



NWL prüft neue SPNV-Halte

Unna. (le) Im Zusammenhang mit den SPNV-Zielnetzplanungen 2032 und 2040 hat der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) 92 überwiegend von den Kommunen vorgeschlagene neue SPNV-Halte untersucht. Da für einige Halte auch mehrere Varianten in Betracht kamen, wurden insgesamt 115 Standorte begutachtet.



Zukünftiger Halt Hamm-Westtünnen. Die Zugewegungen sind noch im Bau. Foto: Dirk Grenz

Zur Zeit sind beim NWL vier neue Stationen an Bestandsstrecken in Bau bzw. Planung, die im Rahmen der Kapazitätsoffensive der Deutschen Bahn vorgesehen sind. Der Halt in Hamm-Westtünnen (siehe Titelbild) ist schon weitgehend fertig und soll nach bestehender Planung noch in diesem Jahr in Betrieb genommen werden. Hier werden die Züge der RB 89 (Münster – Paderborn) weitgehend

In dieser Ausgabe:

- S. 1 – 4: Neue SPNV-Halte im NWL**
- S. 4 – 9: Eurobahn, Streikfahrplan**
- S. 9 – 10: Klimawandel**
- S. 10 – 11: Deutschlandticket**
- S. 11 – 12: Impressum, Termine**

halbstündlich halten. Weitere Halte sind in Bocholt-Mussum, Kreuztal-Buschhütten und Lünen-Alstedde vorgesehen.

Ebenfalls bereits in Planung bzw. Bau sind die Halte an den drei Reaktivierungsstrecken, darunter die WLE-Strecke Münster – Sendenhorst und die Tecklenburger Nordbahn Osnabrück – Recke mit jeweils sieben neuen Halten.

Bei der Untersuchung weiterer Halte wurde einerseits durch den Gutachter SMA und Partner die Einplanbarkeit der Halte in die Zielnetze 2032 und 2040 geprüft, auf der anderen Seite unter Beteiligung der Gemeinden das Fahrgastpotential ermittelt.

Bei der ersten Prüfung wurden 49 Stationen als einplanbar ermittelt. Von den 43 als nicht einplanbar ermittelten haben allerdings elf ein recht hohes Fahrgastpotential, so dass hier noch weitere Untersuchungen erfolgen sollen. Von den 49 einplanbaren Halten weisen elf ein sehr hohes Fahrgastpotential auf, fünf davon sind bereits in das Zielnetz 2032 integrierbar. 23 lassen nur eine mittlere oder geringe Nachfrage erwarten, und weitere 15 sind Teil anderer Projekte, z. B. S-Bahn Münsterland: Sie werden im Rahmen dieser Projekte weiterverfolgt, wir werden sie hier nicht näher darstellen.

Hohe Potentiale

Für die Halte in unserem Erscheinungsreich (ZVM, ZRL, ZWS) gibt es die folgenden Ergebnisse. Hohes Potential mit Realisierungsmöglichkeit bereits im Zielnetz 2032 haben die Stationen Dülmen West, Wilnsdorf-Niederdielfen und Brilon Egger.

Dülmen West liegt an der Strecke Dortmund – Enschede (RB 51) östlich der Borkener Straße und ist recht kostengünstig (1,7 Mio. Euro) anzulegen. Der Eingang zum Naturwildpark Dülmen ist nicht weit entfernt. Es werden 648 Ein- und Aussteiger (E/A) prognostiziert.

Bei Wilnsdorf-Niederdielfen (an der Strecke Siegen – Gießen am Standort des 1993 aufgelassenen Haltes) werden 500 E/A erwartet, die Kosten liegen im mittleren Bereich (4,1 Mio. Euro).

Der ebenfalls mit 1,7 Mio. Euro veranschlagte Halt Brilon Egger an der Strecke Brilon Wald – Paderborn im Gewerbegebiet in Höhe der Firma Egger Holzwerkstoffe kann 280 E/A ausweisen, was im Verhältnis zur bisherigen Streckenbelastung erheblich ist.

Erst im Zielnetz 2040 verwirklicht sind die Halte Schwerte-Westhoven, Fröndenberg-Langschede, Schwerte Ost und Schwerte-Geisecke. Alle vier Stationen stehen im Zusammenhang mit dem Zielkonzept 2040 für die RB 54, die dann von Neuenrade über Fröndenberg nach Hagen führt und zusätzliche Halte erlaubt. Für den Halt Schwerte-Westhoven wird ein Standort in Höhe der Wasserstraße gegenüber dem seit 1979 nicht mehr bedienten alten Bahnhof am Ortsrand bevorzugt. Der neue Standort hat sowohl mehr Potential (863 ggü. 462 E/A) als auch geringere Kosten (6,8 ggü. 11,5 Mio. Euro).

In Fröndenberg-Langschede wurde ebenfalls die Standortvariante am BÜ Hauptstraße gegenüber dem alten Bahnhof priorisiert. Das Potential ist ähnlich (265 ggü. 264 E/A), die Kosten unterscheiden sich aber stark (3,5 ggü. 10,1 Mio. Euro). Der Halt Schwerte Ost soll am alten Bahnhof eingerichtet werden, hier sind 537 E/A und Kosten von 9,7 Mio. Euro zu erwarten. Auch in Schwerte-Geisecke hat der Alternativstandort Geisecker Talstraße den alten Bahnhof geschlagen. 454 statt 347 E/A und 7,8 statt 15,2 Mio. Euro Baukosten gaben den Ausschlag.

Geringe und mittlere Potentiale

Ein geringes bis mittleres Potential wurde für die folgenden Stationen ermittelt. Sie werden zunächst nicht weiter berücksichtigt.

- Iserlohn Bernhard-Hülsmann-Kaserne an der Strecke Iserlohn – Schwerte in Höhe Grasweg/Siedlerweg, 632 E/A, 1,7 Mio. Euro. Hier ist das Potential ist abhängig von der Entwicklung der Konversionsfläche. Der untersuchte Alternativstandort Höhe Bernhard-Hülsmann-Weg hat nur 414 E/A bei 4,6 Mio. Euro Kosten.

- Auf der Ruhr-Sieg-Strecke Hagen – Siegen

kann nur eine neue Station eingerichtet werden. In Frage kommen dafür Finnentrop-Lenhausen in Höhe des alten Haltepunkts, 206 E/A, 5,7 Mio. Euro, Finnentrop-Rönkhausen am BÜ Bahnhofstraße, 170 E/A, 4,7 Mio. Euro und Nachrodt-Einsal in Höhe des alten Haltepunkts, 286 E/A, 4,4 Mio. Euro. Iserlohn-Lasbeck in Höhe der Lennebrücke Stenglingsen, 199 E/A, 13,2 Mio. Euro, ist wegen der besseren Bewertung der drei vorgenannten ausgeschieden.

- Diemelstadt-Wrexen an der Strecke Brilon Wald – Warburg in Höhe der Diemelbrücke, 51 E/A, 2,2 Mio. Euro

- Unna-Massen Süd an der Strecke Hamm – Hagen in Höhe BÜ Karlstraße, 733 E/A, 11,0 Mio. Euro

- Bad Laasphe Kurpark an der Strecke Erndtebrück – Marburg in Höhe Brückenstraße, 107 E/A, 1,8 Mio. Euro

- Balve Schulzentrum an der Strecke Fröndenberg – Neuenrade am BÜ in Höhe des Sportplatzes, 95 E/A, 1,7 Mio. Euro

- Soest-Ostönnen an der Strecke Soest – Unna in Höhe der alten Station, 109 E/A, 4,7 Mio. Euro

- Werl-Büderich/Turflon an der Strecke Soest – Unna in Höhe des BÜ Budberger Straße/Iwering, 223 E/A, 5,7 Mio. Euro

- Coesfeld Rottkamp an den Strecken Coesfeld – Lünen und Coesfeld – Dorsten in Höhe der Baurat-Wolters-Straße, 175 E/A, 11,2 Mio. Euro

- Ahlen-Vorhelm an der Strecke Hamm – Bielefeld in Höhe des alten Bahnhofs, 82 E/A, 13,8 Mio. Euro.

Einplanung in Zielfahrplan

Die folgenden unteruchten Stationen weisen relativ hohe Potentiale auf, lassen sich aber nicht problemlos in den Zielfahrplan einpassen:

- Ein Halt in Olsberg-Wulmeringhausen in Höhe der Negerbrücke an der Hillerkstraße würde ebenso wie ein Halt in Olsberg-Brunskappel in Höhe der Ortsmitte auf der Strecke Bestwig – Winterberg eine überschlagende Wende erfordern. Das Potential ist mit 85 bzw. 64 E/A

überschaubar, aber im Verhältnis zur Streckenbelastung nicht unerheblich, die Kosten mit jeweils 2,2 Mio. Euro im unteren Bereich.

- Ebenso würden Halte in Westerkappeln-Velpe, Lotte und Rheine-Rodde an der Strecke Osnabrück – Rheine überschlagende Wenden erfordern. Für Westerkappeln-Velpe wurde ein Standort am alten Bahnhof (111 E/A, 4,9 Mio. Euro) sowie in Höhe des BÜ Laggenbecker Straße (215 E/A, 10,3 Mio. Euro) untersucht. Für Lotte stand der alte Bahnhof (139 E/A, 8,9 Mio. Euro) ebenso auf dem Prüfstand wie ein neuer Standort am BÜ Cappeler Straße (286 E/A, 4,9 Mio. Euro). In Rodde ergaben sich für den alten Haltepunkt 323 E/A bei 5,9 Mio. Euro Kosten.

- Ein zusätzlicher Halt in Arnsberg-Hüsten Ost südöstlich der Schützenhalle könnte bei 8,8 Mio. Euro Kosten zwar 924 E/A generieren, würde aber auf der Strecke Schwerte – Warburg zu Anschlussverlusten führen.

Für die drei vorgenannten Strecken ist es also lohnenswert, noch einmal über andere Bedienungskonzepte nachzudenken.

Weitere untersuchte Stationen lassen sich ebenfalls nicht integrieren, sind verkehrlich aber weniger bedeutend. In Siegen-Kaan wurden an der Strecke Siegen – Gießen alternative Standorte am Bahnhof Siegen Ost (656 E/A, 16,5 Mio. Euro) oder in Höhe der Eisenbahnüberführung Am Breitenbach (405 E/A, 13,9 Mio. Euro) geprüft. Auf dieser Strecke wird der besser bewertete Halt in Wilnsdorf-Niederdielfen priorisiert, da sich kein zweiter Halt in den Fahrplan einbauen lässt.

Die Verwirklichung der folgenden Halte würde zum Verlust wichtiger Anschlüsse führen:

- Kreuztal Mitte an der Strecke Siegen – Erndtebrück alternativ östlich des BÜ Siegener Straße (371 E/A, 2,0 Mio. Euro) oder östlich des BÜ Moltkestraße (384 E/A, 2,0 Mio. Euro).

- Brilon-Gudenhagen an der Strecke Brilon Wald – Paderborn am alten Standort (46 E/A, 1,7 Mio. Euro)

- Meschede-Wennemen an der Strecke Schwerte – Warburg alternativ am alten Bahn-

hof (227 E/A, 11,9 Mio. Euro) oder südöstlich des BÜ Im Ruhrtal (203 E/A, 4,4 Mio. Euro)

- Bestwig-Nuttlar ebenfalls an der Strecke Schwerte – Warburg alternativ am alten Bahnhof (278 E/A, 4,8 Mio. Euro) oder am BÜ Kirchstraße westlich des Bahnhofs (298 E/A, 5,7 Mio. Euro)

Erhebliche, aber leider nicht näher genannte Probleme, würden folgende Stationen verursachen:

- Hamm-Pelkum an der Strecke Hamm – Recklinghausen in Höhe der Große Werlstraße (1066 E/A, 3,8 Mio. Euro). Ursprünglich war für Pelkum ein Standort am alten Bahnhof genannt worden.

- Warendorf Zur Herrlichkeit an der Strecke Münster – Rheda-Wiedenbrück in Höhe der

Straße Zur Herrlichkeit (310 E/A, 2,2 Mio. Euro) oder weiter östlich (178 E/A, 2,2 Mio. Euro)

Beim Halt Dülmen-Merfeld in Höhe des alten Bahnhofs wurde nur das Potential mit 16 E/A ermittelt. Wegen des geringen Verkehrswerts wurde nicht weiter untersucht.

Die Gremienvorlage des NWL weist ausdrücklich auf den Finanzierungsvorbehalt dieser Planungen hin: „Eine Umsetzung der Maßnahmen steht aktuell nicht in Aussicht, da sie maßgeblich von der Akquise derzeit nicht erkennbarer Finanzierungsquellen abhängig ist.“

Für uns Grund genug, dies hier ausführlich vorzustellen, um zu zeigen, wie mehr Bundes- und Landesmittel für den SPNV auch in der Fläche zur Verbesserung der SPNV-Anbindung genutzt werden könnten.

Eurobahn mit Notfahrplan

Unna/Gelsenkirchen. (le) Nach anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen hat jetzt auch die Eurobahn für zwei ihrer vier Verkehrsverträge einen Notfahrplan aufgestellt, der zunächst vom 08.04. bis zum Beginn der Sommerferien am 05.07. gilt. Danach soll die Sachlage erneut evaluiert werden. Die Eurobahn hofft, dass dadurch auf den betroffenen Linien wieder ein zuverlässiger Betrieb möglich wird.

Die Notfahrpläne gelten für das OWL-Dieselnetz (Los Nord) und das Teutoburger Wald-Netz. Von den Fahrplaneinschränkungen sind aus unserem Raum die Linien „Emsbahn“ (RB 65 Münster – Rheine), „Teuto-Bahn“ (RB 66 Münster – Osnabrück) und „Der Warendorfer“ (RB 67 Münster – Warendorf – Bielefeld) betroffen.

Auf der RB 65 wird montags bis freitags in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) morgens und nachmittags, zu denen die Linie zweimal pro Stunde verkehrt, einer der drei Umläufe herausgenommen. Damit entfällt jede dritte Fahrt, mal in der Grundtaktlage (Münster ab :35, Rheine ab :53), mal in der Lage des Zwischentakts (Münster ab :13, Rheine ab :17). So ist zwar gewährleistet, dass in jeder Stunde mindestens ein Zug fährt, aber in der HVZ zu unterschiedlichen Zeiten. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen gibt es keine Einschränkungen. Die parallelen RE-Linien 7 und 15 verkehren weiterhin stündlich, bedienen aber überwiegend

nur die Zwischenhalte Greven und Emsdetten.

Zwei-Stunden-Takt auf RB 66

Auf der RB 66 wird an allen Tagen statt eines Stundentakts nur ein Zwei-Stunden-Takt gefahren. Die Abfahrten in der geraden Stunde ab Münster und der ungeraden Stunde ab Osnabrück entfallen. Für die Fahrt Münster ab 00:03 Uhr verkehrt ein Bus, der Osnabrück in der Woche erst um 01:57 Uhr erreicht (Zugankunft wäre 00:37 Uhr). Ebenso wird für die montags bis freitags geplante Fahrt Osnabrück ab 05:19 Uhr ersatzweise ein Bus mit der Abfahrt 04:01 Uhr angeboten. Die Fahrt in den Nächten Fr/Sa und Sa/So Münster ab 01:03 Uhr fährt nur bis Lengerich, dort wartet der 00:01 Uhr gestartete Bus, so dass Osnabrück um 02:13 Uhr erreicht werden kann. Die ebenfalls nur Fr/Sa und Sa/So geplante Fahrt Osnabrück ab 01:19 Uhr startet erst in Lengerich um 01:32, ein Buseratz ist nicht vorgesehen. Der parallele RE 2 verkehrt weiterhin stündlich, bedient aber die

Halte Kattenvenne und Natrup-Hagen meist nur zweistündlich. An diesen beiden Halten gibt es dadurch Bedienungs-lücken von rund eineinhalb Stunden.

Die RB 67 verkehrt generell nur noch zwischen Münster und Rheda-Wiedenbrück. Zur Weiterfahrt muss auf den RE 6 umgestiegen werden, die Übergangszeit beträgt meist 20 bis 25 Minuten, die Fahrzeitverlängerung von und nach Bielefeld acht bis 14 Minuten. Da der Halt Isselhorst-Avenwedde, den die RB 67 nicht mehr bedient, von der RB 69 nur alle zwei Stunden angefahren wird, wird ein stündlicher Pendelbus Isselhorst-Avenwedde – Gütersloh eingesetzt.

Das Münsterland wird von diesen Fahrplaneinschränkungen eher geringer betroffen, da überall noch Mindestbedienungen eingehalten werden. Schwerer sind die Einschnitte in Ostwestfalen-Lippe mit dem SEV auf dem Abschnitt Minden – Nienburg (RE 78) und der weitgehenden Streichung des RE 82 (Bielefeld – Lage – Altenbeken).

Weitere Zugausfälle erwartbar

In den beiden anderen Verkehrsverträgen der Eurobahn, Hellwegnetz (RB 50, RB 59, RB 69, RB 89) und Maas-Rhein-Lippe-Netz (RE 3, RE 13), gibt es noch keine Notfahrpläne. Daher ist hier weiterhin mit Zugausfällen zu rechnen.

Was fährt noch bei Streiks im ÖV?

NRW. (le/ah) In den letzten Monaten haben die Streiks der Gewerkschaft Deutscher Lokführer (GDL) den Bahnverkehr und die Warnstreiks der Vereinigten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) den kommunalen Bus-/Straßen- und Stadtbahn-Verkehr stark ausgebremst. Doch entgegen den Aussagen in der Presse fuhrn vielerorts trotz Streiks zahlreiche Züge bzw. Busse. Wir geben einen Überblick, mit welchen Streikfahrplänen bei den einzelnen Unternehmen zu rechnen war.

Bei den insgesamt sechs Streikrunden der GDL seit Dezember war vor allem die DB betroffen, in der ersten Phase bis Januar auch Transdev u. a. mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen NordWestBahn und Rhein-RuhrBahn. Die Infrastrukturunternehmen, vor allem also DB InfraGO AG Geschäftsbereich Fahrweg (die frühere DB Netz AG), wurden

Diese sind besonders schmerzlich auf der RB 50 (Münster – Dortmund) zu spüren, da hier im Nordabschnitt keine Fahrtalternative zur Verfügung steht. Im Hellwegnetz könnte eine gezielte Reduzierung der RB 59 und der RB 89, die tagsüber meist zweimal stündlich verkehren, am ehesten für Entlastung sorgen. Auf den anderen Linien dieser beiden Netze sind Taktreduzierungen kaum möglich, da ohnehin nur Stundentakte bestehen. Leider wird insbesondere der RE 13 auf dem Abschnitt Mönchengladbach – Venlo häufig nur zweistündlich gefahren, weil Personal mit Befähigung zum grenzüberschreitenden Verkehr fehlt.

Kommentar

*Das Dilemma bei der Eurobahn war absehbar. Keolis hatte sich aus dem Unternehmen herausgezogen (wir berichteten in **Ruhr-schiene 2022#1**), für eine Übernahme des Unternehmens gibt es offensichtlich keine Bewerber, und in dieser Situation mit der unsicheren Zukunftsperspektive kann die Eurobahn am leergefegten Arbeitsmarkt noch schlechter neues Personal akquirieren als andere Eisenbahnverkehrsunternehmen.*

Jetzt müssen die Zweckverbände als Aufgabenträger aktiv werden, vorrangig der NWL, bei dem die Verkehrsverträge noch bis zum Jahr 2032 laufen. Erste Anzeichen gibt es bereits.

nicht bestreikt, aber in einzelnen Fällen hatten auch in der GDL organisierte Fahrdienstleiter die Arbeit niedergelegt, wodurch zeitweise u. a. die Ruhr-Sieg-Strecke und die Obere Ruhrtalbahn betroffen waren.

Beim DB-Fernverkehr fielen schwächere Linien wie der IC 35 (Koblenz – Oberhausen – Münster – Norddeich) ganz aus, während auf

Streikfahrplan

den Hauptstrecken versucht wurde, mindestens einen Zwei-Stunden-Takt anzubieten. Beim ICE International Frankfurt – Amsterdam gab es an einzelnen Tagen Totalausfall, an anderen Tagen fuhren zahlreiche Verbindungen, aber teils nur ab bzw. bis Düsseldorf. Die anderen Fernverkehrsbetreiber (Eurostar, NightJet, Flixtrain) fuhren weitgehend normal.

SPNV

Die Transdev-Unternehmen NordWestBahn und Rhein RuhrBahn konnten keine Notfahrpläne aufstellen, haben aber auf einzelnen Strecken einen Schienenersatzverkehr (SEV) durchgeführt.

Bei den einzelnen Streikrunden fuhr DB Regio jeweils einen etwas unterschiedlichen Notfahrplan. Dabei wurden bei den in unserem Raum von DB Regio betriebenen S-Bahnen die S 1, S 6, S 8 und an einzelnen Tagen auch die S 3 stündlich gefahren, die übrigen Linien entfielen. Für die S 9 verkehrten zeitweise ein SEV zwischen Gladbeck West und Recklinghausen bzw. Haltern.

Von den RE-Linien wurden nur RE 17 und RE 34 normal gefahren, der RE 42 fuhr stündlich Münster – Mönchengladbach, der RE 2 nur zwischen Münster und Osnabrück. Für den RE 9 wurden an einzelnen Tagen Direktbusse Köln – Siegen als SEV eingesetzt.

Bei den RB-Linien gab es Stundentakt auf der RB 63 und der RB 64 sowie Zwei-Stunden-Takt auf der RB 51, die RB 53 fuhr mit Ausnahme der Spätfahrten. Die nicht aufgeführten Linien entfielen. Soweit auf einer von DB Regio befahrenen Linie baustellenbedingt SEV geplant war, fuhr dieser auch während des Streiks.

EVG

Ein etwas anderes Bild gab es zuletzt bei Streiks der Eisenbahnverkehrsgewerkschaft (EVG). Wenn diese nicht nur den Fahrbetrieb, sondern auch die Infrastrukturunternehmen der DB bestreikten, war nicht absehbar, welche Strecken überhaupt befahrbar waren. So war bei dem letzten EVG-Streik im Frühjahr/

Sommer 2023 das Bahnnetz tageweise weitgehend lahmgelegt, auch die Züge der DB-Konkurrenten konnten überwiegend nicht verkehren. Wurde nur der Fahrbetrieb von DB Regio bestreikt, gab es ähnliche Notfahrpläne wie oben aufgeführt.

ÖPNV

Bei der noch laufenden Tarifrunde im ÖPNV zwischen ver.di und dem Kommunalen Arbeitgeberverband NRW wurde bei 30 Verkehrsbetrieben im Land zum Warnstreik aufgerufen. Nicht bestreikt wurden in unserem Raum die Bundesbusunternehmen Busverkehr Rheinland (BVR), Westfalenbus (WB) und Busverkehr Ostwestfalen (BVO), die Tochterunternehmen der Westfälischen Verkehrsgesellschaft (WVG) Regionalverkehr Münsterland (RVM), Regionalverkehr Ruhr-Lippe (RLG) und Verkehrsgesellschaft Kreis Unna (VKU) sowie rein private Unternehmen wie die Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd (VWS) oder die Veelker GmbH & Co KG im Münsterland. Hier gelten andere Tarifverträge, so dass hier Streiks zu anderen Terminen möglich sind.

Bei den kommunalen Unternehmen gab es ganz unterschiedliche Notfahrpläne. Nirgendwo konnten Straßen- oder Stadtbahnen fahren. Überhaupt keinen Busverkehr boten die Bogestra, die Vestische, die HCR und die Verkehrsbetriebe Ennepe-Ruhr (VER).

Bei der DSW21 fuhren nur die H-Bahn sowie die über den Flughafen organisierten Bus-Linien 490 (von Aplerbeck), AirportExpress (von Dortmund Hbf) und Airport Shuttle (von Holzwickede Bf).

In Hamm wurden zwar die Stadtwerke Hamm voll bestreikt, so dass die Linien 1/3, 2, 6, 7/9, 11, 12, 26, 27 sowie die Nachtbusse entfielen, die von der VG Breitenbach gefahrenen Linien 4, 5, 10, 13, 14, 32, R37, 140/141 und Ringlinie waren jedoch unterwegs.

Die Märkische Verkehrsgesellschaft (MVG) veröffentlichte tageweise eine rund 40 Seiten lange Liste von rund 2.000 Buskursen, die von Auftragsunternehmen gefahren werden

und daher dem Fahrgast voraussichtlich zur Verfügung standen.

Die Stadtwerke Münster betreibt viele Linien zusammen mit der RVM sowie mit mehreren Auftragsunternehmen und hat ihre Stadtlinien an den Streiktagen in fünf Kategorien eingeteilt: Keine Fahrten (8, 14, 18, 20), nahezu keine Fahrten (6, E-Linien), mittlere Einschränkung (1, 2, 5, 11, 16, N80, N81, N82, N83, N85), geringe Einschränkung (4, 7, 9, 10, 12, 15, 17, 19), keine Einschränkung (N84). Auch hierzu gab es bis zu 15 Seiten lange Listen der rund 600 voraussichtlichen Fahrten für die einzelnen Tage. Die Regional- und Schnellbuslinien fahren normal.

Die Hagener Straßenbahn (HST) veröffentlichte einen umfassenden Streikfahrplan, der für die Linien 512, 517, 521, 541 und 542 einen 30-Minuten-Takt vorsah (Endabschnitte vor allem zu den Nachbarstädten nur stündlich), die Linien 510, 513, 518, 525, 527, 534, 538 und 543 fahren stündlich, die Linie 539 zweistündlich. Der Betrieb endete durchweg zwischen 20:30 Uhr und 22:00 Uhr.

Mülheim/Essen/Oberhausen

Näher eingehen wollen wir auf die Unternehmen im westlichen Ruhrgebiet. Die STOAG fuhr einen SEV auf der Linie 112 zwischen Landwehr (Stadtgrenze Mülheim) und Sterkrade Bahnhof dem Straßenbahnfahrplan entsprechend tagsüber alle 15 Minuten, abends alle 30 Minuten. Dieser wurde insbesondere als Verbindung zur Neuen Mitte gut genutzt. Weiterhin wurde die durchgängig von Subunternehmen bediente Linie 957 im Normalfahrplan (tagsüber alle 20 Minuten, abends alle 30 Minuten) bedient. Zuletzt kam auch noch die Linie 143 hinzu, die analog zum Samstagsfahrplan (alle 30 Minuten) mit früherem Betriebsstart (ab 04:30/05:00 Uhr) verkehrte. So waren gut die Hälfte der Stadtteile mit einem angemessenen Takt angebunden.

Ergänzt wurde dies durch einen durch den BVR gefahrenen Busumlauf auf den Linien 935 (STOAG/DVG) und 995 (BVR) zwischen Oberhausen und dem Duisburger Norden,

wodurch hier jeweils alle vier Stunden ein Bus verkehrte. Hintergrund ist ein gemeinsamer Fahrzeugumlauf der drei Betriebe auf diesen beiden Linien.

Die Ruhrbahn hat ebenso wie die benachbarte Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG) in Mülheim und Essen an den Streiktagen zwischen 5:30 und 23:30 Uhr einen Nottfahrplan auf den im Stundentakt verkehrenden NE-Linien angeboten. Daneben fahren in Essen noch die Ortsbusse 182, 190 und 192. Die baustellenbedingten SEV der Linien 103/109 und 101/106 wurden auf die Streckenabschnitte Steele S bis Rathaus und Rüttenscheider Stern bis Helenenstraße ausgeweitet.

Das Angebot wurde gut genutzt, weist aber auch noch Schwächen auf. Nach 23:30 Uhr gab es bis zum nächsten Morgen keine Fahrten mehr.

Am 02.02. konnten nicht alle NE-Linien bedient werden. In Mülheim fehlte der NE 5 nach Heißen im Angebot.

Einzelne Linien wie Mülheimer NE 9 und NE 10 sind am 29.02./01.03. teilweise über Stunden mit Verspätungen von mindestens zehn, teilweise von 20 bis 30 Minuten gefahren. Mögliche Gründe dafür sind knappe Fahrzeiten, kurze Wendezeiten, zu kleine Fahrzeuge, Baustellen und hohes Verkehrsaufkommen. Eine mögliche Reaktion darauf könnte gewesen sein, dass am 05./06.03. in Essen und Mülheim die Linien nach Duisburg, Oberhausen, Bottrop, Gelsenkirchen und Velbert nur noch bis zur Stadtgrenze anstatt bis in die Nachbarstädte fahren.

Die Straßenbahnlinie 112 wurde in Mülheim durch den NE 12 ersetzt, in Oberhausen, wie oben erwähnt, durch einen SEV 112. Dies führte in der SVZ (30-Minuten-Takt) an der Landwehr planmäßig zu Umsteigezeiten Richtung Oberhausen von 0 und Richtung Mülheim von 23 Minuten.

Die Schulen wurden schriftlich über den Streikfahrplan informiert und haben dies an die Eltern weitergeleitet. Rückmeldungen von diesen zeigen, dass einigen das Nachtnetz

unbekannt ist. Auf der Homepage der Ruhrbahn gab es eine Übersicht mit der Bedienung aller weiterführenden Schulen mit Angabe der nächstgelegenen NE-Haltestellen und den dort verkehrenden NE-Linien. Der Link dahin wurde in den Sozialen Medien verbreitet.

Kommentar

Unabhängig von der auf Bundesebene laufenden Diskussion über das Streikrecht (Stichwort Kritische Infrastruktur) sollte bei jedem Streik geschaut werden, wie die jeweils betroffenen Unternehmen dem Kunden ein möglichst sinnvolles Grundangebot an Fahrten bieten können. Neben den Fahrgastzahlen auf den einzelnen Linien müssen auch die Alternativangebote und deren Kapazitäten auf den entsprechenden Relationen berücksichtigt werden. So ist es aus Kundensicht wenig zufriedenstellend, wenn der RE 34 gefahren wird, während auch die parallelen Linien RE 4, RE 16 und RB 91 verkehren, oder der RE 2 Münster und Osnabrück stündlich verbindet, während auch die RB 66 dies tut. Andererseits ist der gleichzeitige Wegfall von S 9 und RE 49 zwischen Essen und Wuppertal eine Katastrophe, denn die Parallelangebote auf der Straße sind für viele Relationen sehr dürtig.

Insgesamt zeigt sich eine sehr unterschiedliche Ausfallquote in den einzelnen Verkehrsverträgen von DB Regio. Während bei der S Bahn Rhein-Ruhr Los B (sechs Linien mit zur Zeit 25 Umläufen) gerade einmal auf der S 3 ein Notverkehr mit zwei Umläufen stattfindet, findet sich im Netz Haard-Achse (13 Umläufe) genug Personal für den Grundtakt des RE 42 (5 Umläufe) und den RE 2 zwischen Münster und Osnabrück (2 Umläufe).

Im kommunalen ÖPNV ist der Kunde bei Streiks der am stärksten Betroffene, denn das Verkehrsunternehmen verliert zwar einen kleineren Teil seiner Einnahmen (Bartarif), spart sich aber die wesentlich höheren Lohnzahlungen an die Streikenden, und die Kommunen können damit per Saldo durch Streiks kurzfristig ein eher kleineres ÖPNV-Defizit erwarten. Nur

werden die langfristigen Effekte durch Abwanderung der Kunden dabei leicht übersehen.

Dass einige Unternehmen auch die Busse der Auftragsunternehmer bei Streiks nach Hause schicken, wodurch auch erhebliche Kosten, wenn auch nicht in voller Höhe, anfallen, kann aus Fahrgastsicht nicht gut geheißen werden. Stattdessen sollte diese mögliche Leistung auch dem Fahrgast zugute kommen. Einzelne Betriebe argumentieren damit, dass man bei Streiks nicht in der Lage sei, eine Leitstelle zu besetzen, und andere bekommen es hin, dies zusammen mit der Betriebshofeinfahrt zu realisieren, so dass auch im Störfall ein defekter Bus ausgetauscht werden kann. Man muss sich fragen, ob das nicht eher an der unterschiedlich guten Organisation der Betriebe liegt. Die Zeit von 95 % streikenden Mitarbeitern und Blockaden der Betriebshöfe ist schon lange Vergangenheit.

Die Möglichkeiten für einen Streikfahrplan sind bei den einzelnen Unternehmen sehr unterschiedlich. Unternehmen mit viel Schienenverkehr haben es dabei deutlich schwieriger als reine Busbetriebe. Auch der Anteil der von Auftragsunternehmen durchgeführten Fahrten differiert stark. Dennoch sollte es möglich sein, mit rund 30 bis 35 % der üblicherweise eingesetzten Fahrzeugflotte einen ansehnlichen Notfahrplan aufzustellen. Dabei muss auf Hauptrelationen auf jeden Fall dichter als stündlich gefahren werden, denn ein Notbetrieb, der nicht alle mitnehmen kann, hilft niemandem. Insbesondere in Großstädten darf auch keinesfalls der Schülerverkehr vorrangig berücksichtigt werden, denn dessen Spitze kann sowieso nicht mit diesem Notfahrplan abgedeckt werden.

Die Übernahme des NE-Busnetzes für den Streikfahrplan ist in Städten mit großem Schienenanteil eine zwar naheliegende, aber nicht hinreichende Planungsmöglichkeit. Die Fahrpläne der NE-Busse sind im Tagesverkehr unmöglich einzuhalten, insbesondere wenn wegen des Streiks viele auf das Auto umgestiegen sind. Vielen Kunden sind auch die genauen

Linienführungen der NE-Linien nicht bekannt, da sie meist von den Tageslinien abweichen.

Die Betriebe sollten, möglichst in Absprache mit den benachbarten Verkehrsunternehmen und unter Berücksichtigung der bestehenden

SPNV-Verbindungen, einen angemessenen und aufgrund der verfügbaren Ressourcen umsetzbaren Streikfahrplan aufstellen, um auch bei Streiks ein Mindestmaß an Mobilität für Jedermann vorzuhalten.

Klimawandel bremst Bahnverkehr

NRW. (le) Hatte sich der Klimawandel in unseren Breiten zunächst durch längere regenarme Zeiten gezeigt, war es in den letzten Monaten anders. Im Winterhalbjahr 2023/2024 ist laut Deutschem Wetterdienst in NRW so viel Regen gefallen wie noch nie seit Beginn der Wetteraufzeichnungen 1881. Deutschlandweit waren es 150 % der durchschnittlichen Menge der Jahre 1990 bis 2020. Das hat auch den Bahnverkehr bei uns hart getroffen. Im Folgenden ein paar Beispiele.

Starke sommerliche Regenfälle hatten im August 2023 dazu geführt, dass der Bodenbelag der Station Gelsenkirchen Zoo aufbrach und diese daraufhin gesperrt werden musste. Der Regen war bis in tiefere Bereiche des Bahnsteigs eingedrungen, so dass hier längere Reparaturarbeiten erforderlich wurden. Die Züge wurden über benachbarte Gleise umgeleitet, ein SEV zwischen Gelsenkirchen-Buer Süd und Wanne-Eickel Hbf eingerichtet. Die Züge wurden bis zum 22.09. angekündigte Sperrung der Station wurde immer wieder verlängert und schließlich erst Mitte März 2024 aufgehoben.

Die intensiven Niederschläge in der zweiten Dezemberhälfte führten zu Hochwasser auf zahlreichen Flüssen im Lande. Dadurch mussten u. a. die Streckenabschnitte Essen-Steele – Velbert-Langenberg und Dortmund Hbf – Lünen Hbf tage- und wochenlang gesperrt werden. Die Ruhr war bei Essen-Überruhr bis an die Bahnstrecke über die Ufer getreten, in Lünen hatte die Lippe die Bahnbrücke instabil gemacht, so dass beide Strecken gesperrt werden mussten. Für den SPNV gab es Schienenersatzverkehre, die IC-/ICE-Züge zwischen Münster und Dortmund mussten großräumig umgeleitet werden, was aufgrund gleichzeitig laufender Baustellen, z. B. zwischen Recklinghausen und Wanne-Eickel zu zusätzlichen Problemen auf anderen Strecken führte.

S 6 bei Hösel unterbrochen

Besonders spektakulär ist ein auf der Stre-

cke Essen – Kettwig – Düsseldorf entstandener Schaden im Raum Hösel. Hier wurde ein Gleislagefehler entdeckt. Nach intensiven Untersuchungen berichtete die Bahn am 21.02.: „Nach den schweren und langanhaltenden Regenfällen in den letzten Wochen und Monaten hat ein Felsbruch an der S-Bahn-Strecke der S 6 bei Ratingen-Hösel schwere Schäden an der Schieneninfrastruktur verursacht. Das haben die ersten geologischen Untersuchungen gezeigt. In den tieferen Felsschichten haben sich große Felsplatten gelöst. Durch den Felsbruch hat sich dann langsam der Untergrund unter den Schienen bewegt und sie nach oben gedrückt. [...] Die Bodenbewegungen im Untergrund sind oberirdisch kaum erkennbar. Sie haben jedoch langsam das Gleis um bis zu 30 Zentimeter angehoben. Auch die Stützwand am Hang hat sich bewegt – jedoch ohne erkennbare Risse im Mauerwerk. Die enormen Kräfte haben zudem die Gleise verbogen, die Tiefenentwässerung zerstört sowie einen Oberleitungsmast, Teile der Oberleitung, zahlreiche Signal- und Kommunikationskabel und die Weichen vor dem Höseler Tunnel beschädigt. Im Januar musste die DB den betroffenen Streckenabschnitt für den Zugverkehr sperren, nachdem erste Reparaturmaßnahmen wegen sogenannter „schlechter Gleislage“ keinen nachhaltigen Erfolg gezeigt hatten.“

Erst nach Abschluss der geologischen Untersuchungen kann festgelegt werden, welche Verfahren zur Sanierung und Stabilisierung

der Strecke geeignet sind und wie lange die Bauarbeiten dauern. Es ist auf jeden Fall mit mehreren Monaten zu rechnen.

Zunächst endete die S 6 aus Richtung Köln bereits in Düsseldorf-Rath Mitte, ab hier musste auf den SEV nach Kettwig umgestiegen werden. Erst ab dem 04.03. konnte der Verkehr von Süden zumindest montags bis freitags tagsüber bis Ratingen Ost geführt werden, wofür das Stellwerk Ratingen Ost besetzt werden muss. Die DB hat immer wieder große Probleme, für dieses mechanische Stellwerk ausgebildete Fahrdienstleiter zu finden.

Von Essen aus fährt die S 6 bis Kettwig. Auch hierbei gab es Probleme: Nachdem ein LKW die Brücke Kronprinzenstraße angefahren hatte, gab es eine Langsamfahrstelle (20 km/h). Erst nach der Beseitigung dieses Schadens mit dreitägiger Vollsperrung am ersten Märzwo-

chenende konnte ein stabiler Pendelverkehr im normalen S-Bahn-Takt durchgeführt werden.

Da während der über die Osterferien laufenden Sperrung im Bereich Duisburg-Kaiserberg die S 6 nicht als Ausweichstrecke für die Relation Essen – Düsseldorf zur Verfügung stand, musste auch hierfür ein direkter SEV im 20-Minuten-Takt eingerichtet werden. Dennoch gab es sowohl auf den alle 10 Minuten fahrenden SEV-Linien E (Essen – Duisburg) und O (Oberhausen – Duisburg) als auch auf der Linie 901 zwischen Mülheim und Duisburg große Schwierigkeiten durch Überfüllungen und Verspätungen. Während der ersten Vollsperrung im Knoten Kaiserberg in den Herbstferien 2023 gab es diese Probleme kaum.

Wir werden in Zukunft damit rechnen müssen, dass ähnliche Vorkommnisse den Verkehr auch auf anderen Strecken behindern.

Deutschlandticket weiter preisstabil

NRW. (Ie) In den letzten Monaten gab es einige neue Entwicklungen beim Deutschlandticket. Der Preis wird nun voraussichtlich bis zum Jahresende stabil bleiben. Die einzelnen Sonderformen des Deutschlandtickets entwickeln sich überwiegend positiv.

Nachdem die Aktualisierung der deutschlandweit prognostizierten nicht gedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket vorlag, konnte die Verkehrsministerkonferenz im Januar beschließen, den Preis des Deutschlandtickets bis zum Jahresende beizubehalten, soweit keine nicht vorhergesehenen Entwicklungen eintreten. Die für 2023 aufgrund der Einführung erst zum 01.05. nicht benötigten Bundes- und Landesmittel reichen aus, um den in 2024 entstehenden und die auf 3 Mrd. Euro festgesetzten Zuschüsse übersteigenden Ausgleichsbedarf zu decken.

Der Bund hat mehrfach deutlich gemacht, dass er seinen Zuschussanteil von 1,5 Mrd. Euro nicht steigern wird. Die Prognosen von VDV und anderen Branchenorganisationen gehen für 2025 von einem Mittelbedarf von über 4 Mrd. Euro aus, so dass eine Deckungslücke von mehr als 1 Mrd. Euro zu erwarten ist, die vor allem durch eine Preisanpassung gedeckt werden muss. Man kann daher abschätzen, dass

diese wohl im zweitstelligen Bereich liegen wird.

Leider haben die Verantwortlichen von Bund und Ländern es versäumt, eine erste Preisanpassung zum 01.05.2024 vorzunehmen. Daher könnte es am Jahresende zu einer Preiserhöhung in einem Maße kommen, die zu größeren Kundenabwanderungen führt. Was dies für die weitere Entwicklung bedeutet, kann nur schwer abgeschätzt werden.

Deutschlandticket Schule

Das am 01.08.2023 eingeführte Deutschlandticket Schule wird im VRR von den allermeisten Schulträgern übernommen, 95 % aller Schüler*innen können es erwerben. Durch die Preissenkung gegenüber dem SchokoTicket konnte insbesondere bei den nicht anspruchsberechtigten Schüler*innen eine Absatzsteigerung von 14,3 % erreicht werden, die deutlich über der Steigerung der Gesamtschülerzahlen liegt. Im VRR haben inzwischen 48 %, in den Sekundarstufen 1 und 2 sogar 72 % aller

Schüler*innen ein VRR- oder deutschlandweit gültiges Abonnement.

Zum 01.12.2023 wurde das Deutschlandticket Sozial im VRR zum Preis von 39 Euro eingeführt. Erste Verkaufszahlen zeigen eine positive Tendenz, wobei Wechsel der Kunden zwischen VRR-Sozialticket, Deutschlandticket und Deutschlandticket Sozial schwer nachverfolgt werden können.

Deutschlandsemesterticket

Zum Beginn des Sommersemesters 2024 haben alle Universitäten und zahlreiche Fachhochschulen im VRR das Deutschlandsemesterticket eingeführt, 89 % aller Studierenden können es bereits nutzen. 14 Fachhochschulen mit 9 % aller Studierenden werden ab dem Wintersemester umsteigen. Bei diesen Fachhochschulen war aufgrund des Semesterbeginns bereits am 01.03. die Vorlaufzeit für das Sommersemester zu knapp. Zwei Fachhochschulen

wollen beim VRR-/NRW-Modell bleiben.

Mit dem Deutschlandsemesterticket gibt es zwar eine Preisabsenkung gegenüber dem VRR- und NRW-Semesterticket, es entfallen jedoch die bisherigen Zusatznutzen wie Mitnahme von Fahrrädern ganztägig oder einer weiteren Person abends und am Wochenende, da dies nach den bundesweiten Tarifbestimmungen ausgeschlossen ist.

Der Verkauf des bereits 01.05.2023 eingeführten Deutschlandticket Job hat sich in den Folgemonaten deutlich entwickelt, dennoch sind die Gesamtzahlen der VRR-FirmenTicket-Varianten und des Deutschlandticket Job noch immer niedriger als vor der Einführung des Deutschlandtickets. Dies dürfte auf Wechsel von Arbeitnehmer*innen vom FirmenTicket zum normalen Deutschlandticket zurückzuführen sein.

Vergleichbare genaue Zahlen für den NRW liegen uns leider nicht vor.

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

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

Regionalversammlung

(dg) Gerne möchte der Vorstand in die Planung einer Regionalversammlung des RV Ruhr voraussichtlich am Samstag, den 20. oder 27.07., ab ca. 13 Uhr eintreten.

Nachdem die letzte Versammlung in Oberhausen stattfand, sind wir nun aktuell auf der Suche nach der Möglichkeit, diese entweder in Dortmund oder Siegen durchzuführen, um auch diese Regionen zu berücksichtigen.

Insbesondere auch vor dem Hintergrund nicht unerheblicher Raumkosten wäre es für uns wichtig zu wissen, mit welcher Teilnehmerzahl wir rechnen können und was Ihr / Euer favorisierter Ort ist. Dementsprechend kann auch ein Beiprogramm geplant werden. Gerne nehmen wir hierzu Vorschläge entgegen.

Eine Rückmeldung erbitten wir bis zum 28.05.2024 unter grenz@probahn-ruhr.de, damit wir mit der nächsten Ausgabe die formale und konkretisierte Einladung versenden können.

April

Montag, 15.04.2024, 16:30 Uhr

AK Bahnverkehr Hagen, Info bei Christian Strähler (s. u.)

Dienstag, 16.04.2024, 19:00 Uhr

ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 23.04.2024, 20:00 Uhr

O.Tram Oberhausen

Mai

Mittwoch, 01.05.2024, ab 12:00 Uhr

PRO BAHN- und VCD-Stand (Nr. E11) beim Kultur- und Familienfest des DGB, Westfalenpark Dortmund, ☒ Westfalenpark, **Wichtig:** kostenfreier Zugang nur mit dem Demonstrationzug Eingang Ruhrallee

Montag, 06.05.2024, 16:30 Uhr

AK Bahnverkehr Hagen, Info bei Christian Strähler (s. u.)

Dienstag, 21.05.2024, 19:00 Uhr

ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 28.05.2024, 20:00 Uhr

O.Tram Oberhausen

Donnerstag, 30.05.2024, 19:00 Uhr

PRO BAHN- und VCD-Biergartenstammtisch, Hövels Hausbrauerei, Hoher Wall 5-7, Dortmund, ☒ Westentor oder Stadtgarten

Juni

Mittwoch, 05.06.2024, 16:30 Uhr

AK Bahnverkehr Hagen, Info bei Christian Strähler (s. u.)

Donnerstag, 13.06.2024, 19:00 Uhr

Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☒ Münster Hbf, Anmeldung bei maxwill@probahn-muensterland.de

Dienstag, 18.06.2024, 19:00 Uhr

ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 25.06.2024, 20:00 Uhr

O.Tram Oberhausen

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 (neu): 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)