



Neuer Fahrplan: Herten wieder am Zug

Herten. (le) Nach einer Pause von über 39 Jahren ist die Stadt Herten, bislang mit 62.000 Einwohner*innen Deutschlands größte Stadt ohne Schienenanschluss im Personenverkehr, wieder ans SPNV-Netz angebunden. Seit dem 11.12. halten die stündlichen Züge Recklinghausen – Wuppertal der S 9 an einem neugebauten Haltepunkt nordöstlich der Innenstadt. Eine Wiedereinrichtung am früheren Standort westlich der Innenstadt wurde verworfen, da dort der Bahnsteig Richtung Bottrop nur über einen Bahnübergang erreichbar wäre.



Haltepunkt Herten (Westf), Zugang von der Staakener Straße
Foto: Dirk Grenz

Bislang erfolgt die fußläufige Anbindung nur provisorisch über eine Rampe von der Staakener Straße bzw. einem Zugang von der Gartenstraße. Der endgültige behindertengerechte Ausbau mit Aufzügen direkt auf die Außenbahnsteige soll zusammen mit einem Neubau der Straßenüberführung der Feldstraße in den nächsten Jahren erfolgen. VRR und Bahn erwarten, dass über 1.000 Fahrgäste

In dieser Ausgabe:

- S. 1 – 4: Neuer Fahrplan
- S. 5 – 8: SPNV-Qualität
- S. 8 – 10: Baustelle, RB 54
- S. 10 – 11: Essen-Eiberg
- S. 11 – 12: Impressum, Termine

Neuer Fahrplan

den Haltepunkt täglich nutzen werden. Im SPNV-Zielnetz 2040 ist eine Verdichtung der Bedienung auf 30-Minuten-Takt vorgesehen.

Der Bau der weiteren Stationen auf der Hertener Bahn, Hertener-Westerholt und Gelsenkirchen-Buer Nord, verzögert sich gegenüber den bisherigen Planungen um ein weiteres Jahr, so dass mit einer Inbetriebnahme frühestens Ende 2024 gerechnet werden kann.

RE 34

Ebenfalls zum Fahrplanwechsel ist die neue zweistündliche RE-Linie 34 (Dortmund – Letmathe – Siegen) gestartet. Sie verstärkt den fünfmal täglich bis/ab Dortmund verkehrenden IC 34 (Münster – Siegen – Bad Nauheim / Frankfurt), der zunächst zwischen Letmathe und Dillenburg und seit dem 01.09.2022 auch zwischen Dortmund und Letmathe mit Tickets des Nahverkehrs nutzbar ist, auf einen weitgehenden Stundentakt tagsüber. Die zwei Taktlücken pro Richtung sollen nach jetzigem Planungsstand im Jahresfahrplan 2024 geschlossen werden. Im Gegensatz zum IC 34 hält der RE 34 auch in Welschen Ennest, ein Halt in Hohenlimburg ist zunächst nicht möglich.

Im Abschnitt Letmathe – Siegen ersetzt der RE 34 den Flügelzug des RE 16 (Essen – Siegen/Iserlohn), der hier nur noch zweimal täglich unterwegs ist, nämlich in den Stunden, in denen der IC 34 beschleunigt verkehrt (Halt nur in Siegen, Lennestadt-Altenhudem und Letmathe), anschließend über Schwerte und Unna nach Münster fährt und nicht für Nahverkehrsfahrgäste freigegeben ist. Der RE 34 fährt bis in die Abendstunden (letzte Abfahrten in Dortmund und Siegen kurz nach 22:00 Uhr). Zum Anschluss an diese Neuleistungen gibt es abends auch zusätzliche Fahrten des RE 16 zwischen Hagen und Letmathe, der RB 91 zwischen Letmathe und Siegen und auf der RB 92 zwischen Finnentrop und Olpe.

Betrieben wird der RE 34 zunächst von DB Regio. Die Fahrzeuge kommen weitgehend vom VRR und sind aus der Serie von S-Bahn-Neufahrzeugen, die für die Regiobahn bestellt

worden sind, aber erst später zum Einsatz kommen können. Die umfangreichen Mehrleistungen konnten durch eine Erhöhung der SPNV-Pauschale des Landes nach der Sperrung der A 45 im Raum Lüdenscheid bestellt werden. Für das Jahr 2023 erhalten VRR und NWL vom Land zusätzlich knapp 16,3 Mio. Euro mehr für diese Angebotsausweitungen.

Lüdenscheid bleibt abgehängt

Im Gegensatz zur Ruhr-Sieg-Strecke hat sich an der Anbindung von Lüdenscheid noch nichts verbessert. Ganz im Gegenteil, denn seit dem 16.09. verkehren auch auf der RB 25 keine Züge mehr bis Lüdenscheid-Brügge. Das liegt an einer Brückenbaustelle in Gummersbach, durch die der ganze Streckenabschnitt von Gummersbach-Dieringhausen bis Lüdenscheid-Brügge gesperrt werden musste. Ein Inselbetrieb von Zügen zwischen Gummersbach und Lüdenscheid-Brügge ist logistisch nicht durchführbar, da durch die Sperrung der Volmetalbahn keine Fahrzeugüberführung zur Wartung stattfinden kann. Erst ab 09.01.2023 soll der Zugverkehr zwischen Köln und Lüdenscheid-Brügge wieder aufgenommen werden.

Auch die zunächst angedachte Wiederinbetriebnahme der RB 52 zwischen Rummenohl und Schalksmühle konnte zum Fahrplanwechsel ebenso wenig erfolgen wie die Einrichtung der zusätzlichen RE 55 (wir berichteten in **Ruhrschiene 2022#1** und **2022#2**). Im September haben starke Regenfälle ergänzend zu drückendem Grund- und Hangwasser die Bauarbeiten an einer der beiden neu zu errichtenden großen Stützwände ausgebremst. Die DB musste deshalb die Arbeiten an der Stützwand zwischen Dahlerbrück und Schalksmühle unterbrechen. DB Netz erarbeitet derzeit neue Lösungen für die Wasserhaltung und die Abdichtung der Baugrube, was zusätzliche Eingriffe in die Umwelt und somit neue Genehmigungen erfordert. Aufgrund der schwer zugänglichen Schadensstellen müssen zudem spezialisierte Tiefbauunternehmen direkt im Flussbett der Volme und des anspruchsvollen

Untergrunds tätig sowie der Bauablaufplan an die veränderten Planungen angepasst werden. Erst wenn die Baugrube vollständig trockengelegt ist, kann sie fertig ausgehoben und die Stützwand gebaut werden. Nach zigem Stand soll der Zugverkehr zwischen Rummenohl und Schalksmühle am 11.06.2023 wieder aufgenommen werden, ab Dezember 2023 soll dann auch die neue Volmebrücke in Lüdenscheid-Brügge fertiggestellt sein.

Die chaotische Lage auf den Straßen rund um Lüdenscheid hat zudem zur Folge, dass weder der normale Busverkehr noch der eingerichtete Schienenersatzverkehr pünktlich verkehren. Die lakonische Meldung dazu auf www.zuginfo.nrw lautet: „Aufgrund einer Brückensperrung auf der A 45 kommt es zwischen Lüdenscheid und Hagen Hbf zu sehr hohen Verspätungen bei den Bussen des Schienenersatzverkehrs. In der Folge kann es leider zu Ausfällen des Schienenersatzverkehrs kommen. Die voraussichtliche Dauer der Störung ist unbestimmt.“

Haltern – Bochum kommt später

Von den drei SPNV-Verbindungen, die das Land dem VRR zusätzlich finanziert, konnte nur der von der Regiobahn betriebene RE 47 (Remscheid-Lennep – Düsseldorf) zum Fahrplanwechsel starten. Bei der RB 41 (Haltern am See – Bochum, Betreiber DB Regio) ist jetzt der kleine Fahrplanwechsel am 11.06.2023 als Starttermin vorgesehen. Bis dahin ist die Fahrplantrasse noch durch Fernzüge belegt, die wegen der Bauarbeiten am Dortmunder Hauptbahnhof über Recklinghausen umgeleitet werden. Die RB 41 wird alle Halte von Haltern am See bis Recklinghausen Süd bedienen und anschließend ohne Halt bis Bochum Hbf fahren. Der Fahrplan der RB 46 (Gelsenkirchen – Bochum) muss dann mit Ausnahme der Nachtfahrten am Wochenende um eine Viertelstunde gedreht werden, wodurch sich die Übergangszeiten in Wanne-Eickel überwiegend deutlich verlängern.

Außer den durch das Land finanzierten Mehr-

leistungen auf den neuen Linien haben VRR und NWL kaum zusätzliche Verbindungen bestellt. Neben der Personalknappheit bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen ist die unsichere Finanzierung des SPNV die Hauptursache. Aufgrund der steigenden Kosten für Energie, Material und Personal lässt sich der Zugbetrieb durch die Regionalisierungsmittel, die größtenteils als SPNV-Pauschale des Landes an die Zweckverbände weitergegeben werden, nicht mehr auskömmlich finanzieren. Zwar hat der Bund noch in 2022 die Regionalisierungsmittel um eine Mrd. Euro aufgestockt, und steigt die jährliche Dynamisierungsrate von bisher 1,8 % auf 3 %. Unklar ist jedoch, inwieweit der SPNV von der Energiepreispbremse profitieren kann. Daher ist der SPNV-Haushalt bei den Zweckverbänden für 2023 noch nicht gedeckt, von den Folgejahren ganz zu schweigen. Es wird bereits über Abbestellung von Zügen diskutiert, was für die zu bewältigende Verkehrswende und das kommende Deutschlandticket absolut kontraproduktiv wäre.

Fernverkehr

Durch die steigende Verfügbarkeit von ICE 4 (XXL-ICE) sowie den Fortgang der Umbauarbeiten am Dortmunder Hauptbahnhof wird der Betrieb auf der IC/ICE-Linie 39 (Hamburg – Münster – Köln – Süddeutschland) im neuen Fahrplanjahr wieder stärker an das ursprüngliche Schema (von Köln nach Dortmund zweistündlich über die Ruhr, zweistündlich über die Wupper) angepasst, wobei gleichzeitig die meisten Züge als ICE und daher ab Köln über die Neubaustrecke nach Frankfurt und weiter Richtung Karlsruhe, München oder Nürnberg/Passau verkehren. So erhalten Hagen und Bochum wieder in etwa zweistündliche Verbindungen nach Norddeutschland sowie Hagen und Münster deutlich mehr Direktverbindungen auf die Neubaustrecke Köln – Frankfurt und weiter nach Süddeutschland. Hingegen werden weniger Fernzüge direkt zwischen Gelsenkirchen und Hamburg sowie zwischen Münster und der Rheinstraße unterwegs sein.

SPNV-Qualität (2): Der Personalmangel

NRW. (le) Nachdem wir in der letzten Ruhrschiene über Bauarbeiten und Störungen im Netz als Ursache für Qualitätsmängel im SPNV berichtet haben, steht in dieser Ausgabe der Personalmangel im Vordergrund. Zwar denkt man in erster Linie an das fehlende Fahrpersonal, doch bremst auch der Mangel an Fahrdienstleiter*innen, Disponent*innen oder Werkstattpersonal den Zugverkehr oft aus.

Der Mangel an Fahrpersonal ist schon seit Jahren ein großes Thema, und die Landesinitiative Fokus Bahn NRW (www.fokus-bahn-nrw.de), in der alle Zweckverbände und SPNV-Unternehmen des Landes zusammenarbeiten, setzt einen Schwerpunkt bei der Gewinnung von Fachkräften, vor allem für den Zugbetrieb. Hierbei sollen insbesondere auch Frauen für diesen Beruf interessiert werden. Die Ausbildung erfolgt nicht nur in den einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), sondern vielfach auch unternehmensübergreifend. Bis 2025 werden alleine in NRW rund 1.200 zusätzliche Triebfahrzeugführer*innen benötigt, um den heutigen und den in den nächsten Jahren wachsenden Bedarf abzudecken.

Dabei steht die Branche unter starkem Konkurrenzdruck. Zwar hat man durch eine landesweite Absprache über die Erstattung von Ausbildungskosten den Wechsel zwischen den SPNV-Unternehmen gut geregelt, aber immer wieder werben Fernverkehr und Güterverkehr gezielt Mitarbeiter*innen ab. Zwar sind die gezahlten Vergütungen in der Regel auf einem vergleichbaren Niveau, jedoch liegt der Verdienst im Güterverkehr durch unterschiedliche Zulagen z. B. für Nachtarbeit, Auswärtsübernachtung u. ä. oft höher als im SPNV.

Schon in den letzten Jahren war beim Übergang einzelner Linien von der DB auf andere Betreiber festzustellen, dass nur relativ wenige Beschäftigte wechselwillig waren, da DB Regio alles daran setzte, sie irgendwo weiter im Konzern zu halten (nicht nur im SPNV-Bereich). Diese Situation verschärfte sich ab Ende 2019 (Ende des S-Bahn-Großvertrags VRR/DB) noch einmal. Der Start des S-Bahn-Netzes Rhein-Ruhr Los B (RB 32, RB 40, RE 49, S 2, S 3, S 9) war entsprechend stark

durch Zugausfälle, Notverkehre usw. begleitet, während es zusätzlich den schrittweisen Übergang der RE-Linien zu neuen Betreibern beim Einsatz der RRX-Fahrzeuge gab. In beiden Fällen gab es zugleich deutliche Leistungsausweitungen. Durch die Corona-Pandemie ab März 2020 wurde dann auch die praktische Ausbildung neuer Triebfahrzeugführer*innen stark behindert.

Corona sorgte dann auch für stark erhöhte Krankenstände bei den einzelnen Unternehmen, und seitdem sind die Ausfälle fast überall auf historischem Höchstniveau. Dabei sind die Unternehmen nicht über die genauen Ursachen der Erkrankungen im Bilde, da ihnen die Diagnose der Krankenschreibung nicht mitgeteilt wird. Ist es direkt Corona, haben die lange Coronazeit, die vielen Baustellen und Störungen sowie zuletzt das 9-Euro-Ticket das Fahrpersonal über Gebühr belastet oder sind die Arbeitsbedingungen und das Betriebsklima so schlecht, dass sich Mitarbeiter*innen verstärkt krankmelden?

Notvergaben der Abellio-Netze

Auf jeden Fall hat sich die Zahl der personalbedingten Zugausfälle seit Mitte des Jahres massiv erhöht. Schwerpunkt waren dabei die früheren Abellio-Netze, denn auch wenn der Personalmangel sämtliche Unternehmen trifft, gibt es merkbare Unterschiede zwischen den einzelnen Netzen und meist auch den Einsatzorten des Personals.

Waren beim Übergang der Abellio-Linien noch 97 % der Belegschaft zu den neuen Betreibern gewechselt, unter anderem aufgrund der dafür gezahlten Prämien, so folgte danach eine merkbare Fluktuation. Zwar vergüteten die neuen Unternehmen weiterhin nach den

von Abellio angewandten Tarifverträgen, doch wurden von Abellio gezahlte Sonderzulagen teilweise gekürzt oder gestrichen, so dass sich zahlreiche Beschäftigte nach besser bezahlten Stellen umsahen, oft außerhalb des SPNV. Auch hatte Abellio vor dem Betriebsübergang nicht in allen Netzen einen ausreichenden Personalstamm. Lücken gab es vor allem beim S-Bahn-Netz Rhein-Ruhr Los B sowie bei den RRX-Linien 1 und 11.

Problemfall DB Regio

Bereits seit Anfang Juni (zeitgleich mit dem Start des 9-Euro-Ticket) stieg die Zahl der personalbedingten Zugausfälle kräftig an, immer wieder auf verschiedenen Linien, besonders merkbar jedoch bei DB Regio. Richtig ins Licht der Öffentlichkeit kam die Misere Mitte Juli: Nachdem schon in den vorherigen Tagen immer wieder ganze S-Bahn-Linien im Raum Köln ausfielen und als Ersatz dann auf einige auf Teilstrecken verkehrende Busnotverkehre und Taxen verwiesen wurde, stellte die DB am Mittag des 21.07. (Donnerstag) den S-Bahn-Betrieb rund um Köln (S 11, S 12, S 19, S 6 verkehrte wegen Bauarbeiten nur zwischen Essen und Langenfeld) sowie auf der gesamten S 8 bis einschließlich 24.07. ein. Hintergrund war ein hoher Krankenstand der Disponent*innen bei der Betriebsleitzentrale in Duisburg. Die Zweckverbände wurden durch DB Regio erst im Nachhinein informiert.

Erst jetzt offenbarte DB Regio NRW auch den großen Mangel beim Fahrpersonal. Man verwies sogar darauf, dass gelegentlich Fahrer*innen fehlen, um die Triebfahrzeuge rechtzeitig den Werkstätten zuzuführen, woraus dann weitere Ausfälle oder Fehlbehängungen von Zügen resultieren. Auf den meisten Netzen wurde ein Notfahrplan bis zum 18.09. erstellt und später auf einigen Linien bis zum Ende der Herbstferien am 16.10. verlängert. Nur in den Dieselnetzen wie Sauerlandnetz und Netz Westliches Münsterland wurde weitgehend das normale Fahrplanangebot gefahren.

In unserem Raum wurde der RE 49 (Wesel – Essen – Wuppertal) ersatzlos gestrichen, die RB 32 (Dortmund – Essen-Altenessen – Duisburg) entfiel, dafür fuhren montags bis freitags acht Zugpaare der Centralbahn, abends und am Wochenende gab es einen Schienenersatzverkehr (SEV) Gelsenkirchen – Oberhausen. Die Flügelzüge von RE 16 und RB 91 zwischen Letmathe und Iserlohn wurden durch SEV ersetzt. Die RB 40 (Essen – Hagen) wurde an Wochenenden nicht gefahren, es wurde auf den RE 16 verwiesen, der allerdings weder Früh- noch Spätverbindungen bietet und auch Essen-Kray Süd und Hagen-Vorhalle nicht bedient. Die RB 46 (Gelsenkirchen – Bochum) wurde nur montags bis freitags im Stundentakt gefahren, am Wochenende gab es SEV. Auch die Kurzfahrten des RE 42 zwischen Essen und Münster entfielen ersatzlos, zur ausreichenden Bedienung der kleineren Halte auf der Strecke mussten einzelne Fahrten des RE 2 am Tagesrand einen geänderten Fahrplan mit allen Halten durchführen.

Auch nach Ende der Notfahrpläne blieb die Betriebssituation insbesondere auf den Linien des S-Bahn-Netzes Rhein/Ruhr und des Ruhr-Sieg-Netzes schwierig. Vor allem auf dem RE 49, der S 2 und den RB-Linien 32, 40 und 46 entfielen immer wieder ganze Umläufe. Schließlich gab es einen erneuten Notfahrplan ab dem 19.11., der zunächst bis zum 23.12. befristet war.

Die Einschränkungen in unserem Raum:

- Die S 3 wurde auf den Abschnitt Hattingen – Essen-Steele Ost beschränkt, nach Oberhausen fuhr nur ein SEV, zunächst ab Essen-Steele Ost, später nur noch ab Mülheim Hbf. Damit gab es abends und am Wochenende keine Direktverbindung mehr zwischen Essen Hbf und Oberhausen Hbf, tagsüber nur Stundentakt durch den RE 49.
- Bei der RB 32 und der RB 40 fielen die Tagesrand- und Nachtverbindungen sowie einzelne Tagesverbindungen aus, SEV wurde nur nachts bzw. frühmorgens und am Wochenende

im Abschnitt Gelsenkirchen – Oberhausen sowie zwischen Bochum und Witten angeboten.

- Auf den Kurzfahrten des RE 42 zwischen Essen und Münster wurde zur Entlastung von DB Regio zeitweise ein Kurs von der Centralbahn gefahren.

Dieser Notfahrplan, der nur auf der S 3 durchgängig zwei Zugumläufe einsparte, war aber absolut nicht ausreichend und es kam darüberhinaus zu größeren personalbedingten Zugausfällen. Nachdem in der 50. Kalenderwoche vor allem auf den Linien RE 42, RE 49, RB 32, RB 40, RB 46 und RB 54 Züge ausfielen, wurden weitere Einschränkungen über die Weihnachtszeit und teilweise bis Ende Januar 2023 bekanntgemacht.

- Der RE 49 ist zumindest bis Ende der Weihnachtsferien gestrichen. Hingegen fährt die S 3 seit Heiligabend tagsüber stündlich zwischen Hattingen und Oberhausen, abends dann nur noch zwischen Hattingen und Essen Hbf. SEV wird zwischen Mülheim Hbf und Oberhausen Hbf angeboten. Endlich wurde jetzt klargestellt, dass Fahrten von und nach Oberhausen über Duisburg Hbf tariflich zulässig sind, was z. B. in den Relationen Bochum – Oberhausen (Preisstufe B) oder Oberhausen Hbf – Mülheim Hbf (Preisstufe A) oft nicht in den Gültigkeitsbereich der Tickets fällt.

- Auf der RB 40 fällt bis zum 08.01. neben den Früh- und Spätfahrten und einzelnen Tagesfahrten je ein Umlauf aus, so dass diese Linie nur noch tagsüber etwa zweistündlich mit zusätzlichen Lücken verkehrt. Insbesondere im morgendlichen Berufsverkehr fallen vor 07:00 Uhr praktisch alle direkten Fahrten Hagen – Essen aus, da auch der parallele RE 16 noch nicht verkehrt. Für eine Fahrt Wetter (Ruhr) – Essen Hbf gibt es statt direkter Fahrt mit der RB 40 daher eine Fahrt mit S 5, dann Umstieg in den SEV in Witten Hbf und erneuter Umstieg in Bochum Hbf in die S 1. Die alternativ vorgesehene Umfahrt über Dortmund Hbf ist tariflich nicht immer möglich. Ab 09.01. bis Ende Januar werden dann tagsüber wieder

beide Umläufe bedient, es bleiben die zwei zusätzlichen Lücken tagsüber.

- Auf der RB 32 fallen bis Ende Januar weiterhin die Tagesrandverbindungen sowie zwei Zugpaare tagsüber aus. Ein SEV Gelsenkirchen – Oberhausen ist für die Nachtstunden zwischen 0 und 6 Uhr eingerichtet – bei einer Fahrzeit von 63 Minuten (gegenüber 17 Minuten mit dem Zug) für die Gesamtstrecke kaum eine Alternative.

- Auf dem RE 42 fallen die Kurzcourse Essen – Münster bis Ende der Weihnachtsferien durchgängig aus. Nur an den Wochenenden fährt alle drei Stunden ersatzweise ein Zug der Centralbahn. Am Spätabend gibt es wieder angepasste Fahrzeiten des RE 2 mit Halt an allen Stationen.

- Auf der RB 54 (Unna – Neuenrade) ist zusätzlich zum Abschnitt Unna – Fröndenberg (siehe Bericht an anderer Stelle) jetzt auch der Südtail Fröndenberg – Neuenrade zunächst bis zum 12.02. ganz auf SEV umgestellt. Je nach Informationskanal beruft sich die DB auf Fahrzeug- bzw. auf Personalmangel.

Dennoch werden kurzfristig weitere Linien stark eingeschränkt oder fallen ganz aus. So verkehrte am 25.12. die RB 33 (Aachen – Essen/Heinsberg) überhaupt nicht, es wurde auf die parallel fahrenden Linien, vor allem RE 4 und RE 42, verwiesen. Für die von diesen Linien nicht bedienten Halte gab es nur einen SEV zwischen Mönchengladbach und Rheinhausen, der jedoch nur fünf zehner dieser Halte bediente. Auch für die entfallenen Früh- und Spätfahrten gab es keinen Ersatzverkehr.

Mit mehreren Ausfällen ab 29.12. auf den Linien RB 63 und RB 64 ist inzwischen auch das Netz westliches Münsterland betroffen, zunächst überwiegend mit Fahrten des Zusatztakts.

Weitere EVU

Die Eurobahn hat schon seit mehreren Jahren große Probleme, den Fahrbetrieb vertragsgemäß durchzuführen und steht beim

NWL unter besonderer Beobachtung (wir berichteten in **Ruhrschiene 2022#1**). Auch hier gibt es auf allen Netzen immer wieder größere Ausfälle, vor allem auf den Linien des Teuto-Netzes. Besonders auffällig ist die RB 61 (Bielefeld – Bünde – Rheine – Hengelo), auf der Mehrsystemfahrzeuge für den Betrieb in die Niederlande unterwegs sind und damit auch entsprechend geschultes Fahrpersonal für den grenzüberschreitenden Verkehr benötigt wird. Mal gibt es, auch wegen fehlenden Werkzeugpersonals, nicht genügend fahrbereite NL-taugliche Fahrzeuge, so dass die RB 61 in Bad Bentheim endet, ab hier gibt es SEV. Oder es muss in beide Richtungen in Herford umgestiegen werden, da zwischen Bielefeld und Herford ein Einsystemfahrzeug eingesetzt wird. Oder es fehlt das Fahrpersonal für den Abschnitt Rheine – Hengelo, dann gibt es SEV ab Rheine. In den Niederlanden wird die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sämtlicher Linien vom Netzbetreiber Pro Rail publiziert. Die RB 61 findet sich seit einiger Zeit auf einem der letzten Plätze.

Ansonsten wechseln die betroffenen Linien von Tag zu Tag, sowohl die stündlichen Grundleistungen als auch die Zusatztakten sind betroffen. Nicht selten fallen zwei Züge hintereinander aus, auf dem RE 3 wurden auch schon drei Ausfälle in Folge beobachtet. Gezielte Notfahrpläne gibt es bislang kaum.

VIAS hat zwei der früheren Abellio-Netze in der Notvergabe übernommen. Auf der S 7 wurde längere Zeit nach Notfahrplänen gefahren, die HVZ-Zusatzzüge und die Durchbindung nach Düsseldorf entfallen auch oft. Im Niederrheinnetz gibt es ebenfalls häufigen Ausfall der RE 19-HVZ-Verstärkerzüge. Auch die planmäßigen RE 19-Kurse sind insbesondere am Wochenende oft von Ausfällen betroffen. Dabei treten bei der Verbindung Düsseldorf – Arnhem gleich an zwei Stellen Probleme auf. Bei fast allen Fahrten gibt es in Wesel einen Fahrerwechsel, da ab hier Personal mit NL-Befähigung den Zug übernimmt. So ist

es gelegentlich vorgekommen, dass erst ein Zug zwischen Düsseldorf und Wesel ausfiel, der Folgezug aber zwischen Wesel und Arnhem, so dass gleich eine dreistündige Bedienungslücke entstand. Auch der Einsatz von Mietlokführer*innen auf dem Grenzabschnitt kann den Mangel an Fachpersonal nur teilweise begrenzen, so dass auch schon mal Züge unplanmäßig in Emmerich enden, aufgrund des Fahrerumlaufs dann jeweils alle drei Stunden.

Auch bei der Transdev-Tochter Rhein-Ruhr-Bahn, die anstelle des Schwesterbetriebs NordWestBahn jetzt die Strecken im VRR-Raum und nach Borken und Coesfeld betreibt, sind die Ausfälle merkbar, aber meist weniger gravierend. Hier gab es schon in den letzten Jahren, zusammen mit der NIAG, intensive Ausbildungsanstrengungen für neue Tzf-Führer*innen, die sich jetzt auszahlen. Ausfälle betreffen meist die Linien rund um Duisburg (vor allem RB 36 und RE 44), den RE 14 (Essen – Borken/Coesfeld) hingegen kaum.

Bei National Express kann von einer ähnlich schwierigen Lage gesprochen werden. Hier fallen gelegentlich ganze Dienstschichten aus, und dies macht sich aufgrund der starken Auslastung und des langen Laufwegs der entsprechenden Linien deutlich bemerkbar. Schwerpunkt der Probleme sind erwartungsgemäß die RRX-Linien.

Was tun?

Direkt nach der Einstellung des S-Bahn-Betriebs im Raum Köln hatte NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer am 25.07. bei einem Krisengipfel mit allen SPNV-Unternehmen und den drei Zweckverbänden laut Pressemitteilung ein Maßnahmenpaket vereinbart:

- die Verbesserung der Kommunikation und der Reaktionszeiten im Krisenfall,
- die Vorbereitung von Mindestbedienungs-Fahrplänen,
- die Verbesserung der Möglichkeiten, kurzfristig Busersatzverkehre bereitzustellen und
- eine Ausbildungs-offensive zur Vergröße-

rung der betrieblichen Einsatzreserven bei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die allerdings erst mittelfristig wirksam wird.

Vor allem bei den ersten beiden Punkten sieht der Fahrgast bislang kaum Erfolge. Weiterhin werden die personalbedingten Ausfälle bestenfalls am späten Abend für den Folgetag bekanntgemacht. Auch werden nicht alle Ausfälle ganzer Umläufe auch auf www.zuginfo.nrw angezeigt. Um ein Mindestmaß an Planungssicherheit zu haben, muss der Fahrgast in der Regel etwa 12 Stunden vorher Bescheid wissen, ob er am nächsten Morgen seine Reise antreten kann oder eventuell doch früher oder anders fahren muss. Dies gilt ebenso für die Rückfahrt, wenn man morgens startet. Wer zu einer Abendveranstaltung geht, möchte erst recht wissen, ob er damit rechnen kann, noch nach Hause zu kommen. Allzu oft kommt es vor, dass Verbindungen, die 20 Minuten vorher noch in der DB-Fahrplanauskunft verzeichnet waren, urplötzlich doch „wegen kurzfristiger Erkrankung des Personals“ ersatzlos ausfallen. Der Folgezug hat zwar wieder planmäßigen Anschluss, aber dann fällt auf der Anschlusslinie die entsprechende allerletzte Fahrt ebenfalls aus. Nicht an jeder SPNV-Station sind dann Taxen verfügbar. Dies ist kein Phantasiebericht, sondern die konkrete Erfahrung aus einer Fahrt Dortmund Hbf – Oberhausen-Sterkrade während der Woche nach 23 Uhr. Die eigentlich vorgesehene Verbindung gab es leider nicht, da DB Regio mit dem Notfahrplan die letzten zwei direkten Züge Dortmund – Oberhausen auf der RB 32 gestrichen hatte, letzte Abfahrt damit bereits 23:03 Uhr (RE 3) statt 00:33 Uhr. Ein Ausweichen auf den Fernverkehr war auch nicht möglich, da wegen einer kurzfristigen Notbaustelle zwischen Duisburg und Düsseldorf alle IC(E)s über Wuppertal umgeleitet wurden.

Noch wichtiger als die rechtzeitige Bekanntgabe von Zugausfällen ist jedoch ein stabiler Notfahrplan mit einer großen Zuverlässigkeit, also mindestens 98 %, der auch schon Tage vorher feststeht. Ein Blick in die Niederlande

zeigt, wie es geht: Auch die Nederlandsche Spoorwegen (NS) hat ein großes Personalproblem. Dort wurde bereits im September Strecke für Strecke das Angebot geprüft und entsprechend der Auslastung vor allem durch Wegfall oder Reduzierung von Zusatzlinien in den Spitzenzeiten angepasst, wobei auch eine Differenzierung zwischen den Wochentagen gemacht werden kann: freitags ist das Verkehrsaufkommen anders als mittwochs oder montags. Oft wird Halbstundentakt statt Viertelstundentakt gefahren. Oder auch Stundentakt statt Halbstundentakt, allerdings durchweg nur abends und am Wochenende, denn grundsätzlich wird werktags bis 20 Uhr weiterhin jede Strecke stündlich mit mindestens zwei Zügen bedient. Und immer werden die ersten und letzten Verbindungen am Tage bedient, Rücksicht auf Anschlüsse in den Knoten genommen, und in Einzelfällen erfolgen auch Fahrplananpassungen. Anschließend folgt die logistische Überprüfung: Welche Kurse müssen gestärkt werden, um alle Fahrgäste mitnehmen zu können? Das ist dann manchmal nicht ganz so schnell optimal umsetzbar.

Dieser Notfahrplan für das von der NS bediente Hauptstreckennetz umfasst Angebotseinschränkungen von rund 13 %. Er wurde dann auch weitgehend für den Jahresfahrplan 2023 übernommen, wird aber immer wieder überprüft und je nach Situation verändert. Auch die Betreiber der regionalen Nebenstrecken haben ihre Fahrpläne angepasst, dabei aber bestimmte Mindeststandards sichergestellt. Fast alle Strecken werden werktags tagsüber weiterhin halbstündlich bedient. Zusätzliche Zugausfälle sind bei NS und den regionalen EVU relativ selten.

Kommentar

Wenn man die Situation des SPNV in NRW Ende Dezember betrachtet, zeigt sich ganz klar: Durch den bisherigen Notfahrplan auf einzelnen Linien wird nur ein Bruchteil der Personalausfälle kompensiert, entsprechend

hoch sind die zusätzlichen ungeplanten Ausfälle. Hier wird dann argumentiert: „Wir wollen die Linie nicht ganz streichen, denn wir haben ja noch Personal für eine relevante Anzahl weiterer Fahrten“. Das hilft dem Fahrgast aber wenig, wenn das Angebot völlig unkalkulierbar ist. Wäre es nicht besser, wenn das EVU dann endlich wieder für kurzfristige Ausfälle eine Personalreserve hat?

Da fallen auch schon mal auf einer Linie zwei Kurse hintereinander aus. Ergebnis: Beim Halbstundentakt eine Fahrplanlücke von 90 Minuten, beim Stundentakt gar von drei Stunden. In solchen Fällen sind klare reduzierte Takte mit den entsprechenden Anschlüssen für den Fahrgast besser als ein Angebot nach dem Zufallsprinzip. Bei dieser Zugausfall-Lotterie gibt es nämlich viel zu viele Nieten. Betroffen sind vor allem Fahrgäste, die auf ihrem Weg umsteigen müssen, denn sie haben ein mehrfaches Risiko.

Vor allem aber wird übersehen, dass jeder unvorhergesehene Zugausfall bei den betroffenen Fahrgästen Stress und Frust auslöst. Immer häufiger sind selbst hartgesottene Fahrgäste drauf und dran, dem SPNV den Rücken zu kehren. Das 9-EuroTicket hat es

gezeigt: Das Interesse in der Bevölkerung an einem guten SPNV ist groß, aber was wir jetzt haben, ist ein historischer Tiefpunkt: ein SPNV zum Abgewöhnen.

Alle Beteiligten müssen endlich zugeben, dass der Personalmangel keine kurzfristige, bald überstandene Krise ist, sondern noch Monate, wahrscheinlich sogar Jahre andauern wird. Wenn die DB wochenweise ihre Notmaßnahmen verlängert, statt endlich einen mit den Aufgabenträgern und den anderen EVU abgestimmten mittelfristig zu fahrenden Notfahrplan aufzustellen, dann sind die nächsten Enttäuschungen für die Fahrgäste schon vorprogrammiert.

Besonders ärgerlich sind die Zugausfälle in den Tagesrandzeiten. Sind es bei Spätfahrten oft Fahrgäste im Freizeitverkehr, so sind es bei Frühfahrten vor allem Pendler, und ganz überwiegend sind es die nicht besonders gut verdienenden, die schon um sechs Uhr pünktlich am Arbeitsplatz sein müssen. Für sie stellt die aktuelle Unzuverlässigkeit des SPNV in hohem Maße ein Arbeitsplatzrisiko dar.

In der nächsten **Ruhrschiene** werden wir weitere Ursachen der Qualitätsmängel im SPNV untersuchen.

RB 54: Dachse bremsen SPNV aus

Fröndenberg. (le) Im Sommer war der Abschnitt Fröndenberg – Unna wegen Bahnsteigarbeiten in Fröndenberg-Frömern gesperrt. Kurz vor Bauende Anfang September wurde ein umfangreicher Dachsbau unter den Gleisen entdeckt, durch den der Bahndamm auf rund 300 Meter Länge so stark unterhöhlt ist, dass ein sicherer Bahnbetrieb nicht mehr möglich ist.

Danach wurde von DB Netz zusammen mit Geologen ein Instandhaltungskonzept erarbeitet, das aufgrund des besonderen Schutzes der Dachse eng mit den Behörden abgestimmt sein musste. Bei der Dammspektion, bei der u.a. Georadar-Messungen durchgeführt wurden, haben die Fachleute 39 Dachseingänge entdeckt. Fast alle Dachseingänge befinden sich auf der Südseite der Gleise. Auf einer Länge von rund 300 Metern ist so ein weit verzweigtes Tunnelsystem rund fünf Meter unterhalb der Gleise entstanden. Zunächst muss ein Teil des Bahndamms gerodet werden, ab Sommer

kann dann ein Bindemittel eingefräst werden, wodurch ein frostsicherer Erdbeton entsteht, der die nötige Stabilität des Bahndamms wiederherstellt. Nach aktueller Prognose von DB Netz wird der Streckenabschnitt erst zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 wieder in Betrieb gehen können.

Auch RE 57 betroffen

Welche Probleme ein solcher Schaden für das betroffene Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Zweckverband als Aufgabenträger verursacht, zeigt die Berichterstattung

in den Gremienunterlagen des Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL): „Hier lagen auch DB Regio erst wenige Tage vor Sperrende die Informationen vor, dass die Sperrung verlängert werden musste. Zu dem Zeitpunkt war jedoch weder klar, wie lange die verlängerte Sperrung andauern sollte, noch ob und inwiefern die genau eine Woche später über diesen Abschnitt vorgesehene Umleitung der RE 57 betroffen sein wird. Für die RB 54 mussten daher sehr kurzfristig freitags für ab Samstag alle Infos angepasst werden – jedoch noch mit offenem Ende.

Die Umleitung der RE 57 war aufgrund von Baumaßnahmen in Aplerbeck Süd (barrierefreier Umbau der Station mit Vollsperrung) erforderlich, der sonst übliche Umleitungsweg über Witten war wegen anderer Umleitungen auch über diesen Abschnitt kapazitativ jedoch nicht möglich. Um nicht mit hohen Fahrzeitverlängerungen aufgrund zweimaligem Richtungswechsel in Schwerte und Holzwickede nach Dortmund zu fahren, wurde vom NWL in Abstimmung mit dem VRR angeregt, die Züge der RE 57 über die Schwerter Kurve und nur mit einmalig dann erforderlicher Wende in Holzwickede umzuleiten. Die Fahrbarkeit war von DB Netz jedoch bis freitags nicht geklärt und daher offen. Ein Enden/Beginnen der RE 57 in Fröndenberg war jedoch mangels erforderlicher Gleisinfrastruktur nicht möglich,

für ein Enden der RE 57 in Schwerte lagen auch noch keine Infos zur Fahrbarkeit von DB Netz bis Freitagmittag vor (am Samstag begann die Sperrung in Aplerbeck Süd). Daher hatte DB Regio auch 1 Tag vor Beginn der Sperrung noch keinen von DB Netz bestätigten Fahrplan vorliegen und entschied daher am Nachmittag vom Freitag, den 09.09.22, ab Samstag im Laufe des Tages die RE 57 nur noch in den Ästen Bestwig – Brilon Stadt und Bestwig – Winterberg zu fahren. Jedoch wurden auch keine wie im Verkehrsvertrag in solchen Fällen dann vorgesehenen Busnotverkehre eingerichtet. In der Folge gab es dann ab Samstag 10.09. nach Betriebsende der RE 17 (letzter Zug Hagen ab 20:17 Uhr) in Richtung Sauerland abends kein Zugangebot mehr und auch keine direkte Fahrmöglichkeiten mehr zwischen Sauerland und Dortmund. Am Montag, dem 12.09. lag DB Regio die Rückmeldung von DB Netz vor, dass eine Umleitung über die Schwerter Kurve und Wenden in Holzwickede nicht regelmäßig ginge und nur ein für Endkunden nicht tragbares Konzept fahrbar wäre, so dass die Variante die RE 57 bis Schwerte zu fahren sich als einzig fahrbare Lösung herausstellte. Erst nach einer Woche ab Sa 17.09.22 verkehrte die RE 57 wieder über Bestwig hinaus bis Schwerte – mit Anschluss an einen SEV Schwerte – Dortmund-Hörde – Dortmund Hbf.“

Essen-Eiberg ohne S-Bahn-Stopp

Essen. (bq) 2.500 tägliche Nutzer*innen des von der S 1 Dortmund – Solingen bedienten Haltepunkts Essen-Eiberg mussten Umwege und längere Fahrzeiten zur Erreichung ihrer Ziele in Kauf nehmen. Aufgrund zahlreicher illegaler Gleisüberschreitungen wurde die Station im Zeitraum vom 12.11. bis 23.12.2022 ohne Halt durchfahren und waren die Zugänge zu den Bahnsteigen gesperrt.

Diese Maßnahme erfolgte nach einvernehmlichen Gesprächen zwischen der Deutschen Bahn, der Bundespolizei, dem VRR und der Stadt Essen. Als Ersatz werden die Fahrgäste auf die Buslinien 174 und 184 der Ruhrbahn verwiesen, die auf ihrem regulären Linienweg zwischen dem Bahnhof Essen-Steele Ost und Eiberg mit einer Fahrzeit von 12 Minuten in dichtem Takt verkehren. Zusätzlich wird ein

stündlicher etwas schnellerer Schienenersatzverkehr ohne Zwischenhalt angeboten. Insbesondere für Reisende in Richtung Bochum und Dortmund bedeutet dies eine gravierende Komfortverschlechterung.

Ursache der Maßnahme war die Sperrung der baufälligen und zum Abriss vorgesehenen Straßenbrücke im Verlauf des Sachsenring am Westkopf des Haltepunkts am 24.10. Eine lega-

le Querung der Bahntrasse zur Erreichung des jeweils anderen Seitenbahnsteigs war seitdem nur noch durch die ca. 400 m östlich gelegene Unterführung der Straße Zeche Eiberg möglich. Dies motivierte zahlreiche Personen, den direkten Weg über die Gleise zu nehmen, was nicht selten zu gefährlichen Situationen führte. Auch die verstärkte Präsenz der Bundespolizei in Verbindung mit der Verhängung von Verwarnungsgeldern brachte keine grundlegende Entspannung der Situation. Seit dem 08.11. bestand für die Züge eine Langsamfahrstelle, die im Zusammenspiel mit kurzzeitigen Streckensperrungen zu häufig großen Verspätungen und Ausfällen auf einem Teil des Linienwegs führte. Davon war auch der Verfasser auf seinem Arbeitsweg betroffen. Ein zuverlässiger Betrieb war nicht mehr gewährleistet. Mit der Inbetriebnahme einer Behelfsbrücke am 24.12. wurde die Bedienung des Haltepunkts wieder aufgenommen. Für den Zeitraum der

Demontage der alten Brücke war die S 1 zuvor für zwei Wochen zwischen Essen und Bochum auf Schienenersatzverkehr umgestellt worden.

Kommentar

*Die komplette Sperrung einer Bahnstation aufgrund ordnungswidrigen Verhaltens einzelner hat es in dieser Form bisher nicht gegeben. Die große Mehrheit der regeltreuen Bahnkund*innen in Essen-Eiberg musste hierdurch erhebliche Belastungen auf sich nehmen. Allerdings hat sich die Zuverlässigkeit der S 1 seit Einführung der Maßnahme deutlich verbessert und entspricht wieder den gewohnten Standards. Dies ermöglicht allen Fahrgästen auf dem langen und verspätungsanfälligen Laufweg der Linie wieder eine weitgehend unbeschwerte und planbare Nutzung. Im Ergebnis erscheint die temporäre Aufhebung des Halts daher vertretbar. Es bleibt jedoch zu hoffen, dass es bei diesem Einzelfall auch bleibt.*

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 Ebberts (le), Axel Hercher (ah), Achim Walder, ✉ info@ruhrschiene.de
Weiterer Autor: Bernhard Quack (bq)

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

Aus der Redaktion

(le) Leider kommt diese Ausgabe der **Ruhrschiene** mit einiger Verspätung. Zunächst hat ein Festplatten-crash zum Verlust zahlreicher Daten geführt. Daher müssen wir diejenigen, die die **Ruhrschiene** als PDF erhalten wollen, bitten, sich noch einmal bei der Redaktion (ebbers@probahn-ruhr.de) zu melden. Dann hat eine Corona-Erkrankung zu Verzögerungen geführt, und letztlich mussten wir auch noch den Postdienstleister wechseln und unseren Vertrieb umstellen.

Diese Ausgabe beschäftigt sich sehr stark mit der Situation des SPNV, aufgrund der schwierigen Lage hoffentlich nachvollziehbar. Aber wir wollen andere Themen nicht aus dem Auge verlieren. Daher schon einmal die Ankündigung: In der nächsten Ausgabe geht es u. a. um den neuen Nahverkehrsplan für Mülheim an der Ruhr, und wir hoffen, dann deutlich mehr über das kommende Deutschlandticket berichten zu können als nur den Preis und das voraussichtliche Einführungsdatum.

Januar

Donnerstag, 12.01.2023, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund,
Anmeldung: mantel@probahn-ruhr.de

Dienstag, 17.01.2023, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, An-
meldung: ebbers@probahn-ruhr.de

Dienstag, 24.01.2023, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, Anmeldung:
grenz@probahn-ruhr.de

Samstag, 28.01.2023, 15:00 Uhr
JHV RV Münsterland, Umwelthaus,
Zumsandstr. 15, Münster, ④ Müns-
ter Hbf, Einladung erfolgte per Post

Februar

Mittwoch, 08.02.2023, 17:00 Uhr
AK Bahnverkehr Hagen, virtuell, An-
meldung: christian.strähler@gmx.de

Donnerstag, 09.02.2023, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Um-
welthaus, Zumsandstr. 15, Münster,
④ Münster Hbf, Anmeldung an
maxwill@probahn-muensterland.de

Donnerstag, 09.02.2023, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund,
Anmeldung: mantel@probahn-ruhr.de

Dienstag, 21.02.2023, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, An-
meldung: ebbers@probahn-ruhr.de

Dienstag, 28.02.2023, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, Anmeldung:
grenz@probahn-ruhr.de

März

Donnerstag, 09.03.2023, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund,
Anmeldung: mantel@probahn-ruhr.de

Dienstag, 21.03.2023, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH, An-
meldung: ebbers@probahn-ruhr.de

Dienstag, 28.03.2023, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen, Anmeldung:
grenz@probahn-ruhr.de

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, ④ Duisburg Hbf, ④ Lutherplatz
O.Tram Oberhausen: „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, ④ Oberhausen Hbf
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund: VCD-Büro, Eisenmarkt 1, Dortmund, ④ 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

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 46,- Euro/Jahr
- Juniormitglied (≤ 26 Jahre) 28,- Euro/Jahr
- Familienmitgliedschaft 54,- Euro/Jahr
- Fördermitgliedschaft ab 80,- Euro/Jahr (Firmen, Institutionen, Kommunen)