach Brilon Stadt. Der RE 57 von Dortmund wird in Bestwig geflügelt. Ein Zugteil fährt nach Warburg und bedient dann immer die heute nur sporadisch bedienten Zwischenhalte Hoppecke, Messinghausen und Beringhausen. Der andere Zugteil fährt am Wochenende und wegen der o. a. Baustelle zwischen Bestwig und Brilon Wald auch in den Sommermonaten stündlich, ansonsten zweistündlich nach Winterberg. Montags bis freitags morgens ist

Dortmund weiterhin von Brilon Stadt aus mit drei direkten Zügen erreichbar. Nachmittags werden vier zusätzliche Kurse der RB 97 zwischen Brilon Wald und Brilon Stadt direkte Anschlüsse aus dem RE 57 sicherstellen.

Hintergrund dieser Maßnahme ist der oft verpasste Anschluss in Warburg an den RE 11 nach Kassel. So verlängert sich zwar die Fahrzeit, sichert aber den Anschluss und ermöglicht den Stundentakt auf den kleinen Zwischenhal-

ten. Außerdem wird damit der Halbstundentakt ab Fröndenberg nicht nur bis Bestwig sondern bis Brilon Wald angeboten, es entsteht ein systematischer Anschluss in Brilon Wald für die Relation Brilon Stadt <=> Warburg. Dieses Übergangskonzept soll gefahren werden, bis das Sauerlandnetz 3.0 eingeführt wird (wir berichteten in **Ruhrschiene 2021#4**). Dann soll der RE 17 um eine halbe Stunde gedreht und stündlich bis Kassel verlängert werden.

Essen: Sanierung, Verzögerungen, Baustellen

Essen. (mb) In Essen berichten zwei Vorlagen im Mobilitätsausschuss über ein geplantes „Stufenkonzept Liniennetz Citybahn“ und ein Modernisierungskonzept Steeler Straße. Beides hängt eng zusammen und ergibt folgendes Gesamtbild für das Tram-Netz der nächsten 5 Jahre:

Der 1. Bauabschnitt (BA) Citybahn (Hbf – Betriebshof Stadtmitte) wird wohl wie geplant 2026 fertig. Der 2. BA nach Westen verzögert sich aufgrund von Bergbau-Schäden im Bereich der geplanten Unterführung unter der B224 bis 2028. Der 3. BA durch das künftige Stadtviertel Essen 51 soll abhängig von den zu erstellenden Bebauungsplänen bis 2027 umgesetzt werden. Am westlichen Ende in Bochold wird ab 2026 die Haus-Berge-Straße saniert, um dort die Weiterführung der Citybahn anzuschließen.

Ab Hollestraße wird die Steeler Straße abschnittsweise bis Steele grundsaniert. Zeitraum der Gesamtmaßnahme ist 2025-2029. Das beinhaltet auch die geplante Überarbeitung des Abschnitts um die (H) Wörthstraße sowie den Bau der neuen (H) Holbecks Hof zwischen Stadtgarten und Steele. Ob der vor einigen Jahren neu geschaffene eingleisige Engpass vor Steele beseitigt wird, ist nicht ersichtlich.

In einer Grafik der Vorlage für die Steeler Straße werden 40m-Bahnen erwähnt. Das ist nach unserem Kenntnisstand die erste offizielle Bestätigung für eine solche Planung. Es gab im Mobilitätsausschuss vor einigen Monaten einen TOP zur Beschaffung neuer Straßenbahnen im nichtöffentlichen Teil, bisher sind aber keine Details bekannt.

Um diese Maßnahmen umsetzen zu können, wird für die kommenden Jahre ein anderes

Liniennetz eingeführt (mit Variationen je nach Zeitraum der Baumaßnahmen). Die wichtigsten Änderungen sind:

- Auf der Steeler Straße fahren 3,5 Jahre (bis Knappschafts-Krankenhaus) bis 5 Jahre (Steele) keine Straßenbahnen. Eine Ersatzbus-Linie fährt alle 5-10 Minuten vom Rathaus bis Schwanenbuschstraße und Parkfriedhof über Burggrafen- und Vollmerstr. Eine zweite Linie verkehrt alle 10 Minuten von Steele bis Dinnendahlstraße als Ringlinie, die in westliche Richtung die Steeler Straße befährt und in östliche Richtung die Nebenstraßen nimmt (insb. Laurentiusweg). Die beiden Linien werden nicht verknüpft, obwohl die Lücke ausgerechnet der Bereich der Steeler Straße ist, in dem die wenigsten Baumaßnahmen und Sperrungen zu erwarten sind. Nachts soll der NE 5 mit einer Stichstrecke durch Burggrafenstraße und Vollmerstraße den Schwanenbusch erschließen. Der große Bereich um den Wasserturm wird nachts überhaupt nicht bedient. Zwischen Steele und Dinnendahlstraße verkehrt die gleiche Ringlinie wie tagsüber als NE19. Die Bezirkspolitik hat diese Probleme bereits erkannt und fordert Verbindungen zum Hauptbahnhof, einen direkten Umstieg zwischen beiden Ersatzbussen und eine Führung des NE5 über Wasserturm und Ruhrallee zum Schwanenbusch.

- Eine neue Linie 108 fährt entlang des ferti-

25 Jahre PRO BAHN Ruhr

gen 1. BA und Gerlingstraße nach Abzweig Katernberg, dafür entfallen die Verstärker der 107. Anders als die Verstärker soll die Linie 108 auch in der NVZ zusätzlich zur 107 verkehren. Die 2. Leistung nach Bredeney übernimmt die 103.

• Die Linie 101 fährt nach Bergeborbeck mit Umweg über Borbeck und Altendorfer Straße.

In den Vorlagen finden sich frei zugänglich ausführliche Pläne zu Liniennetz, Zeitplanung und Ersatzverkehr: siehe ris.essen.de, Vorgänge 1583/2024/6, 1581/2024/6 und 0693/2024/2.

Kommentar

Verzögerungen und Sanierungen sind aktuell immer lästig, aber es wird so viel gebaut und saniert wie seit Jahren nicht mehr. Auch Themen wie die völlig desolate Steeler Straße im Bereich Wörthstraße, die seit Jahren nur geschoben wurden, sind dabei. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird die Steeler Strecke die erste vollständig barrierefrei ausgebaute Straßenbahnstrecke der Stadt Essen. Erstaunlich ist, dass die Kommunikation zur Steeler Straße völlig der Ruhrbahn überlassen wird, obwohl die auf ganzer Länge zu erneuernden Versorgungsleitungen einen größeren zeitlichen Anteil an den Sperrungen haben.

Die Ersatzbusse für die Steeler Straße sind unzureichend: die fehlende Verbindung zum Hauptbahnhof, die unnötige Lücke zwischen

*beiden Linien und der abgehängte Bereich im Nachtverkehr sind nicht akzeptabel. Wir wünschen der Bezirkspolitik Erfolg mit ihren Verbesserungswünschen und ein offenes Ohr bei den Planer*innen.*

Die Aufteilung der Tram-Linien nach Katernberg ist einerseits nicht gut für die Fahrgäste, da es unterschiedliche Abfahrtspositionen am Hbf gibt und andererseits das Rathaus schlechter angebunden ist. Im Hinblick auf die Steeler Linien, die im Bereich Rathaus/Hollestraße enden müssen, ist das aber nachvollziehbar und wahrscheinlich für die Stabilität des Betriebs die beste Lösung. Als Dauerlösung nach 2030 ist dieses Konzept aber nicht geeignet.

Neue Stellwerkstechnik

(red) Die Ruhrbahn und Siemens Mobility haben einen Vertrag über ein Investitionsvolumen von rund 180 Mio. Euro zur Umstellung der Leit- und Sicherungstechnik aus den 1970er Jahren auf digitale Technik bis 2031 abgeschlossen. Dabei wird mit Essen Hauptbahnhof das größte Nahverkehrsstellwerk Europas digitalisiert. Die Erneuerung der Stellwerke wird durch das Erneuerungsprogramm kommunale Schiene aus Landes- und Bundesmitteln zu 60% der zuwendungsfähigen Aufwendungen gefördert; aktuell werden Fördermittel von rd. 96 Mio. Euro erwartet.

PRO BAHN Ruhr und Ruhrschiene sind 25!

Essen. (le) Am 27.11.1999 trafen sich die Mitglieder der damaligen PRO BAHN-Regionalverbände Ruhr/Mark und Ruhr Mitte/West zu einer gemeinsamen Versammlung in der Bahnhofsgaststätte Adler 1835 im Hauptbahnhof von Wanne-Eickel. Hier wurde dann die Fusion der beiden Regionalverbände zum neuen RV Ruhr beschlossen und ein neuer Vorstand gewählt. Erster Vorsitzender wurde damals Burkhard Dedy.

Der neue Regionalverband sollte das ganze Ruhrgebiet, mit Ausnahme von Duisburg und dem Kreis Wesel, umfassen und dabei gegenüber den Verantwortlichen bei Politik und Verkehrsbetrieben mit einer einheitlichen Stimme auftreten. Vorher waren beispielsweise beide Regionalverbände für die Bogestra zuständig, da Gelsenkirchen zum RV Ruhr Mitte/West, Bochum, Herne und der Ennepe-Ruhr-Kreis

hingegen zum RV Ruhr/Mark gehörten.

Anschließend trat auch eine neue Redaktion für die gemeinsame Fahrgastzeitung **Ruhr-schiene** zusammen, die die bisherigen Blätter Revierschienen und ANSCHLUSS ablöste. Das erste Heft 2000#1 erschien zum Jahreswechsel 1999/2000. Damit feiert jetzt auch die **Ruhrschiene** ihr 25. Jubiläum. Bis zur 100. Ausgabe dauert es aber noch ein paar Mona-

te, da in einzelnen Jahren nur drei Ausgaben erscheinen konnten.

Ein Blick in die ersten Ausgaben der **Ruhr-schiene** zeigt, dass damals Themen behandelt wurden, die teils immer noch aktuell sind. Die Titelgeschichte des ersten Hefts lautete „Stadtbahn Ruhr – Netz oder Flickenteppich“. Das zweite startete mit der möglichen Reaktivierung der Johannislandbahn (Siegen Hbf – Netphen – Deuz – Werthenbach), und Heft 2000#3 hatte als Titel „Koalitionsvertrag NRW – Mehr Fragen als Antworten zum Schienenverkehr.“ In Heft 2000#4 beleuchteten wir unter dem Titel „Fusion oder Kooperation“ die damals von der EVAG angeheizte Diskussion über eine Fusion der kommunalen Verkehrsbetriebe im Ruhrgebiet, die immer wieder mit mehr oder weniger Fachkenntnissen insbesondere von Politiker*innen verschiedener Couleur aufgegriffen wird.

Seinerzeit hatten wir auch noch Rubriken wie

„Regionales“ (Kurzmeldungen aus verschiedenen Städten), „Neulich in Bus und Bahn“ (hier wurden positive und negative Erlebnisse bei der Nutzung des Öffentlichen Verkehrs geschildert) und „ÖPNV in...“ (Kurzbeschreibung der ÖV-Netze in ausländischen Städten).

Am Anfang trafen sich örtliche Arbeitsgruppen regelmäßig in Essen und Dortmund, in Oberhausen war PRO BAHN bei der Initiative O.Tram vertreten und in Recklinghausen beim Umweltverbund Kreis Recklinghausen. Hinzu kam eine monatliche Fahrgastversammlung in Essen. Auch die monatlichen Fahrten unter dem Motto „Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel“, seinerzeit zusammen mit dem VCD Essen, sind im Terminkalender zu finden.

Wer gerne in den alten Ausgaben der **Ruhr-schiene** schmökern möchte, findet sie im Internet unter <https://www.probahn-nrw.de/index.php/archiv-ruhrschiene.html> als PDF-Dateien.

Impressum / Ansprechpartner bei PRO BAHN

Herausgeber: PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr, Mülheimer Straße 91, 47058 Duisburg, ☎ 0203 398 1698, ✉ info@probahn-nrw.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-nrw.de

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

Beisitzer: Dennis Hofmann, Bochum, ☎ 0157 74694159, ✉ hofmann@probahn-nrw.de

Beisitzer: Oliver Mantel, 44263 Dortmund, ☎ 0231 13731369 und 0151 68168452, ✉ mantel@probahn-nrw.de

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

Beisitzer: Bernhard Quack, Norderneyweg 11, 45149 Essen, ☎ 0201 7265726, ✉ quack@probahn-nrw.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

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 Ebberts (le), Axel Hercher (ah), Achim Walder, Regina Wittmann, ✉ info@ruhrschiene.de

Weitere Autoren: Moritz Balz (mb), Werner Szymanski (ws)

Namentlich gekennzeichnete Artikel und Kommentare geben die Meinung des Autors und nicht der Redaktion wieder.

Die Vervielfältigung der Gesamtausgabe der **Ruhrschiene** zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet, Nachdruck einzelner Artikel in anderen Publikationen nur mit Zustimmung der Redaktion und gegen Überlassung von Belegexemplaren. Die Zustimmung für den Abdruck durch andere PRO BAHN-Gliederungen ist immer gegeben.

Alle Angaben in der **Ruhrschiene**, insbesondere zu Fahrplänen und Tarifen, wurden mit großer Sorgfalt recherchiert. Eine Gewähr für die Richtigkeit kann allerdings nicht übernommen werden.

Termine

Ruhrschiene digital?

(red) Wie Sie vielleicht bemerkt haben, haben wir vor einigen Monaten den Versand der Ruhrschiene von Dialogpost (früher Infopost) auf Briefpost umgestellt, da die Bedingungen für Dialogpost immer wieder verschärft wurden. Dadurch bekommen wir jetzt auch eine Rückmeldung, wenn die Ruhrschiene nicht zugestellt werden kann.

Während wir bislang immer für die für Dialogpost vorgeschriebene Mindestzahl von 500 Sendungen Porto zahlen mussten, können wir jetzt mit jeder nicht per Post versandten Ruhrschiene Geld sparen, zumal das Briefporto ab Januar wieder steigt. Wer also die Ruhrschiene lieber als PDF per E-Mail bekommen möchte, sende bitte eine E-Mail an ebbers@probahn-ruhr.de. Gerne versenden wir die digitale Ruhrschiene auch zusätzlich zur gedruckten Ausgabe.

Allen, die weiterhin die gedruckte Ausgabe bevorzugen, sei versichert, dass diese auch in den nächsten Jahren erscheinen wird.

Januar

Dienstag, 21.01.2025, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Montag, 27.01.2025, 18:00 Uhr
AK Bahnverkehr Hagen, digitale Sitzung, Info bei Christian Strähler (s. u.)

Dienstag, 28.01.2025, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Februar

Donnerstag, 13.02.2025, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandestr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf, Anmeldung bei maxwill@probahn-muensterland.de

Dienstag, 18.02.2025, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Montag, 24.02.2025, 18:00 Uhr
AK Bahnverkehr Hagen, digitale Sitzung, Info bei Christian Strähler (s. u.)

Dienstag, 25.02.2025, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

März

Dienstag, 18.03.2025, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 25.03.2025, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Donnerstag, 27.03.2025, 19:00 Uhr
PRO BAHN-Stammtisch Dortmund, Restaurant & Bistro „Schönes Leben“, Liebigstr. 23, 44139 Dortmund, ☎ DO-Möllerbrücke

April

Donnerstag, 10.04.2025, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandestr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf, Anmeldung bei maxwill@probahn-muensterland.de

Dienstag, 15.04.2025, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

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

ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim: Büro Mülheimer Str. 91, Duisburg, ☎ Duisburg Hbf, ☎ Lutherplatz
O.Tram Oberhausen: „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, ☎ Oberhausen Hbf

PRO BAHN-Stammtisch Dortmund: Wechselnde Orte, Dortmund, ✉ mantel@probahn-ruhr.de

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

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)