



Neues von der S-Bahn Münsterland

Münsterland. (le) In der *Ruhrschiene 2019#4* hatten wir den damaligen Planungsstand zur S-Bahn Münsterland vorgestellt. Inzwischen wurde der Zielfahrplan des Deutschlandtakts aktualisiert und durch neue Zielfahrpläne 2032 und 2040 für NRW ergänzt. Für den Ausbau der Strecke Lünen – Münster wurde am 10.08. eine Rahmenvereinbarung zwischen Bund, Land, DB und Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) abgeschlossen. Zeit für ein Update!



Standort für den Haltepunkt Münster Südkreuz
(Preußenstadion) Foto: Thomas Lins

Nach dem Konzept soll auf den neun auf Münster zulaufenden Strecken ein S-Bahn-Verkehr, überwiegend im 30-Minuten-Takt, eingerichtet werden, der die heutige RB-Bedienung ersetzt. Dazu zählt auch die zu reaktivierende Strecke Münster – Sendenhorst der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE), auf der abweichend vom übrigen Taktschema ein 20'-Takt bis Münster-Wolbeck und ein 20'/40'-

In dieser Ausgabe:

- S. 1 – 5: S-Bahn Münsterland**
- S. 6 – 8: SPNV-Qualität**
- S. 8 – 9: AK Kaiserberg**
- S. 10 – 11: D-Ticket**
- S. 11 – 12: Impressum, Termine**

Takt bis Sendenhorst vorgesehen ist. Im Gegensatz zur ursprünglichen Planung lässt der jetzt vorgesehene Teilausbau zwischen Lünen und Münster (Zweigleisigkeit von Werne an der Lippe bis Münster-Amelsbüren) auch eine halbstündliche S-Bahn von Münster bis Werne zu, nicht jedoch weiter Richtung Lünen oder Dortmund.

Statt der ursprünglichen Nummerierung S 1 bis S 9 werden jetzt in einigen Unterlagen die Linien entsprechend den bisherigen RB-/RE-Linien benannt, also z. B. S 66 zwischen Münster und Osnabrück. Für das Zielnetz 2032 sollen bis auf die Linien nach Osnabrück und Werne überall die Zieltakte erreicht sein, wobei auf den nicht elektrifizierten Strecken überwiegend BEMU-Fahrzeuge verkehren sollen; nach Elektrifizierung der Strecke Münster – Enschede werden hier Elektrotriebwagen unterwegs sein. Nach Osnabrück bleibt es bei der jeweils stündlichen Bedienung durch S 66 und RE 2, und die S 50 soll weiterhin stündlich über Werne nach Dortmund fahren. Bei beiden Strecken ist erst im Zielnetz 2040 ein Halbstundentakt vorgesehen, bei der S 66 nicht ganz taktrein. Von Münster bis Werne wird halbstündlich gefahren, einmal stündlich weiter als neuer RE 3 über Dortmund – Gelsenkirchen – Oberhausen nach Duisburg. Für die S 68 ist bis 2040 eine Verlängerung bis Neubeckum bzw. bis Beckum und Lipstadt angedacht, soweit die Machbarkeitsstudien hierfür die erforderliche Wirtschaftlichkeit ergeben.

Als Verdichtung sind auf fast allen Strecken ein bzw. zwei stündliche RE-Linien mit Bedienung nur der größeren Halte vorgesehen, die wie heute auch längerlaufende Relationen, z. B. nach Köln, Düsseldorf oder Emden bedienen. Spätestens bis 2032 soll der RE 13 bis Münster bzw. Greven verlängert werden, während bis 2040 weitere Linien hinzukommen. Der RRX 7 ersetzt dann den heutigen RE 2, hält zwischen Münster und Osnabrück aber nur noch in Lengerich. Ein neuer RE 2 fährt von Münster über Haltern – Recklinghausen – Bochum – Hagen – Wuppertal nach Köln und bietet so eine zweite

Verbindung auf die Wupper-Achse. Der heutige RE 3 wird zum RRX 3 (Köln/Bonn Flughafen – Neuss – Oberhausen – Gelsenkirchen – Dortmund – Münster), wobei im Abschnitt Dortmund – Münster nur zweistündlich gefahren wird, in der anderen Stunde fährt hier der IC 34 (Frankfurt – Siegen – Dortmund – Münster). Beide Linien halten zwischen Münster und Dortmund nur in Lünen. Auf der Strecke Münster – Coesfeld soll ein RE 63 die S 63 überlagern und bei Nachweis der Wirtschaftlichkeit der Streckenreaktivierung bis Borken und Bocholt verkehren. Zwischen Münster und Warendorf ist ebenso ein überlagernder RE 67 angedacht. Der RE 13 soll schließlich von Münster über Gronau und Enschede bis Zwolle verlängert werden.

Auch außerhalb der S-Bahn Münsterland sind weitere Verbesserungen angedacht. Die RB 51 (Dortmund – Enschede) soll bis 2032 durch einen RE 51 verdichtet werden, der dann bis Hengelo verkehrt. Eingesetzt werden auch hier BEMU-Fahrzeuge. Voraussetzung hierfür ist die Elektrifizierung des Abschnitts Coesfeld – Gronau. Auch die Tecklenburger Nordbahn ist mit der RB 62 (Osnabrück – Recke) im 30'-Takt im Zielnetz 2032 aufgeführt. Weitere Reaktivierungen werden für den Abschnitt Recke – Rheine der Tecklenburger Nordbahn, für die Strecken Borken – Ahaus (WLE), Gronau – Bad Bentheim (Bentheimer Eisenbahn) sowie Lengerich – Ibbenbüren (Teutoburger Wald-Eisenbahn) untersucht. Eine Reaktivierung der Strecke Bocholt – Coesfeld würde auch eine Verlängerung des RE 19 (Düsseldorf – Bocholt) nach Rhede erlauben. Notwendig wäre dann eine Elektrifizierung des Teilstücks Bocholt – Rhede.

Auf mehreren Strecken werden neue Haltepunkte geprüft, vor allem im Stadtgebiet Münster. Hier bilden die S 65 und S 69 durch Überlagerung einen 15'-Takt zwischen Hilstrup und Zentrum Nord. Südlich des Hauptbahnhofs ist ein neuer Halt Preußenstadion angedacht, an dem neben den Zügen Richtung Hamm auch die Linien Richtung Recklinghausen und Coesfeld (an unterschiedlichen Gleisen) halten

können, so dass ein Umstieg „über Eck“ z. B. von Hiltrup nach Dülmen möglich ist, ohne über den Hauptbahnhof fahren zu müssen. Die Idee, einen ähnlichen Halt nördlich des Hauptbahnhofs einzurichten, untersucht der NWL inzwischen unter dem Arbeitstitel Münster Nordkreuz und hat in einer Voruntersuchung einen Standort im Bereich Bohlweg/Kaiser-Wilhelm-Ring/Niedersachsenring ausgemacht, an dem neben den S-Bahnen Richtung Rheine und Burgsteinfurt auch die Züge Richtung Osnabrück und Warendorf, ebenfalls jeweils auf unterschiedlichen Gleisen, halten könnten. So könnte z. B. aus Richtung Osnabrück/Warendorf das Zentrum Nord schnell erreicht werden. Auch wäre hier ein Busanschluss möglich, vor allem an die Ringlinie, die eine Verbindung zu den Hochschulstandorten im Bereich Coesfelder Kreuz bietet. Weiterhin befinden sich im Umfeld dieses Haltes größere Wohngebiete.

Nachgefragt

(red) PRO BAHN Münsterland hat sich intensiv mit den Planungen für das S-Bahn-Netz beschäftigt. Wir sprachen mit unseren Kollegen vom Vorstand des PRO BAHN-Regionalverbands Münsterland, Werner Szybalski (Stellvertretender Vorsitzender), Margarete Jungkamp (Beisitzerin) und Thomas Lins (Beisitzer und Vorsitzender VCD Münsterland).

Ruhrschiene: Mindestens alle halbe Stunde ein Zug auf allen Strecken, zusätzlich schnelle RE-Züge für die größeren Halte. Kann Euch die S-Bahn Münsterland für die Verkehre zwischen Stadt und Umland überzeugen?

Werner Szybalski: Vorweg muss gesagt werden, dass auch im Münsterland der Zustand der Bahninfrastruktur in den vergangenen Jahren auf Verschleiß gefahren wurde. Deshalb sind Renovierungen und Modernisierungen auf allen acht nach und durch Münster führenden Bahnlinien erforderlich. Wir, PRO BAHN Münsterland, unterstützen jede dieser angedachten Maßnahmen, zumal wir der Auffassung sind, dass die aus Klimaschutzgründen notwendige Verkehrswende nur mit dem Schwerpunkt

auf einen attraktiven Öffentlichen Nahverkehr funktionieren kann.

Sollten alle Strecken tatsächlich irgendwann so wie angedacht bedient werden, wäre es natürlich ein Fortschritt gegenüber heute. Allerdings werden auch bei der aktuellen Planung nicht alle zukünftigen neun S-Bahn-Strecken nach Münster gleich bedient werden.

Ruhrschiene: Im Stadtgebiet Münster eine Stammstrecke im 15-Minuten-Takt, dazu neue Stationen nördlich und südlich des Hauptbahnhofs, um diesen zu entlasten. Wird dieses Konzept Eurer Meinung nach aufgehen?

Thomas Lins: Als das Planerbüro das Konzept vorstellte, nördlich und südlich des Hauptbahnhofs jeweils einen neuen Haltepunkt zu errichten, bevor sich die Linien verzweigen, fand ich die Idee bestechend. Es sind ja bewusst die Begriffe Nordkreuz und Südkreuz gewählt worden, um eine Analogie zum Berliner S-Bahn-Verkehr herzustellen und ein wenig auch die Leistungsfähigkeit der S-Bahn in der Hauptstadt zu suggerieren. Das aber ist anmaßend, denn zum einen ist Berlin zehnmal größer als Münster, zum anderen sind die möglichen Umstiege viel weniger relevant und auch umständlicher als zum Beispiel beim gerade frisch umgebauten Ostkreuz in Berlin. Selbstverständlich ist es richtig, den an seine Leistungsgrenzen kommenden Hauptbahnhof in Münster entlasten zu wollen und Umstiegsverkehre zum Beispiel von Telgte zum Zentrum Nord oder von Billerbeck nach Drensteinfurt vor dem Hauptbahnhof und damit zeit- und wegsparender zu ermöglichen, aber: Beide geplanten Haltepunkte haben neben den Chancen auch deutliche Schwächen. Beim „Nordkreuz“ liegen die Schienen in Hochlage und es ist räumlich verflxt eng und teuer, hier Verbindungsbahnsteige zu bauen. Beim „Südkreuz“ liegen die Schienenwege nach Dortmund, Recklinghausen und Coesfeld in Tieflage, nach Hamm in Hochlage. Hier wären die Umstiegswege ziemlich weit und damit nicht sehr komfortabel. Für ein Südkreuz spräche allerdings, dass das Geistviertel, der Stadtteil Berg Fidel und das

Preußenstadion nach Jahrzehnten der Unterbrechung wieder einen Haltepunkt bekämen. Bei besuchtsintensiven Fußballspielen werden derzeit Busse vom Hauptbahnhof eingesetzt oder die Fans von der Polizei im Pulk über die Friedrich-Ebert-Straße und Hammer Straße eskortiert.

Einen weiteren Einwand gegen ein Nordkreuz gibt es: Laut S-Bahn-Gutachten wäre auf der RB 67, also der zukünftigen S 7 nach Warendorf, nach den bisher geplanten infrastrukturellen Verbesserungen nur ein zusätzlicher Halt für die Bedienung im Halbstundentakt möglich. Schon jetzt sind auf jeden Fall zwei zusätzliche Haltepunkte sinnvoll, nämlich in Mauritz Mitte (früher Danziger Freiheit) und in Handorf. Bedeutete der zusätzliche Halt Nordkreuz, dass beide andere Haltepunkte oder der Halbstundentakt nicht realisierbar wären? Das wäre ein Pyrrhussieg und für die zusätzliche Generierung von Verkehren kontraproduktiv.

Mein Fazit ist, dass ich einen zusätzlichen Haltepunkt im Süden des Hauptbahnhofs für sinnvoller erachte als am Bohlweg/Niedersachsenring, wo auch die Anbindung mit Stadtbusen zurzeit nicht gegeben wäre.

Werner Szybalski: Ergänzend möchte ich anfügen, dass die „Stammstrecke“ Münster Zentrum-Nord nach Münster-Hiltrup durch den zukünftigen 15-Minuten-Takt und erst Recht nicht durch die angedachten Umsteigebahnhöfe wenige Fahrminuten vor dem Hauptbahnhof an Attraktivität gewinnen wird. Die gesamte Planung ist auf Regionalverkehr im Großraum und Zubringerfunktion aus der Region in die Stadt Münster ausgelegt. Der zum S-Bahn-System gehörende Charakter einer Bahnstrecke mit innerstädtischer Funktion wird neu vermutlich nur die reaktivierte WLE-Strecke erreichen. Die Verbindung Hiltrup zum Hauptbahnhof hat diese schon heute und wird sie auch sicherlich aufgrund der attraktiven Fahrzeit auf dieser Verbindung nicht verlieren. Der Busverkehr für diese ein- und auspendelnden Menschen aus dem Münsterland muss in Münster tatsächlich komplett neu, insbesondere wenn die gewaltige

der Planung zu Grunde liegende Steigerung der Fahrgastzahlen eintritt, geplant und gestaltet werden. Das bisherige Bussystem kommt schon jetzt häufig an seine Belastungsgrenzen.

Ruhrschiene: Du sprichst gerade schon den Bus an, der neben dem Fahrrad der wichtigste Zu- und Abbringer zum Zug ist. Wie sieht es damit in der Stadt Münster aus?

Thomas Lins: Da ich nicht nur bei PRO BAHN, sondern auch beim VCD Regionalverband Münsterland im Vorstand bin, kann ich das relativ fundiert beantworten: Im Stadtgebiet Münster gibt es neben dem Hauptbahnhof die Haltepunkte Nienberge-Häger, Zentrum-Nord, Sprakel, Hiltrup, Amelsbüren, Albachten, Mecklenbeck und Roxel. Hier hält meist nur eine Bahn- und Buslinie, die Verknüpfung ist damit alles andere als optimal. Einzig Hiltrup bietet gute Voraussetzungen mit mehreren Bus- und Bahnlinien und der konkurrenzlos schnellen Schienenverbindung von ca. fünf Minuten bis ins Zentrum. Der Hauptbahnhof ist aber der zentrale Umstiegsbahnhof zwischen Schiene und Bus in Münster. Annähernd alle Stadtbus-Regiobus- und Schnellbuslinien fahren den Hauptbahnhof an, selbst die Ringlinien 33 und 34, die aber seit Monaten wegen Personalmangel betrieblich eingestellt sind. Hier eine Entzerrung hinzubekommen, wäre verkehrstechnisch ein Gewinn und für die gewünschte Kapazitätssteigerung des ÖPNV zwingend. Von daher wären die zusätzlichen Haltepunkte sehr sinnvoll. Pluspunkt auch hier für das „Südkreuz“, das schon jötzig mit den Stadtbuslinien 1, 5, 9 und 17 angebunden wäre. Für ein „Nordkreuz“ müsste eine gute Busanbindung erst geschaffen werden. Das wäre aber leistbar, da in Münster in den nächsten Jahren das Bussystem auf eine stärkere Hierarchisierung von Metrobus- und Quartiersbuslinien umgestellt wird. Das ist auch bitter jötzig für die größte Stadt in Deutschland ohne schienengebundenen Nahverkehr. Zudem muss man auch sehen, dass Veränderungen beim Bussystem viel schneller realisiert werden können als bei der Bahn. Zur Erreichung der Klimaziele muss Münster auf ein besseres

Bussystem setzen. Die auch in diesem Artikel genannten und erwünschten Veränderungen bei der Bahn werden viele von uns gar nicht mehr erleben.

Ruhrschiene: Was muss im Umland getan werden?

Werner Szybalski: Die Münsterland-Kreise Coesfeld, Steinfurt und Warendorf sind aktuell bei der S-Bahn mit im Boot. Dies aber vermutlich nur so lange es für sie kostenneutral bleibt. Wie beim neuen Tarifangebot ab August im ÖPNV im Stadtgebiet (29-Euro-Ticket) deutlich wurde, machen sich die umliegenden Landkreise einen schmalen Fuß, wenn es sie Geld kostet, ihre Einwohner*innen mit dem öffentlichen Verkehr nach Münster zu bringen. Weder die Kreise noch der Zweckverband schlossen sich dem attraktiven Angebot an. Aus Sicht der Umlandkreise bilden die Schienen nach Münster eher einen Weg zum Kapitalabfluss aus den Kreisen durch privaten Konsum in der Domstadt, als eine Transferstrecke für in Münster erwirtschaftete Einkommensteuer durch die dort arbeitenden und in der Fläche wohnenden Menschen.

Ruhrschiene: Das ganze Konzept steht unter einem großen Finanzierungsvorbehalt. Zurzeit sind weder die Mittel für die Investitionen noch für den Betrieb gesichert, ja, es muss sogar für die Gelder zur Aufrechterhaltung der Bestandsverkehre gekämpft werden. Soll der NWL nicht besser nur einen Schwerpunkt verfolgen und z. B. den Verkehr auf den bestehenden Strecken verbessern und auf Reaktivierungen verzichten?

Thomas Lins: Das Ganze ist ja finanziell noch vertrackter! Es mehren sich die Bedenken bei verkehrspolitisch Verantwortlichen in Münster und auch beim VCD, dass der Bau von zusätzlichen Haltepunkten wie Nord- und Südkreuz auf Jahre so viele planerischen und finanziellen Ressourcen binden würde, dass zum Beispiel für die infrastrukturelle Verbesserung des Bussystems in Münster keine Manpower und kein Geld übrig wären. Wir müssen also abwägen, was machbar ist und was priorisiert

werden soll. Das Gleiche gilt für gewünschte Reaktivierungen. Die WLE-Strecke Münster – Sendenhorst wird nach gut 30-jährigem politischen Kampf endlich mit einem vernünftigen Bedienungskonzept kommen, hoffentlich in gut einem Jahrzehnt als Weiterführung bis Beckum. Auch die Teutoburger Wald-Eisenbahn wird für den Personenverkehr realisiert. Alles andere sind unter den gegebenen Verhältnissen zurzeit Wolkenkuckucksheime. Ich wäre im Sinne eines klimaverträglicheren Verkehrs heilfroh, wenn wir bis zu den Zielmarken 2032 und 2040 die dann als S-Bahn titulierten SPNV-Verbindungen im Münsterland ertüchtigen könnten.

Margarete Jungkamp: Ich komme aus dem weiter außerhalb liegenden Umland und muss da etwas widersprechen. Auf Reaktivierungen zu verzichten wäre ein großer Fehler. So hätten die Menschen, die in der Schienenverkehrswüste Kreis Borken leben, auch weiterhin wenig Schienenverkehr. Nach dem Motto: Wo viel ist, muss viel hin. Wo wenig bis nichts ist, soll auch weiterhin nichts sein. Diese Logik ist unverständlich, weil von der Einwohnerzahl der Kreis Borken der zweitgrößte Kreis im Zweckverband ist und viele Binnenpendelnde hat.

Ruhrschiene: Wie müsste PRO BAHN handeln?

Margarete Jungkamp: Pro Bahn sollte die anlaufenden Bahnprojekte begrüßen und gleichzeitig auf Reaktivierungen setzen. Die Wünsche dürfen ruhig groß sein. Die Gegenseite kann immer noch kürzen. Nehmen wir uns ein Beispiel an Herrn Wissing, der über 100 Autobahnprojekte forderte. Wer so viel Geld für die Zerstörung der Atmosphäre einsetzt, darf auf der anderen Seite bei der Bewahrung des Klimas nicht geizen. Vor diesem Hintergrund sollte PRO BAHN forsch und optimistisch wünschen.

Denn es zeigt sich immer wieder: Erst wenn Züge und Straßenbahnen fahren, steigen viele Menschen um auf den Öffentlichen Verkehr.

Ruhrschiene: Wir danken für das Gespräch und wünschen Euch viel Erfolg und langen Atem bei Eurer Arbeit.

SPNV-Qualität (4): VRR-Bilanz 2022

Gelsenkirchen. (le) Mit gehöriger Verspätung gegenüber früheren Jahren wurde erst im September der SPNV-Qualitätsbericht des VRR für das Jahr 2022 veröffentlicht. Vorher fehlten noch die Abrechnungen von einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für bestimmte Linien, u. a. solche, die im Februar 2022 von Abellio übernommen wurden. Die Angaben für die Abellio-Leistungen im Januar 2022 sind ebenso wenig im Bericht aufgenommen wie die der kurzfristig beim Übergang mit Ersatzverkehren beauftragten EVU Centralbahn, Wedler Franz Logistik und Train Rental.

Das erste Zwischenfazit des Berichts findet sich auf Seite 5 unter dem Punkt „Pünktlichkeit“: „Für alle Produktgruppen gilt: Das Verspätungsniveau war noch nie derart hoch wie im Jahr 2022.“ Die Pünktlichkeit wird an bestimmten Zwischenstationen (meist Knotenbahnhöfen) und dem Endbahnhof der Züge exakt gemessen. Anzumerken ist, dass baustellenbedingte Verspätungen bei allen EVU außer Betracht blieben und ausfallende Züge nicht mitgerechnet werden. Bei Zügen, die z. B. wegen hoher Verspätung vorzeitig wenden, werden nur die Messpunkte berücksichtigt, die angefahren wurden. Die VRR-Zahlen der einzelnen Linien berücksichtigen nur die Verspätungen an den Bahnhöfen im VRR-Raum, daher unterscheiden sich die Werte bei zweckverbandsübergreifenden Linien im VRR-Qualitätsbericht von denen im NRW-Bericht des KC ITF.

Pünktlich im Sinne des NRW-Standards, also bis maximal 3:59 Minuten verspätet waren 87,0 % der S-Bahnen (2021: 89,6 %), 81,3 % der RB-Züge (2021: 86,6 %) und gar nur 72,8 % der RE-Verbindungen (2021: 82,9 %). Hochverspätet (11:00 Minuten oder mehr) war fast jeder zehnte RE, aber nur 4,8 % der Regionalbahnen und 2,4 % der S-Bahnen.

Hier auch ein Vergleich mit einem deutlich früheren Jahr. Für 2017 lauteten die Werte: S-Bahn 93,8 %, RB 90,5 %, RE 81,9 %.

Die durchschnittliche Verspätung zeigte im Jahresverlauf einen fast durchgängigen Anstieg bis zum Juni (Start des 9-Euro-Tickets), ging im Juli leicht zurück und im August wieder nach oben. Die deutlichsten Ausschläge sind bei den RE-Linien zu sehen. Nach Auslaufen des 9-Euro-Tickets sank die Verspätung im Septem-

ber merkbar, anschließend bis zum Jahresende stieg sie bei den RE-Linien wieder, während sie bei S-Bahn und RB weiter absank.

Die pünktlichsten Linien in unserem Raum waren S 4, RB 36, S 6, RB 35 und RB 40. Am anderen Ende der Tabelle waren wie in den Vorjahren RE 7, RE 5 und RE 1 auf den letzten Plätzen, gefolgt von RE 49 und RE 2, wobei sich die durchschnittliche Verspätung gegenüber 2021 bei RE 1 und RE 5 verdoppelt, beim RE 49 sogar fast verdreifacht hat. Ebenfalls auffällig sind die Verdopplungen der durchschnittlichen Verspätungen bei den Linien RE 16, RB 46 und S 9; alle drei Linien waren ebenso wie der RE 49 von Abellio an DB Regio übergegangen.

VRR-weit war Vias das pünktlichste (oder muss man sagen das am wenigsten unpünktliche?) EVU, gefolgt von Eurobahn, DB Regio, Transdev Rhein-Ruhr. Schlusslicht ist National Express – kaum verwunderlich, da alle Linien durch die hochbelasteten Bahnknoten im Lande fahren.

Zugausfälle steigen stark

Generell wird unterschieden nach vorhersehbaren und unvorhersehbaren Ausfällen. Auch Verspätungen über Takt (der Zug verkehrt erst später als der nächstfolgende Zug der Linie) zählen als Ausfälle, ebenso Haltausfälle oder Umleitungen über andere Strecken. Vorhersehbare Ausfälle sind vor allem Baustellen, bei denen Ersatzverkehre oder alternative Fahrmöglichkeiten für die Fahrgäste vorgesehen sind. Auch die Fahrplaneinschränkungen beim Übergang der Abellio-Linien zu den neuen Betreibern gelten als vorhersehbare Ausfälle. Der Anteil dieser Ausfälle sank von 9,99 % in 2021

auf 6,71 % in 2022. Der hohe Wert für 2021 erklärt sich aus den kurzfristigen Baumaßnahmen nach dem Hochwasser 2021, denn der Umfang der längerfristig geplanten Baustellen ist auch in 2022 angestiegen.

Auch hier der Vergleich mit 2017: Seinerzeit lag der Wert bei 3,24 %.

Unvorhersehbare Ausfälle haben mannigfaltige Ursachen. Häufige externe Ursachen (ohne Verschulden des EVU) sind Störungen an der Infrastruktur, Sperrungen wegen Bombenentschärfungen, Personen, Tieren und Gegenständen im Gleis, Personunfälle oder Behinderungen durch andere Züge (liegende gebliebene Züge, Vorrang für andere Züge), die zu Verspätungen und vorzeitigem Wende führen. Typische vom EVU verschuldete Ursachen sind genereller Personalmangel, kurzfristige Personalausfälle wegen Krankmeldung, nicht verfügbare Fahrzeuge oder kurzfristige Fahrzeugstörungen. Der Anteil dieser Ausfälle stieg von 4,53 % in 2021 auf 6,68 % in 2022.

Ein erster Höhepunkt der unvorhersehbaren Ausfälle wurde im Februar durch die Sturmtiefs bei allen Zuggattungen erreicht. Anschließend blieb der Wert über das Gesamtjahr vor allem bei den S-Bahnen auf hohem Niveau. Bei RB und RE stiegen die Zahlen erst ab Juni wieder deutlich an, mit einem Höhepunkt im August, um sich im Herbst wieder auf niedrigerem Niveau einzupendeln.

Zum Vergleich: In 2017 fielen 1,82 % der Züge unvorhersehbar aus. Schwerpunktmonat war seinerzeit der Mai, als ein ICE im Vorfeld des Dortmunder Hauptbahnhofes entgleist war.

Die niedrigsten Raten unvorhersehbarer Ausfälle im unserem Bereich hatten RE 17, RE 14, S 4, RB 35, RB 33 (jeweils um 3 %), die höchsten wurden für RE 49 (34,7 %) und RB 32 (25,96 %) ermittelt. Es folgen RB 40, RE 42 und RB 59 mit rund 10 bis 13 %.

Als bestes Unternehmen schnitt VRR weit wie im Vorjahr Transdev Rhein-Ruhr ab (3,30 %), gefolgt von Vias (3,84 %), Regiobahn (5,50 %), National Express (5,92 %), Eurobahn (7,16 %), Schlusslicht ist DB Regio (7,91 %).

Auch bei der Ermittlung der Sitzplatzverfügbarkeit hat sich die Lage in 2022 gegenüber 2021 verschlechtert. Wiesen 2021 noch 3,10 % der Züge weniger als die bestellten Sitzplätze auf, so waren es 2022 bereits 4,67 %. Allerdings lag dieser Wert im Vor-Corona-Jahr 2019 noch höher, nämlich bei 5,27 %. Vor allem die RE-Linien sind betroffen, hier stieg die Fehlbehängungsquote von 3,98 % in 2021 auf 6,66 % in 2022. Bei genauerer Betrachtung zeigt sich, dass die Linien, bei denen der Hersteller für die Wartung der Züge verantwortlich ist, besser abschneiden, als diejenigen, wo die EVU zuständig sind.

Bestes EVU in dieser Wertung ist Vias, gefolgt von Regiobahn, Transdev Rhein-Ruhr und National Express. Schlusslichter sind DB Regio und Eurobahn. Besonders negativ fallen die Linien RE 16 (67,08 %) und RB 91 (59,97 %) auf. Dort fuhr DB Regio häufig nur mit Einzeltraktionen, was den massiven Verlust von Sitzplätzen bedeutet. Bei den nächstfolgenden Linien (RE 17 und RE 57, 18 bis 20 %) wirkt sich der Einsatz von Ersatzfahrzeugen nicht gravierend aus, da bei diesen nur wenige Sitzplätze fehlen. Beim RE 3 (17 %) und der RB 50 (12,5 %) fehlte jedoch meist der zweite Triebwagen der bestellten Doppeltraktion.

Die Profi-Tester des VRR ermittelten wieder den Zustand der Fahrzeuge. Das gegenüber dem Vorjahr leicht verschlechterte Ergebnis der Punktebewertung (95,17 ggü. 95,39) zeigt aber doch einen guten Stand auf. Die Rangfolge der Unternehmen: Vias, National Express, DB Regio, Regiobahn, Transdev Rhein-Ruhr, Schlusslicht ist Eurobahn. Dies zeigt sich auch an der Rangliste der Linien: Die letzten Plätze belegen RE 3, RE 13, RB 59, RB 91 und RB 50.

Toiletten weiterhin ein Problem

Besonders interessant für Fahrgäste ist die Bewertung der Funktionalität der Toiletten. Auch hier wurde eine Bewertung nach Punkten durchgeführt, wobei eine versperrte Toilette zu Null Punkten führte. Der VRR-weite Durchschnittswert fiel von 83,07 auf 77,66. Die

Unternehmen platzierten sich in der Reihenfolge Vias (85,75), Transdev Rhein-Ruhr (81,37), Regiobahn (78,93), DB Regio (72,95), National Express (66,87) und Eurobahn (65,20). Die Schlusslichter unter den Linien sind RE 3, S 5 / S 8, RE 13, RB 59, RE 5 und RE 1. Die größte Verschlechterung gegenüber 2021 war bei DB Regio zu verzeichnen, vor allem auf der S 2, der S 5 / S 8 und der RB 32.

Ebenfalls von den Profitestern wurde die Fahrgastinformation im Regelbetrieb (Innen- und Außenanzeige) im Punkten bewertet. Der Durchschnittswert fiel VRR-weit von 97,04 auf immer noch gute 95,80. Werte unter 90 Punkten erreichten aus unserem Raum der RE 44, die S 3 und der RE 49.

Fahrgäste weniger zufrieden

Zum ersten Mal seit 2019 konnte auch wieder die Fahrgastzufriedenheit per Umfrage linienscharf ermittelt werden, in den Vorjahren war die Corona-bedingt nur unvollständig möglich. Im Vergleich zu 2019 hat sich die durchschnittliche Gesamtzufriedenheit deutlich verschlechtert, sie sank von 2,26 auf 2,40. Besonders negativ beurteilen die Fahrgäste die Pünktlichkeit (3,10 ggü. 2,71 in 2019) und die Informationen im Störfall (2,54 ggü. 2,42). Besser als 2019 bewertet wird die Sauberkeit der Züge (2,23 ggü. 2,40), das Sitzplatzangebot (2,05 ggü. 2,09) und die Qualität des Zugbegleitpersonals

AK Kaiserberg: Umbau legt Zugverkehr still

Duisburg. (le) Der anstehende Umbau des aus den 1970er Jahren stammenden Autobahnkreuzes Duisburg-Kaiserberg hat nicht nur Auswirkungen auf den Straßenverkehr, auch der Bahnverkehr ist massiv betroffen. Direkt am AK Kaiserberg trennen sich die Strecken von Duisburg Hbf nach Mülheim-Styrum und Oberhausen Hbf.

In den anstehenden Herbstferien gibt es die erste Sperrpause vom 29.09. bis zum 13.10., wenn die Brücke der A 3 abgerissen wird. Hierfür müssen sowohl die vier Gleise nach Mülheim-Styrum als auch die zwei Gleise nach Oberhausen Hbf voll gesperrt werden. Die Bahn nutzt diese Sperrpause nicht nur für durch den Autobahnumbau bedingte Streckenanpassungen im Autobahnkreuz, z. B. Verlegung

(1,75 ggü. 1,78).

Bei der Bewertung der EVU war Vias auch in dieser Kategorie Spitzenreiter mit einer Note von 2,28, was allerdings leicht schlechter ist als die Durchschnittsnote für alle Unternehmen in 2019. Es folgen DB Regio (2,36), Eurobahn (2,39), Transdev Rhein-Ruhr (2,42), National Express (2,44) und als Schlusslicht die Regiobahn (2,50), die 2019 noch Spitzenreiter war. Auffällig, aber für häufige Bahnnutzer gut nachvollziehbar ist, dass DB Regio für die Fahrgastinformation im Fahrzeug sowohl im Regelfall als auch im Störfall die jeweils schlechteste Note bekommt.

Bei der Bewertung der einzelnen Linien (Notendurchschnitt der Einzelbewertungen) liegen aus unserem Raum RB 35, RB 36, S 4, RB 43 vorne, alle Linien mit vergleichsweise geringer Auslastung und wenig problematischer Streckenführung. Ebenfalls noch vorne sind S 3, RE 14, RE 44, RE 11, RE 19 und RB 40. Am Tabellenende finden sich S 6, RE 1, RE 49, RE 7 und RE 13.

Kommentar

*Die Zahlen aus dem Qualitätsbericht zeigen eindeutig, dass der SPNV in der jetzigen Situation vielen Kund*innen kein verlässliches Angebot bietet. Ohne einen zuverlässigen Zugverkehr ist keine Verkehrswende machbar. Hier muss an erster Stelle der Bund tätig werden!*

von Oberleitungsmasten, sondern führt auch weitere Arbeiten durch, so zur Erneuerung von drei Bahnbrücken zwischen Duisburg und Oberhausen-Alstaden, zur „elektrischen Bahnhofsinsel“ in Mülheim-Styrum und zur Modernisierung des Bahnhofs Duisburg Hbf. Letztlich werden auch zwischen Düsseldorf Hbf und Düsseldorf Flughafen Tiefbauarbeiten für das neue Elektronische Stellwerk durchgeführt,

so dass zwischen Duisburg Hbf und Düsseldorf nur die S-Bahn-Gleise in Betrieb bleiben.

Umleitungen, Ausfälle und SEV

Entsprechend diesem Baumfang müssen zahlreiche Züge umgeleitet werden bzw. entfallen. Der Fernverkehr wird großräumig zwischen Dortmund und Köln bzw. Düsseldorf über die Wupperstrecke umgeleitet, in Duisburg Hbf, Oberhausen Hbf, Mülheim (Ruhr) Hbf und Düsseldorf Flughafen halten keine Fernzüge, in Bochum Hbf und Essen Hbf nur die Züge der in Essen endenden ICE-Linie 10 von und nach Berlin. Die Fernzüge von Münster – Recklinghausen werden ab Wanne-Eickel bzw. Gelsenkirchen direkt nach Düsseldorf geführt, der ICE International fährt von Arnhem ebenfalls direkt nach Düsseldorf.

Im Nahverkehr fährt die S 1 noch am weitesten, sie ist nur zwischen Mülheim-Styrum und Duisburg Hbf unterbrochen – hier gibt es einen Bus als Schienenersatzverkehr (SEV) – und verkehrt zwischen Duisburg und Düsseldorf als einzige Zuglinie. Die mit RRX-Zügen gefahrenen RE-Linien 1, 6 und 11 fahren von Osten kommend bis Mülheim (Ruhr) Hbf und enden in Oberhausen Hbf. Für RE 1 und 6 fahren ab Düsseldorf Hbf weitere Züge die südlichen Abschnitte nach Aachen Hbf bzw. Köln/Bonn Flughafen. Von Osten kommend endet der RE 2 in Essen Hbf, der RE 3, der RE 44 und die RB 32 in Oberhausen Hbf. Die RB 33 endet von Westen kommend in Duisburg. Der RE 42 ist zwischen Essen und Duisburg unterbrochen, die RB 35 zwischen Oberhausen und Duisburg. Der RE 5 wird ab Oberhausen-Sterkrade direkt nach Duisburg Hbf geführt und von dort ebenfalls direkt nach Neuss Hbf, Dormagen und Köln Süd. Der RE 19 fährt von Oberhausen-Sterkrade ohne Zwischenhalt nach Düsseldorf Hbf.

SEV im 10-Minuten-Takt

Für die Verbindungen zwischen Essen bzw. Oberhausen und Duisburg – Düsseldorf sind zwei SEV-Linien (SEV E und SEV O) einge-

richtet, die tagsüber alle 10, abends alle 15 Minuten verkehren sollen und zwischen Duisburg und Düsseldorf einen 5-Minuten-Takt bilden. Der SEV O fährt stündlich bis Oberhausen-Sterkrade, um Anschluss an den RE 19 herzustellen. Ergänzend ist offenbar noch ein SEV zwischen Oberhausen, Duisburg und Moers für den RE 44 unterwegs. Leider sind bei Redaktionsschluss noch nicht alle SEV-Linien in der Fahrplanauskunft zu finden.

Die Fahrzeiten des SEV sind natürlich wesentlich länger als beim Zug. Essen – Duisburg dauert 43' (Zug 12'), Oberhausen – Düsseldorf 80' (Zug 23' – 25'). Für die Fahrt von Essen nach Düsseldorf (SEV 103') ist die S 6 (42') eindeutig die bessere Wahl, ebenso nach Düsseldorf Flughafen (73' ggü. 47'). Dasselbe gilt auch für den Raum Bochum. Von Osten Richtung Duisburg sollte erst in Mülheim Hbf umgestiegen werden, zumal sich hier auch die 901 zur Weiterfahrt anbietet. Aus dem Oberhausener Süden bietet sich die Fahrt über Oberhausen-Sterkrade nach Düsseldorf an. Aus dem Raum Dortmund ist für die Fahrt nach Düsseldorf der Weg über Wuppertal eine Alternative.

Abzuwarten bleibt, wie die SEV-Busse die Straßen befahren können, denn trotz der Herbstferien erwarten wir dichten Kfz-Verkehr, da viele Bahnkunden den SEV meiden werden.

Weitere Großsperrungen

Dies ist die erste einer Reihe von Sperrungen für den Autobahnausbau an dieser Stelle. Für nächstes Jahr sind ebenfalls mehrwöchige Sperrungen in den Oster- und Sommerferien vorgesehen. Auch in den Folgejahren ist mit weiteren Vollsperrungen zu rechnen.

Auch an anderen Stellen im Netz wird in den nächsten Jahren massiv gebaut. Insbesondere die geplanten Sanierungen der Strecken des Hochleistungsnetzes mit jeweils fünfmonatigen Vollsperrungen (siehe **Ruhrschiene 2022#2**) werden den Zugverkehr massiv betreffen. Wir werden in einer der nächsten Ausgaben ausführlich berichten.

Finanzierung des Deutschlandtickets unklar

Deutschland. (le) Drei Monate vor Jahresbeginn ist die Finanzierung des Deutschlandtickets für 2024 noch völlig im Unklaren. Die jetzige Ausgleichsregelung der Defizite durch die Verbilligung der bisherigen Tickets läuft zum Jahresende aus. Vor allem der Bund will seinen Anteil nicht erhöhen.

Die Einführung des Deutschlandtickets war nur möglich, weil Bund und Länder bereit waren, für die Mindereinnahmen aus dem Deutschlandticket im Startjahr unbegrenzt einzustehen. Zunächst hatten Bund und Länder jeweils 1,5 Mrd. Euro pro Jahr zugesichert, da eine erste Schätzung einen Finanzierungsbedarf von 3 Mrd. Euro jährlich ergeben hatte. Inzwischen weisen die aktualisierten Zahlen darauf hin, dass in 2024 mit einem Bedarf von über 4 Mrd. Euro zu rechnen ist.

Der Bund verweist auf die allgemeine Zuständigkeit der Länder für den ÖPNV. Verkehrsminister Wissing beschreibt im Gegenzug angebliche Einsparmöglichkeiten bei den Tariforganisationen, die zur Zeit zusätzliche Arbeiten für die rechtzeitige Einführung des Deutschlandtickets und für die besonderen Angebote für Schüler*innen, Studierende usw. leisten müssen. Da der Finanzierungsbetrag von Bund und Ländern für 2023 wegen der Einführung erst zum 01.05. um ein Drittel gekürzt wurde, wird der Bund trotz vereinbarter Nachschusspflicht im Jahre 2023 wohl weniger ausgeben müssen als die ursprünglich kalkulierte Summe. Und bislang ist die Nachschusspflicht des Bundes auch noch nicht gesetzlich geregelt.

D-Ticket bald teurer?

Für das nächste Jahr ist neben der Finanzierung auch noch der Preis unklar. Die Festlegung durch Bundesgesetz läuft zum 30.09.2023 aus. Für eine neue Preisfestsetzung gibt es kein geklärtes Berechnungs- und Beschlussverfahren. Wenn sich der Preis nach den zugesicherten Mitteln für den Defizitausgleich richten muss, ist mit einer erheblichen Erhöhung zu rechnen. Ob dann 59 Euro oder gar 69 Euro herauskommen und wie viele Nutzer dann wieder kündigen würden, lässt sich kaum vorhersagen.

Ergänzende Tickets in NRW

Das Land NRW hat eine Förderrichtlinie für das Deutschlandticket erlassen, in dem auch Regelungen für die Tarifentwicklung der Verbünde enthalten sind. So müssen Tarifanpassungen so vorgenommen werden, dass sie über alle Ticketgattungen und Preisstufen gleichmäßig erfolgen. So soll verhindert werden, dass Tickets, die wegen des Deutschlandtickets kaum noch Abnehmer finden, überdurchschnittlich verteuert werden, um bei der Berechnung des Ausgleichsbetrags durch Bund und Land Vorteile zu erzielen.

Der Beginn des neuen Schuljahres hat vielerorts den Schülern statt des Schokotickets ein Deutschlandticket beschert, und das bei den Selbstzahlern auch zu einem deutlich reduzierten Preis, 29 Euro statt 39,40 Euro. Im VRR haben fast alle Schulträger das Angebot des Landes (wir berichteten in **Ruhrschiene 2023#2**) angenommen und neue Vereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen abgeschlossen. Nur einige kreisangehörige Gemeinden haben dies abgelehnt, hier erhalten Schüler weiterhin das Schokoticket.

Schwieriger ist die Situation im Bereich des Westfalentarifs. Hier hat der Großteil der Schulträger bislang keine Vereinbarung mit den Verkehrsunternehmen über ein Schülerticket, sondern über ein reines Schulwegticket. Hier sind neue Verhandlungen erforderlich, Schulträger könnten aber auch einfach zum meist billigeren Deutschlandticket wechseln. Dies würde dann aber dazu führen, dass nicht anspruchsberechtigte Schüler hier kein verbilligtes Deutschlandticket erhielten.

Das Deutschlandticket als Sozialticket kann von den Verbänden ab dem 01.12. angeboten werden, sein Preis wird generell 10 Euro unter

dem normalen Deutschlandticket liegen. Während der VRR den Start zum 01.12. anpeilt, gibt es in anderen Verbänden, z. B. beim VRS, noch Probleme mit diesem Termin. Wohngeldempfänger, die vor allem in Westfalen bislang nicht zum Bezug des Sozialtickets berechtigt sind, können es dann auch erhalten. Die ebenfalls in Westfalen verbreiteten lokalen Sozialtickets zu einem niedrigeren Preis können weitergeführt werden und werden auch weiterhin vom Land gefördert.

Für Studierende wurde ein bundesweites solidarisches Semesterticketmodell entwickelt, das zum 01.04.2024 eingeführt werden könnte. Vorgesehen ist ein um 40 % ermäßigter Preis, also 29,40 Euro, bei Abnahme für alle Studierenden. Bislang hat der Bund hierzu noch keine Zustimmung erteilt, obwohl es auch für ihn finanzielle Vorteile bieten würde. *Offenbar mag Herr Wissing das Solidarmodell nicht.*

Es haben bereits mehrere Hochschulen die

Semesterticketverträge zum Ende des Sommersemesters 2024 gekündigt. Wesentlicher Grund ist, dass die Rabattierung des bisherigen Semestertickets gegenüber dem Deutschlandticket nicht mehr ausreichend ist, um nach vorherrschender Rechtsmeinung eine solidarische Abnahme durch die ganze Studierendenschaft zu rechtfertigen.

Guter Absatz in NRW

Zwar liegen noch keine konsolidierten Absatzzahlen für das Deutschlandticket in den einzelnen Ländern vor, aber die von VDV und DB beauftragte Marktforschung gibt Hinweise auf die Verbreitung. Bundesweit gaben im Mai und Juni 14,1 % der Befragten an, ein Deutschlandticket zu besitzen. Spitzenreiter sind Hamburg (40,1 %) und Berlin (30,2 %), gefolgt von NRW (14,8 %) und Baden-Württemberg (14,3 %). Letzte sind Sachsen-Anhalt (8,9 %), Saarland (9,0 %) und Rheinland-Pfalz (9,7 %).

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-Bernauer-Platz 8, 80687 München, ☎ 030 3982 0581, ☎ 089 530031

Die **Ruhrschiene** erscheint vierteljährlich. Die Auflage dieses Hefts beträgt 450 Exemplare. Der Bezug ist für Mitglieder von PRO BAHN Münsterland und Ruhr kostenlos, Abonnement 5,- Euro pro Jahr.

Redaktion: Dirk Grenz (dg, V.i.S.d.P.), Lothar Ebbes (le), Axel Hercher (ah), Achim Walder, ✉ info@ruhrschiene.de

Weitere Autoren: Margarete Jungkamp, Thomas Lins, Werner Szybalski

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

Wahl Landesvorstand

(red) Die diesjährige Landesversammlung von PRO BAHN am 09.09. in Dortmund hat den Landesvorstand turnusmäßig für zwei Jahre neu gewählt. Erster Vorsitzender ist weiterhin Dr. Andreas Schröder (Düsseldorf), seine bisherigen Stellvertreter Rainer Engel (Detmold) und Axel Sindram (Wuppertal) wurden ebenfalls wiedergewählt. Bei den Beisitzern wurden die beiden Kandidaten aus unserem Raum, Dirk Grenz (Oberhausen) und Maximilian Heilmann (Münster) ebenfalls bestätigt. Neu im Vorstand ist Dr. Thomas Probol aus Mönchengladbach. Auch die Leiter der Fachkommissionen wurden bestätigt.

Das gemeinsam erarbeitete neue Grundsatzprogramm des Landesverbands wurde einmütig beschlossen. Es kann auf der Website www.probahn-nrw.de heruntergeladen werden.

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

Oktober

Donnerstag, 12.10.2023, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, UmweltHaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf, Anmeldung bei maxwill@probahn-muensterland.de

Donnerstag, 12.10.2023, 19:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Dienstag, 17.10.2023, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 24.10.2023, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, Anmeldung: grenz@probahn-ruhr.de

November

Donnerstag, 09.11.2023, 19:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Mittwoch, 15.11.2023, 17:00 Uhr
AK Bahnverkehr Hagen, Allertalhaus, Potthoffstr. 22, Hagen, ☎ Rathaus an der Volme

Dienstag, 21.11.2023, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 28.11.2023, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, Anmeldung: grenz@probahn-ruhr.de

Dezember

Mittwoch, 13.12.2023, 16:30 Uhr
AK Bahnverkehr Hagen, virtuell, Anmeldung: christian.straehler@gmx.de. Achtung: geänderte Uhrzeit!

Donnerstag, 14.12.2023, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, UmweltHaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf, Anmeldung bei maxwill@probahn-muensterland.de

Donnerstag, 14.12.2023, 19:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund, Achtung: neue Uhrzeit!

Dienstag, 19.12.2023, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 26.12.2023, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, fällt aus!

Januar

Donnerstag, 11.01.2024, 19:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

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, Friedrichstr.62, Dortmund, ☎ Westentor
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)