

NAHVERKEHR WESTFALEN-LIPPE

Westfälisches Volksblatt, Büren, Salzkotten vom 12.09.2023

"Das ging alles unfassbar schnell"

Anwohner berichten über den Moment des Zugunglücks in Geseke – Bahnverkehr in Paderborn massiv gestört

4

Neue Westfälische, Lübbecke Land vom 09.09.2023, S. 25

Neuer Busbahnhof: Baubeginn rückt näher

Der soll 1.05 Millionen Euro kosten, 90 Prozent davon trägt der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe. Der Bau des ZOB soll Ende September/Anfang Oktober beginnen, sagten Dieter Drunagel und Oliver Zierenberg von der Stadt Rahden auf Nachfrage.

5

Lippische Landeszeitung vom 09.09.2023, S. 10

Die Bahn hat massive Probleme

Zugausfälle, Störungen, Baustellen: Die Schwierigkeiten im ÖPNV, insbesondere bei der Bahn, sind groß. Die Sprecher von Eurobahn und Nahverkehrsverband geben einen Überblick.

6

Glocke (F) Warendorfer Tageblatt, Die vom 08.09.2023, S. 13

Mehr Ausfälle seit Juni

Manche Mitglieder der Gruppe hätten auch an den Zweckverband NWL geschrieben und sogar schnell Antwort bekommen. "Aber nur Bedauern und Verständnis, leider keine Lösungen", berichtet Lins.

7

NRZ Neue Rhein Zeitung, Dinslaken vom 07.09.2023, S. 20

"Bocholter" soll trotz Sperrung fahren

Auf jeden Fall seien dafür "umfangreiche" Abstimmungen mit der DB Netz, dem VRR und dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe sowie eine Schulung des Personals notwendig, heißt es.

8

Münstersche Zeitung, Westfalen-Anzeiger vom 07.09.2023

Eurobahn am Limit

Aktuell häufen sich wieder die Zugausfälle auf der Strecke der RB 67 von Bielefeld über Warendorf bis Münster. Auch andere Eurobahn-Strecken sind betroffen. Das Unternehmen ist – wie die ganze Branche – am Limit und spricht Klartext.

9

Hellweger Anzeiger, Bergkamen vom 07.09.2023, S. 24

Weitere Planung für das zweite Gleis entsetzt Politiker

Der NWL war einer der Unterzeichner der Rahmenvereinbarung. Ressel zeigte den Ausschussmitgliedern den Stand der Dinge und die Perspektiven auf. Nach einer Stunde Erläuterung und Diskussion waren Enttäuschung und Frustrationen im großen Sitzungssaal des Stadthauses fast mit Händen zu greifen.

10

PARTNER

Westfalen-Blatt, Bad Driburg und Brakel vom 12.09.2023

Deutliches Zeichen Richtung Landtag

"Aufgrund immer weiter steigender Kosten droht nicht wenigen Kommunen der finanzielle Kollaps mit durchaus negativen Folgen für die Bürger unserer Stadt", erklärt Hermann Steinhage der Vorsitzende des CDU-Stadtverbandes Brakel.

11

Recklinghäuser Zeitung vom 12.09.2023, S. 1

Tickets bis zu 8 Prozent teurer

Trotz und teilweise auch wegen der Einführung des "Deutschlandtickets" droht der öffentliche Nahverkehr (ÖPNV) in Nordrhein-Westfalen noch stärker in die Krise zu rutschen, sofern es keine weiteren Zuschüsse speziell vom Bund gibt.

12

Rheinische Post, Düsseldorf vom 12.09.2023

Kommunen warnen vor Kollaps im Nahverkehr

VRR und VRS erhöhen zum 1. Januar die Preise und wollen weitere Zuschüsse. Auch einige Oberbürgermeister fordern mehr Geld, sonst drohe vielen Strecken das Aus. NRW-Verkehrsminister Krischer ist alarmiert.

13

Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung vom 10.09.2023, S. 18

Dieses Ticket ist ein teurer Spaß

Die Errungenschaften des Deutschlandtickets können auch dann gut erhalten bleiben, wenn der Staat jetzt keine Zuschüsse mehr gibt. Dann wird aus dem 49-Euro-Ticket eben ein 69- oder gar ein 79-Euro-Ticket. Jetzt noch mehr Geld hineinzustecken wäre ein Fehler.

14

DEUTSCHE BAHN

Westfälisches Volksblatt, Büren, Salzkotten vom 13.09.2023

Streckensperrung verursacht Chaos

Unwissenheit, Gleiswechsel und volle Schienenersatz-Busse: Die Entgleisung eines Güterzuges in Geseke verursacht auch in Paderborn große Probleme – vor allem bei Durchreisenden.

15

Süddeutsche Zeitung, (B) vom 09.09.2023, S. 9

Bahn-Infrastruktur beschädigt

Nach einem mutmaßlichen Brandanschlag auf die Infrastruktur der Deutschen Bahn sind seit Freitagmorgen zahlreiche Fernverkehrszüge zwischen Hamburg und Berlin ausgefallen.

16

Neuß-Grevenbroicher Zeitung, Neuss vom 09.09.2023

Scharfe Kritik an Fahrplan-App der Bahn

Auf Anfrage erklärte die Deutsche Bahn, sie plane, die geforderte Option ins System einzubauen: "Unser Ziel ist es, dass unsere Kundinnen und Kunden in Zukunft direkt in der Buchungsstrecke angeben können, dass sie Inhaberrinnen oder Inhaber eines ‚Deutschlandtickets‘ sind.

17

RHEIN-RUHR-EXPRESS (RRX)

Rheinische Post, Düsseldorf vom 12.09.2023

Die Fehler beim "Deutschlandticket"

Das neue Gezerre um die Finanzierung des ÖPNV und die durch das "Deutschlandticket" entstandenen Verluste zeigen, was falsch läuft im Nahverkehr: Die Politik – speziell in Berlin – profiliert sich lieber mit Billigtickets für Millionen Bürger, anstatt sich ernsthaft auf eine Strategie zu einigen, wie die ÖPNV-Netze fitter werden.

18

WESTFALENTARIF

Ruhr Nachrichten, Lünen (So.) vom 07.09.2023, S. 14

Stadt entscheidet über Schülerticket: Umsetzung wohl zum November möglich

Alle, die bereits ein Schüler-Ticket Westfalen, ein Schoko-Ticket oder ein Schulwegmonatsticket haben, erhalten automatisch ein Deutschland-Ticket.

19

WDR Online am 06.09.2023

Kommentar. Ein Verkehrsverbund ist genug

War eine Fahrt von Duisburg im VRR nach Aachen im AVV noch eine Wissenschaft für sich - auch weil man durch das Gebiet des Kölner VRS musste - lacht man heute über solche Geschichten.

20

KLIMA UND NACHHALTIGKEIT

Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 12.09.2023, S. 5

"Wer mehr CO2 verursacht, zahlt dafür "

Der stellvertretende FDP-Fraktionsvorsitzende Lukas Köhler erklärt, wie liberaler Klimaschutz aussehen soll, wer dafür bezahlen müsste und warum Klimakrisenrhetorik der falsche Weg ist.

21

Quelle:	Westfälisches Volksblatt, Büren, Salzkotten vom 12.09.2023 (Tageszeitung / täglich ausser Sonntag, Paderborn)				
Auflage:	7.392	Reichweite:	15.449	Ressort:	rlo
		Autor:	Christian Müller	Seitentitel:	rlo



Bei dem schweren Zugunglück in Geseke ist am Sonntag, 10. September, der 30-jährige Lokführer ums Leben gekommen.

Foto: Kreispolizeibehörde Soest

Anwohner berichten über den Moment des Zugunglücks in Geseke – Bahnverkehr in Paderborn massiv gestört

„Das ging alles unfassbar schnell“

Von Christian Müller, Maïke Stahl und dpa

GESEKE/PADERBORN (WV). Das Zugunglück mit dem tödlich verletzten Lokführer in Geseke beeinträchtigt seit Montag (11. September) auch den Bahnverkehr in der Region Paderborn. Die Aufräum- und Instandsetzungsarbeiten könnten noch Wochen dauern.

Die Schienen sind verbogen, überall liegen Trümmerstücke, über der Unglücksstelle liegt ein Teppich aus Zement. Gegen 15.30 Uhr entgleist ein Güterzug an der Haholdstraße, mitten im Wohngebiet, mitten im Stadtzentrum von Geseke unweit des Bahnhofs.

Familie Josef lebt seit über 30 Jahren direkt an der Bahnstrecke. Mutter Ingrid Josef wird das Beben so schnell nicht vergessen. „Wir saßen beim Kaffeetrinken im Garten und hörten schon von Weitem das markante Quietschen der Bahn. Auch wenn wir seit Jahren neben der Bahn wohnen. Dieses Mal hörte sich das anders an.“

Plötzlich knallte es nur noch hinter der Koniferenhecke, die Oberleitungs Masten, deren Spitzen kurz über der Hecke emporragen, bewegten sich, es wurde neblig. Die dreiköpfige Familie sprang vom Gartentisch auf und rettete sich ins Haus.

„Wir wussten ja nicht, ob ein Waggon bei uns im Garten landet und ob da Giftstoffe geladen waren. Das ging alles unfassbar schnell.“ Sofort seien Nachbarn aus den Häusern gekommen und hätten sich um die verschreckte Familie gekümmert. Im selben Moment löste die Feuerwehr Sirenenalarm in der 20.000-Einwohner-Stadt aus, sagt Brigitte Müller.

„Wir sind gerade aus dem Urlaub gekommen, ich habe die Taschen zu Hause ausgepackt und mein Mann das Wohnmobil zum Stellplatz gebracht. Er musste am Bahnübergang warten und sah aus dem Augenwinkel Rauch an der Lok. Er hat sich allerdings nichts dabei gedacht und dachte eher an Zementreste auf den Waggon.“

Augenscheinlich hatte die Diesellok im Motorraum Feuer gefangen und steuerte von der Nebenbahn in Richtung Haupttrasse. Auf einem Video einer Überwachungskamera ist zu sehen, wie sich der Lokführer offenbar in Sicherheit bringen wollte.

„Schäden an der Infrastruktur sind immens“

Der Zug mit mehreren mit Zement beladenen Güterwaggons kippte in einer Linkskurve kurz vor dem Bahnhof Geseke um und entgleiste. Ein Bahnsprecher sagte gegenüber dieser Zeitung: „Wir können noch nicht abschätzen, wie lange die Strecke zwischen Salzkotten und Geseke gesperrt bleibt. Die Schäden an der Infrastruktur sind allerdings immens.“

Weil der Bahnhof Geseke sowie die Strecke zwischen Salzkotten und Geseke gesperrt wurden, werden die Züge des Güter- und Fernverkehrs über Herford umgeleitet, sagte ein Sprecher der Deutschen Bahn am Montag-

morgen. Die Halte in Soest, Lippstadt und Paderborn entfallen.

Die Umleitung führe bei der



Die Anwohnerin Ingrid Josef rettete sich mit ihrer Familie ins Haus.

Foto: westfalennews/Christian Müller



Brigitte Müller und ihr Mann waren gerade aus dem Urlaub zurückgekehrt, als es in der Nähe ihres Hauses zum schweren Unglück kam.

Foto: westfalennews/Christian Müller

betroffenen IC-Verbindung von Köln/Düsseldorf nach Gera in Thüringen zu Verspätungen von etwa 40 Minuten, so der Sprecher. Reisenden nach Soest und Lippstadt empfiehlt die Bahn die Nahverkehrszüge der Linien RE 11 und RB 89 ab Hamm. Nach Paderborn können die Nahverkehrszüge der Linien S-Bahn S5, RB 72 und NWB RB 84 ab Altenbeken genutzt werden.

RE 11 und RB 89 fahren nicht zwischen Lippstadt und Paderborn

Auch der Regionalverkehr der Linien RE 11 (National Express) und RB 89 (Eurobahn) ist betroffen, wie die Bahn weiter mitteilte. Dort komme es ebenfalls zu Verspätungen und Teilausfällen. Fahrten zwischen Lippstadt und Paderborn seien derzeit nicht möglich, teilt die Eurobahn mit. Zwischen Lippstadt und Paderborn-Hauptbahnhof sei daher ein Schienenersatzverkehr im Pendelverkehr mit Bussen der Firmen Hanrath-Reisen, Fabians Rei-

sen und FT Reisen eingerichtet worden. Für den RE11 (RRX) gilt laut Eurobahn, dass die Züge aus Richtung Düsseldorf in Hamm beziehungsweise Lippstadt beginnen und enden. Aus Richtung Kassel-Wilhelmshöhe enden und beginnen die Züge in Paderborn. Zwischen Lippstadt und Paderborn-Hauptbahnhof verkehre ein Bus der Firma Hanrath-Reisen ohne Zwischenhalt im Pendelverkehr. Abfahrt in Lippstadt ist stündlich zwischen 7.45 und 21.45 Uhr. Abfahrt von Paderborn-Hauptbahnhof in Richtung Lippstadt ebenfalls stündlich zwischen 8.35 und 22.35 Uhr.

Zwischen Hamm und Paderborn verkehrt laut Eurobahn ein Bus von Haniqi-Reisen mit Zwischenhalten Soest und Lippstadt zu folgenden Zeiten: Abfahrt Hamm in Richtung Paderborn um 9.30, 15.30 und 20.30 Uhr; Abfahrt Paderborn in Richtung Hamm um 12.15 und 18.15 Uhr. Fahrgäste sollten sich im Internet (<https://www.zuginfo.nrw>) informieren.

Quelle:	Neue Westfälische, Lübbecke Land vom 09.09.2023, S. 25 (Tageszeitung / täglich ausser Sonntag, Lübbecke)				
Auflage:	8.234	Reichweite: Ressort:	17.209 Lübbecke	Quellrubrik:	138-LK

Neuer Busbahnhof: Baubeginn rückt näher

■ **Rahden** (-sl-). Am Rahdener Bahnhof gibt es seit vielen Jahren einen Busbahnhof mit kurzen Wegen zwischen Bus und Bahn. Nun soll auch am Schulzentrum ein Busbahnhof gebaut werden. Mit dem neuen ZOB will die Stadt die Verkehrs-Situation im Bereich Gartenstraße/Am Brullfeld entzerren. Anlieger hatten wiederholt darauf aufmerksam gemacht, dass es vor allem vor Schulbeginn angesichts vieler Fußgänger, Radfahrer, Autos und Busse zu teils gefährlichen Situationen komme. Die Haltestellen aus der



Einen Busbahnhof gibt es bereits am Rahdener Bahnhof. Nun wird ein ZOB auch am Schulzentrum gebaut. Foto: Joern Spreen-Ledebur

Gartenstraße und am Brullfeld sollen nun verschwinden und an den Nordweg zum neuen ZOB verlegt werden. Der soll 1.05 Millionen Euro kosten, 90 Prozent davon trägt der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe. Der Bau des ZOB soll Ende September/Anfang Oktober beginnen, sagten Dieter Drunagel und Oliver Zierenberg von der Stadt Rahden auf Nachfrage. Die Ausschreibung sei gelaufen, der Auftrag vergeben. Der Kostenrahmen werde eingehalten. Eine Fertigstellung dieses Jahr erwartet Drunagel eher nicht,

Quelle:	Lippische Landeszeitung vom 09.09.2023, S. 10 (Tageszeitung / täglich ausser Sonntag, Detmold)				
Auflage:	31.962	Reichweite:	66.801	Ressort:	Kreis Lippe
		Autor:	Carolin Brokmann-Förster	Quellrubrik:	201-LZ

Die Bahn hat massive Probleme

Zugausfälle, Störungen, Baustellen: Die Schwierigkeiten im ÖPNV, insbesondere bei der Bahn, sind groß. Die Sprecher von Eurobahn und Nahverkehrsverband geben einen Überblick.

Kreis Lippe. "Die ständigen Verspätungen und Zugausfälle bei der Eurobahn sind ein einziges Ärgernis. Auf meiner täglichen Pendelstrecke Detmold – Gütersloh (RE82 / RB72) war in den vergangenen zwei Wochen nicht ein einziger Tag, an dem meine Verbindungen so geklappt haben, wie sie vorgesehen waren", schreibt ein verärgertes Leser der LZ. Und er ist nicht der Einzige, der sich über die Mängel beim Regionalexpress und der Regionalbahn beschwert.

Ein anderer kritisiert die fehlende Information am Gleis, es sei ein "Bahnchaos". Wieder ein anderer Leser stellt auf den Fachkräftemangel ab und führt das auch darauf zurück, dass es immer "weniger Wertschätzung dem Personal und der Dienstleistung gegenüber" gebe. Fakt ist: Auf vielen Strecken häufen sich momentan die Probleme. Und das auch in Lippe.

Verkehrswende, 49-Euro-Ticket, Zugausfälle – das passt nicht zusammen, bestätigt Uli Beele, Sprecher des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). "Seit geraumer Zeit haben wir ein massives Personalproblem in der gesamten Branche", weiß er. Stichwort Fachkräftemangel. Und

ist die Personaldecke dünn, wirken sich Ausfälle bei Krankheit und Urlaub extrem aus. Insbesondere seit der Pandemie würden Bahn-Mitarbeiter verstärkt von Fahrgästen – verbal, aber auch körperlich – angegangen, weiß Eurobahn-Sprecherin Nicole Pizzuti. Kein Wunder, dass dann auch Regenerationsphasen erkrankter Mitarbeiter länger dauerten.

So komme es trotz Bereitschaftspersonal und Springern zu Ausfällen. Dabei verstehe sie jeden Fahrgast, der wütend wird, wenn sein Zug nicht kommt. Doch was tun? "Wir rekrutieren Mitarbeiter auf allen Ebenen", sagt Nicole Pizzuti, doch nicht nur die Bahn-Branche ist vom Fachkräftemangel betroffen.

Außerdem gebe es Schwierigkeiten bei Ersatzteil-Lieferungen, ergänzt Beele. Und insbesondere in Westfalen-Lippe schlugen die vielen Baustellen zu Buche. Die Infrastruktur sei alt, es sei zu lange gewartet worden "und jetzt kommt alles alles auf einmal", betont Pizzuti. Die Baumaßnahmen nehmen zu, gerade auch in Ferienzeiten. Doch darauf haben Anbieter wie Eurobahn & Co. keinen Einfluss.

"Wir steuern bereits mit Initiativen auf Landesebene gegen den Personal-mangel, passen Verträge mit den Un-

ternehmen an, um mehr Spielraum zu schaffen", sagt Beele. Doch selbst kleine Erfolge hier lösten das Problem allgemein nicht.

Verkehrswende ja, auch wenn diese deutlich zu spät komme. Doch alleine könne die Branche das nicht wuppen und benötige Hilfe aus der Politik. Auch in puncto Familien- und Arbeitsmodelle, denn hier sieht Nicole Pizzuti insbesondere bei Frauen viel Potenzial. Vieles könne ein Unternehmen leisten, aber dazu brauche es eben auch Rahmenbedingungen von oben.

Klaus Hansen, lippischer Landtagsabgeordneter der CDU sagt, das Problem mit dem ÖPNV auf der Schiene sei auch auf Landesebene bekannt, Politik, Bahn und Anbieter seien im Austausch. Allerdings: "Die Strecken sind privatwirtschaftlich von den Unternehmen übernommen worden, dann ist es auch deren Aufgabe, dass die Strecken laufen." Nichtsdestotrotz wolle man helfen: Ein Antrag sei auf den Weg gebracht worden, "damit auch die kleinen Strecken Hilfe bekommen", wie er sagt.

Haben Sie noch weitaus schlimmere Abenteuer mit der Bahn erlebt? Melden Sie sich unter cbrokmann@lz.de bei unserer Autorin.

Quelle:	Glocke (F) Warendorfer Tageblatt, Die vom 08.09.2023, S. 13 (Tageszeitung / täglich ausser Sonntag, Warendorf)				
Auflage:	6.940	Reichweite:	14.505	Ressort:	Warendorf

Mehr Ausfälle seit Juni

Warendorf (fen). Auch in einer Warendorfer Chatgruppe zur RB67 sind die Zugausfälle regelmäßig Thema. „Diese Woche geht es wieder; vor ein, zwei Wochen sind mehrmals mehrere Züge hintereinander ausgefallen“, berichtet Thomas Lins von den dortigen Themen. Manche Mitglieder der Gruppe hätten auch an den Zweckverband NWL geschrieben und sogar schnell Antwort bekommen. „Aber nur Bedauern und Verständnis, leider keine Lösungen“, berichtet Lins.

Der NWL (Nahverkehr Westfalen-Lippe) beauftragt die Eurobahn mit der Durchführung des Zugverkehrs auf der Strecke. Seit Juni hätten sich die Ausfall-Quoten erhöht, teilt das Unternehmen mit. Über die Sommermonate seien die personalbedingten Ausfälle angestiegen. Vertragsstrafen könnte es für die Betreiber später geben, denn abgerechnet wird einmal jährlich. „Eigenverschuldete Nichtleistungen“ würden dabei stärker gewichtet als nicht selbst verschuldete.

Quelle:	NRZ Neue Rhein Zeitung, Dinslaken vom 07.09.2023, S. 20 (Tageszeitung / täglich ausser Sonntag, Dinslaken)		
Auflage:	8.933	Reichweite: Autor:	18.670 Rita Meesters
		Ressort:	Lokales

„Bocholter“ soll trotz Sperrung fahren

Die Städte Wesel, Hamminkeln und Bocholt fordern einen Weiterbetrieb

Rita Meesters

Wesel/Hamminkeln. Ihrem Ärger über den Stillstand auf der Bahnlinie des „Bocholters“ zwischen Wesel, Hamminkeln und Bocholt im Zuge des Betuwe-Ausbaus haben die Grünen aus den drei Kommunen in der vergangenen Woche schon Luft gemacht. Denn aus ihrer Sicht ist die Sperrung überflüssig, da auf diesem Streckenabschnitt gar keine Bauarbeiten stattfinden. Pendler müssen aber dennoch durch den Ersatzverkehr mit Bussen empfindliche Verzögerungen hinnehmen.

Auch in der Weseler Ratssitzung am 12. September geht es um das leidige Thema: Schon im vergangenen Jahr hat sich Bürgermeisterin Ulrike Westkamp gemeinsam mit ihren Amtskollegen aus Hamminkeln und Bocholt, Bernd Romanski und Thomas Kerkhoff, für einen Weiterbetrieb der Strecke während der anstehenden Sperrpausen stark gemacht – bisher vergebens.

Noch bis zum 24. September stehen die Züge auf der Betuwe-Linie zwischen Oberhausen und Emmerich wegen der Bauarbeiten still. Die Nebenstrecke zwischen Wesel, Hamminkeln und Bocholt ist aber von den Arbeiten nicht tangiert, zumindest theoretisch können die Züge also pendeln. Allerdings ist die Strecke des Bocholters während der Sperrzeit ebenso wie die Betuwe-Strecke vom Strom getrennt. Das hat die Weseler Stadtverwaltung auf Nachfrage bei der DB Netz und dem Verkehrsunternehmen Vias erfahren. Einen separaten Stromkreis auf der Strecke des Bocholters gibt es demnach nicht.

Bleibe die Möglichkeit, Dieselzüge einzusetzen. Darauf hatten die Bürgermeister auch schon in ihrem Schreiben von November 2022 hingewiesen. Vias hat nach eigener Auskunft jedoch keine Dieselfahrzeuge im Bestand, erfuhr die Stadtverwaltung Wesel jetzt auf Nachfrage – ob sie welche von anderen Unternehmen anmieten könnte, blieb vorerst offen. Auf jeden Fall



Auf der Bahnlinie zwischen Wesel, Hamminkeln und Bocholt herrscht Stillstand. Die Kommunen fordern für künftige Betuwe-Sperrungen Ersatzverkehr mit Dieselzügen.

LARS FRÖHLICH/FUNKE FOTO SERVICES

seien dafür „umfangreiche“ Abstimmungen mit der DB Netz, dem VRR und dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe sowie eine Schulung des Personals notwendig, heißt es. Daher würde ein Ersatzverkehr mit Dieselzügen zumindest für die aktuelle Sperrung nicht infrage gekommen.

Schreiben blieb unbeantwortet

Auf das Schreiben im Jahr 2022 an den VRR und den Zweckverband NWL haben die drei Bürgermeister übrigens bis heute keine Antwort erhalten, teilt die Weseler Verwaltung dem Stadtrat mit.

In dem Brief bitten die Stadtoberhäupter beide Adressaten darum, den Schienenverkehr während der mehrwöchigen Sperrungen für den Betuwe-Ausbau aufrecht zu erhalten. Dafür werde Wesel sich weiterhin einsetzen, versichert die Verwal-

Hintergründe zum „Bocholter“ und zu Vias

Seit dem 1. Februar 2022 ist der „Bocholter“ als RE 19 zwischen Wesel und Bocholt mit Strom unterwegs – zumindest dann, wenn die Strecke nicht gerade wegen der Betuwe-Bauarbeiten gesperrt ist. Zuvor herrschte wegen der Bauarbeiten sieben Monate Stillstand auf dem Abschnitt, der Münsterland und Niederrhein verbindet.

Das Unternehmen Vias Rail hatte die Linie zum Neustart von Abellio übernommen und betreibt den Regionalexpress RE 19. Vias mit Sitz in Frankfurt betreibt mehrere Streckennetze in verschiedenen Teilen Deutschlands, neben dem Niederrheinnetz sind das die Rheingau-Linie, das Erft-Schwalm-Netz und die Müngstener-Linie.

tung dem Stadtrat – denn der Ausbau wird Jahre dauern und weitere Vollsperrungen mit sich bringen.

Die nächste ist schon vom 25. November bis zum 3. Dezember geplant. Im kommenden Jahr wird die Strecke dann vom 6. bis zum 19. Januar, vom 14. Mai bis zum 14. Juni

sowie vom 1. bis zum 24. November stillgelegt, auch 2025 und 2026 werden die Züge zeitweise wegen des Ausbaus still stehen. In dieser Zeit sollte aber, wenn es nach den Kommunen geht, der Schienenverkehr auf der Strecke des Bocholters weiter laufen.

Quelle:	Münstersche Zeitung, Westfalen-Anzeiger vom 07.09.2023 (Tageszeitung / täglich ausser Sonntag, Münster)				
Auflage:	12.500	Reichweite:	26.125	Ressort:	rruna
		Autor:	Jonas Wiening	Seitentitel:	rruna

Personalmangel und hohe Krankenstände

Eurobahn am Limit

Von Jonas Wiening

WARENDORF Aktuell häufen sich wieder die Zugausfälle auf der Strecke der RB 67 von Bielefeld über Warendorf bis Münster. Auch andere Eurobahn-Strecken sind betroffen. Das Unternehmen ist – wie die ganze Branche – am Limit und spricht Klartext.

„Aufgrund eines kurzfristigen Personalausfalls kommt es auf der Linie RB 67 leider vorübergehend zu Einschränkungen“ oder „Aufgrund kurzfristiger Erkrankung von Personal kommt es auf den Linien RB 67 und RB 71 leider vorübergehend zu Einschränkungen.“ Auf dem Kurznachrichtendienst „X“, vormals Twitter, trudeln diese oder ähnliche Meldungen zurzeit mehrfach täglich ein. Absender ist die Eurobahn selbst, Betreiberin der Strecken. Zugausfälle und Verspätungen stehen aktuell – mehr als ohnehin schon – an der Tagesordnung.

Dabei hatte der Zweckverband Nahverkehr Westfalen Lippe (NWL) den Vertrag mit der Eurobahn als Betreiberin auf gleich vier Zugstrecken (RB 67, RB 71, RB 73 und RE 82) um weitere drei Jahre bis Dezember 2028 verlängert. Das Bahnunternehmen sieht das laut Pressemitteilung als Vertrauensbeweis an und spricht davon, die bisherigen Leistungen fortzusetzen.

Viele Fahrgäste dürften diese Meldung bei den aktuellen Problemen mit Zugausfällen und Verspätungen genervt zur Kenntnis nehmen. Eurobahn-Sprecherin Nicole Piz-



Hier ist die Eurobahn pünktlich: In Warendorf nutzen viele den Zug, um in Richtung Münster oder Bielefeld zu fahren. Foto: Jonas Wiening

zuti sagt dazu: „Ich kann die Verärgerung bei den Fahrgästen verstehen. Aber ich kann sagen: Wir geben unser Bestes. Wir sind – und das ist kein Marketinggag – Eisenbahner mit Herz.“

Aktuell gäbe es aber einen besonders hohen Krankenstand, viele Mitarbeiter würden langfristiger ausfallen. Und generell herrsche Personalmangel. Das Unternehmen setze alle Hebel in Bewegung, damit die Auswirkungen so gering wie möglich ausfallen würden, heißt es. So würde es immer eine Bereitschaft geben, die einspringen könne, Kollegen aus der Verwaltung mit entsprechender Qualifizierung würden Züge fahren, es würde temporäre Versetzungen geben. „Aber auch damit können wir nicht immer alles auffangen. Irgendwann sind wir am Limit“, so Pizzuti.

„Das alles sind auch keine reinen Eurobahn-Probleme, es betrifft die ganze Branche“, sagt Pizzuti, die sich schüt-

zend vor die Lok- und Zugführer und alle anderen Mitarbeiter stellt. In den vergangenen Jahren seien viele Fahrgäste zudem deutlich respektloser geworden. „Man muss klar sagen: Die Menschheit verrotzt“, wird sie deutlich. Die Passagiere würden zum Teil nicht nur verbal aggressiv gegenüber den Zug- oder Lokführern auftreten, in Einzelfällen sei es auch schon zu tätlichen Angriffen gekommen.

Bei solchen Aktionen könne man dann verstehen, dass manche Mitarbeiter ausgelagt seien und die Regenerationszeiten bei Krankheit länger dauern, so Pizzuti, die sagt: „Es ist eine Art Teufelskreis. Es kommt zu Verspätungen und Ausfällen, die Fahrgäste sind deshalb sauer und werden teilweise aggressiv, weswegen die Lok- und Zugführer schneller gestresst sind und krank werden, was wiederum noch mehr Ausfälle und Verspätungen bedeutet.“

Quelle:	Hellweger Anzeiger, Bergkamen vom 07.09.2023, S. 24 (Tageszeitung, Unna)				
Auflage:	5.076	Reichweite:	10.609	Ressort:	HA Bergkamen / Aus der Region
		Autor:	Jörg Heckenkamp		

Weitere Planung für das zweite Gleis entsetzt Politiker

WERNE, LÜNEN, NORDKIRCHEN. Wann kommt das 2. Gleis? Auf diese Frage gab es Dienstagabend Antworten, die die Mitglieder des Werner Planungsausschusses enttäuscht und frustriert zurückließen.

Von Jörg Heckenkamp

Mit dem Thema „Zweites Gleis zwischen Münster und Lünen“ befasste sich der Ausschuss für Stadtentwicklung und Planung im Stadthaus Werne in seiner jüngsten Sitzung. Nachdem am 10. August 2023 medienwirksam die verschiedenen Beteiligten eine Rahmenvereinbarung unterzeichnet hatten, keimte Hoffnung auf eine baldige Realisierung auf. Diese Hoffnung hat Thomas Ressel am Dienstagabend im Keim erstickt.

Ressel ist Leiter Planung beim Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe. Der NWL war einer der Unterzeichner der Rahmenvereinbarung. Ressel zeigte den Ausschussmitgliedern den Stand der Dinge und die Perspektiven auf. Nach einer Stunde Erläuterung und Diskussion waren Enttäuschung und Frustrationen im großen Sitzungssaal des Stadthauses fast mit Händen zu greifen.

Schade ist „maximal entsetzt“

So meinte Christoph Schade von den Bündnisgrünen am Schluss: „Ich bin maximal entsetzt: Wir stecken viel Geld in ein Projekt, das gerade einmal ein Zugpaar mehr von Werne nach Münster pro Stunde schickt.“ Und Raimund Hölcher von der CDU war offenbar maximal frustriert: „Wir werden nie eine Strecke von Werne nach Lünen bekommen. Und die nach Amelsbüren werden wir in den nächsten 20 Jahre nicht bekommen.“

Wernes Planungsdezernent Ralf Bülte hatte zuvor den Tagesordnungspunkt folgendermaßen angekündigt: „Die Situation nach der Unterzeichnung der Rahmenvereinbarung lässt sich in einem Satz zusammenfassen: Wir können ei-



Thomas Ressel vom Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) brachte die Mitglieder des Ausschusses für Stadtentwicklung auf den Stand der Dinge in Sachen 2. Gleis. FOTO JÖRG HECKENKAMP



Der Bahnhof Lünen bleibt in Richtung Münster für lange Zeit nur eingleisig mit dem nächsten Halt Werne verbunden. FOTO ARCHIV

nen wichtigen Teilerfolg verbuchen, sind aber längst noch nicht am Ende der Reise.“

Diese Einschätzung war eher untertrieben, wie die folgenden Ausführungen von NWL-Mann Ressel nahelegen. Als er eine Tabelle mit den unterschiedlichsten Planungsschritten zeigte, meinte er: „Bis jetzt sind 22 Prozent des Projektes geschafft, mehr aber nicht.“

Die Strecke ist noch lange nicht eingeweiht.“

Die Vereinbarung sieht vor, die Strecke zwischen Münster-Amelsbüren und Werne zweigleisig auszubauen. Das sieht Ressel als Fortschritt an. „Vorher waren es zweigleisig 5,3, jetzt sind es 23,8 km.“ Das würde zwischen Münster und Werne zu einem 30-Min-Takt im Nahverkehr führen, zwischen Werne und Dort-

mund bliebe es beim bekannten Stundentakt.

Warum nicht alles ausbauen?

Das löste viel Unverständnis bei den Werner Planungs-Politikern aus. „Warum baut man nicht gleich die paar Kilometer von Werne bis Lünen auch zweigleisig aus“, wollte etwa Artur Reichert von der FDP wissen. Ins gleiche Horn stießen auch andere Abgeordnete.

Doch Ressel warnte davor, jetzt noch Zusatzforderungen zu stellen. „Mit den jetzt unterschriebenen Rahmenbedingungen kommt das Projekt durch die Finanzierungstür des Bundes. Der will 60 Prozent übernehmen, das Land 40 Prozent. Wenn da was geändert wird, was dann noch teurer wird, wird gar nichts passieren.“

Ressel erläuterte ausführlich die Grundlagen der Planung, die verschiedenen Zuständigkeiten und unterschiedlichen Ansprüche. Er lobt etwa den neuen Ansatz

des Bundes für eine „fahrplanbasierte Infrastrukturentwicklung. Der Zielfahrplan bestimmt die Infrastruktur, nicht andersherum.“ Bislang habe man gebaut und dann geschaut, wie man den Fahrplan an die neue Infrastruktur anpassen kann. „Dass das jetzt andersherum ist, ist ein großer Schritt nach vorne“, meinte der Experte.

Im Verlaufe der Debatte fiel auch der Begriff „Güterverkehr“. Markus Rusche von der CDU wollte wissen: „Wird es auf der Strecke dann Güterverkehr geben?“ Ressel antwortete vorsichtig: „Man kann Güterzüge grundsätzlich nicht verbieten. Aber heutige Güterzüge sind deutlich leiser als früher.“ Einen Lichtblick in all der Frustration setzte zum Schluss Benedikt Lange von der FDP: „Das 2. Gleis zwischen Amelsbüren und Werne wird mehr Zuverlässigkeit bringen. Das sollten wir nicht madig machen oder es gar abblasen.“

Quelle:	Westfalen-Blatt, Bad Driburg und Brakel vom 12.09.2023 (Tageszeitung / täglich ausser Sonntag, Brakel)		
Auflage:	4.977	Reichweite: Ressort:	10.402 rbra
		Seitentitel:	rbra

CDU fordert bessere Finanzausstattung vom Land

Deutliches Zeichen Richtung Landtag

BRAKEL (WB). „Aufgrund immer weiter steigender Kosten droht nicht wenigen Kommunen der finanzielle Kollaps mit durchaus negativen Folgen für die Bürger unserer Stadt“, erklärt Hermann Steinhage der Vorsitzende des CDU-Stadtverbandes Brakel.

„So ist die Entwicklung der Einnahmeseite, die im Wesentlichen aus Gewerbesteuer, Grundsteuer, anteiliger Einkommenssteuer und Zuweisungen besteht, noch als durchaus positiv zu betrachten“, erläutert Hermann Steinhage in einer Pressemitteilung der CDU.

Dem gegenüber stünden jedoch enorme Kostensteigerungen. Hier seien für Brakel die Entwicklung der Kreisumlage mit einem Plus von mittlerweile 1,4 Millionen Euro sowie Personalkostensteigerungen, insbesondere durch den Tarifabschluss im

öffentlichen Dienst, in Höhe von rund 600.000 Euro und die Umlage von 427.000 Euro des Nahverkehrsverbundes Paderborn/Höxter (nph) zu nennen, die nur noch mit dem Griff in die Ausgleichsrücklage auszugleichen seien. „Darüber hinaus sind die Kommunen von der Inflation sowie den enormen Preissteigerungen bei Bau- und Infrastrukturprojekten und bei den Energiekosten betroffen“, führt Viola Wellsow in der Erklärung weiter aus. Caspar von Haxthausen weist neben den Krisen wie der Coronapandemie und den Entwicklungen aufgrund des Krieges in der Ukraine, auch auf die weiterhin hohe Zahl an Geflüchteten hin, die auf die Kommunalfinanzen einwirken würden. Eine systembedingte Unterfinanzierung der Kommunen führe jedoch zwangsläufig zum Verzehr

der Ausgleichsrücklage und letztlich zur Haushaltssicherung mit all seinen negativen Auswirkungen. Diese könne etwa eine Erhöhung der Realsteuersätze, die Streichung der freiwilligen Leistungen wie Vereinsfördermittel und vieles mehr zur Folge haben. Die CDU in Brakel, so Hermann Steinhage, fordere daher vom Land die Anhebung des Anteils an der Finanzausgleichsmasse, da diese in der Vergangenheit von 28 Prozent auf 23 Prozent abgesenkt wurde.

„Nur mit einer ausreichenden Finanzausstattung durch das Land können wir uns den zukünftigen kommunalen Herausforderungen im Bereich der Mobilität des Klimaschutzes, der OGS- und Ganztagsbetreuung sowie zur Erhaltung und Entwicklung der Infrastruktur stellen.“ Bürgermeister Hermann Temme

erklärt: „Besonders kritisch sehen wir bei der derzeitigen Finanzierung der kommunalen Haushalte zudem die sogenannte Einwohnerveredlung. Hier wird der ländliche Raum gegenüber den Ballungsräumen ganz klar benachteiligt.“

„Wir sehen mit großer Sorge, dass die kommunale

Selbstverwaltung, welche ein elementarer Teil unserer parlamentarischen Demokratie ist, durch eine eklatante Unterfinanzierung des Landes in Schieflage gerät und die finanzielle Handlungsfähigkeit der Kommunen dadurch dauerhaft eingeschränkt werden“, so das Fazit der CDU-Fraktion



Der stellvertretende Vorsitzende des CDU-Stadtverbandes Caspar von Haxthausen (von links), Bürgermeister Hermann Temme, die stellvertretende Vorsitzende des CDU-Stadtverband Viola Wellsow und der Vorsitzende des CDU-Stadtverband Hermann Steinhage äußern sich. Foto: Privat

Quelle:	Recklinghäuser Zeitung vom 12.09.2023, S. 1 (Tageszeitung / täglich ausser Sonntag, Recklinghausen)		
Auflage:	41.522	Reichweite:	84.691
		Ressort:	Recklinghäuser Zeitung / Politik

Tickets bis zu 8 Prozent teurer

DÜSSELDORF/KÖLN. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr erhöht zum 1. Januar 2024 die Preise. Die Kommunen warnen derweil vor einem Verkehrskollaps.

Von Reinhard Kowalewsky

Trotz und teilweise auch wegen der Einführung des „Deutschlandtickets“ droht der öffentliche Nahverkehr (ÖPNV) in Nordrhein-Westfalen noch stärker in die Krise zu rutschen, sofern es keine weiteren Zuschüsse speziell vom Bund gibt. Weil die Kosten massiv steigen, heben die Anbieter nun die Preise für Einzeltickets und die verbliebenen Abos neben dem „Deutschlandticket“ massiv an.

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) kündigte am Montag bei einem Pressgespräch an, zum 1. Januar die Preise zwischen sechs und acht Prozent zu erhöhen. Wie ernst die Lage ist, erläuterten VRR-Vorstandssprecherin Gabriele Matz,

VRR-Tarifvorstand José Luis Castrillo und die Oberbürgermeister von Essen, Thomas Kufen (CDU), und Bochum, Thomas Eiskirch (SPD).

Dem VRR fehlen demnach wegen der Einführung des „Deutschlandtickets“ im nächsten Jahr bis zu 340 Millionen Euro, sofern es beim Monatspreis von 49 Euro bleibt. Rund 300 Millionen Euro dieses Defizits sind durch Zusagen des Bundes und des Landes abgedeckt, aber für 30 bis 40 Millionen Euro gibt es bisher keine Finanzierungszusage des Bundes. Doch: „Wir brauchen diese Mittel, um planen zu können“, so VRR-Manager Castrillo.

NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer (Grüne) erklärte, er unterstütze die

Forderung des ÖPNV in NRW und bundesweit, dass der Bund die durch das Deutschlandticket entstandenen Mindereinnahmen bei Abos wirklich ausgleichen müsse: „Bund und Länder tragen die Kosten des bisher erfolgreichsten Tarifmodells in der Geschichte des ÖPNV gemeinsam. Die Länder haben ihren Anteil bereits geliefert. Was fehlt, ist mal wieder die Zusage des Bundes für die nächsten Jahre.“

Mehr Geld nötig

Gleichzeitig drängen Verkehrsverbände und Kommunen darauf, dass sich Bund und Land langfristig stärker für Bus und Bahn engagieren. Das Defizit der Stadt Essen für den dortigen Nahverkehr werde 2024 von bisher 80 Millionen Euro auf 105 Millionen Euro steigen, sagte Essens Oberbürgermeister Kufen.

Doch in Wahrheit seien noch mehr Mittel nötig, um die Investitionen steigern zu

können. „Wir wollen die Attraktivität des ÖPNV deutlich erhöhen“, so Kufen. Bessere Fahrpläne und kürzere Takte seien wichtig. Es sei eventuell ein Fehler gewesen, mit dem „Deutschlandticket“ zuerst die Preise gesenkt zu haben, bevor man die Qualität erhöht habe.

Vor dem Stilllegen von Strecken warnte Bochums Oberbürgermeister Eiskirch. „Wir müssen alles dafür tun, dass aus der Mobilitätswende kein Mobilitätsende wird. Und das werden wir ohne neue, tragfähige Finanzierung durch den Bund in den Kommunen allein nicht schaffen.“

Während sich die Kommunen um Busse und Straßenbahnen sorgen, warnt der VRR als Betreiber von Regionalbahnen und S-Bahnen davor, dass hier massiv gekürzt werden muss, wenn es so weitergeht: „Wir befürchten eine kontinuierliche Unterfinanzierung der bestehenden Angebote, die

zu Kürzungen in erheblichem Ausmaß führen könnten“, sagte VRR-Managerin Matz. Tatsächlich sei aber nötig, das VRR-Angebot zu stabilisieren und massiv auszubauen. 2,6 Milliarden Euro würden allein beim VRR bis 2031 gebraucht, um die jetzigen Linien unverändert weiterbetreiben zu können, weitere 1,3 Milliarden Euro seien nötig, um die Kapazitäten um ein Drittel zu erhöhen, wobei völlig neue Strecken noch gar nicht in der Rechnung sind.

Verkehrsminister Krischer will sich für die zusätzlichen Mittel starkmachen: „Wir brauchen endlich klare Vereinbarungen über die Finanzierung des ÖPNV, damit die Zuverlässigkeit verbessert und der Ausbau weiter vorangetrieben werden kann.“ Der CDU-Verkehrspolitiker Oliver Krauss sieht das genauso: „Wir brauchen nicht nur langfristig, sondern kurz- und mittelfristig eine deutliche Anpassung der Finanzmittel.“

Kommunen warnen vor Kollaps im Nahverkehr

VRR und VRS erhöhen zum 1. Januar die Preise und wollen weitere Zuschüsse. Auch einige Oberbürgermeister fordern mehr Geld, sonst drohe vielen Strecken das Aus. NRW-Verkehrsminister Krischer ist alarmiert.

VON REINHARD KOWALEWSKY

DÜSSELDORF/KÖLN Trotz und teilweise auch wegen der Einführung des „Deutschlandtickets“ droht der öffentliche Nahverkehr (ÖPNV) im Land noch stärker in die Krise zu rutschen, sofern es keine weiteren Zuschüsse speziell vom Bund gibt. Weil die Kosten massiv steigen, heben die Anbieter nun die Preise für Einzeltickets und die verbliebenen Abo neben dem „Deutschlandticket“ massiv an.

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) kündigte am Montag bei einem Pressegespräch an, zum 1. Januar die Preise zwischen sechs und acht Prozent zu erhöhen. Auf Nachfrage erklärte der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS), „mitziehen zu wollen. „Die Lage ist dramatisch“, erklärte ein Sprecher des VRS. „Es wird weitere deutliche Anpassungen geben.“ Erst am 1. Juli hatte der VRS die Tarife um 3,87 Prozent erhöht.

Wie ernst die Lage ist, erläuterten bei dem Gespräch VRR-Vorstandssprecherin Gabriele Matz, VRR-Tarifvorstand José Luis Castrillo und die Oberbürgermeister von Essen, Thomas Kufen (CDU), und Bochum, Thomas Eiskirch (SPD). Dem VRR fehlen demnach wegen der Einführung des „Deutschlandtickets“ im nächsten Jahr bis zu 340 Millionen Euro, sofern es beim Monatspreis von 49 Euro bleibt. Rund 300 Millionen Euro dieses Defizits sind durch Zusagen des Bundes und des Landes abgedeckt, aber für 30



Gedänge am Düsseldorfer Hauptbahnhof nach Zugausfällen gehört dort - wie anderswo im Land - mittlerweile zum Alltag.

FOTO: CHRISTOPH REICHWEIN

bis 40 Millionen Euro gibt es bisher keine Finanzierungszusage des Bundes. Doch: „Wir brauchen diese Mittel, um planen zu können“, so VRR-Manager Castrillo.

NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer (Grüne) erklärte, er unterstütze die Forderung des ÖPNV in NRW und bundesweit, dass der Bund die durch das „Deutschlandticket“ entstandenen Mindereinnahmen bei Abo wirklich ausgleichen müsse: „Bund und Länder tragen die Kosten des bisher erfolgreichsten Tarifmodells in der Geschichte des ÖPNV

INFO

Beim VRR 840.000 „Deutschlandtickets“

Anzahl Der VRR hat 840.000 Kundinnen und Kunden, die „Deutschlandtickets“ besitzen.

Herkunft 67 Prozent davon wechselten von einem anderen Abo oder von Monatskarten, 27 Prozent zahlten zuvor bar, Neukunden sind sechs Prozent.

gemeinsam. Die Länder haben ihren Anteil bereits geliefert. Was fehlt, ist mal wieder die Zusage des Bundes für die nächsten Jahre.“

Gleichzeitig drängen Verkehrsverbände und Kommunen darauf, dass sich Bund und Land langfristig stärker für Bus und Bahn engagieren. Das Defizit der Stadt Essen für den dortigen Nahverkehr werde 2024 von bisher 80 Millionen Euro auf 105 Millionen Euro steigen, sagte Essens Oberbürgermeister Kufen. Doch in Wahrheit seien noch mehr Mittel nötig, um die Investitionen

steigern zu können. „Wir wollen die Attraktivität des ÖPNV deutlich erhöhen“, so Kufen. Bessere Fahrpläne und kürzere Takte seien wichtig. Es sei eventuell ein Fehler gewesen, mit dem „Deutschlandticket“ zuerst die Preise gesenkt zu haben, bevor man die Qualität erhöht habe.

Vor dem Stilllegen von Strecken warnte Bochums Oberbürgermeister Eiskirch. „Wir müssen alles dafür tun, dass aus der Mobilitätswende kein Mobilitätsende wird. Und das werden wir ohne neue, tragfähige Finanzierung durch den Bund in den

Kommunen allein nicht schaffen.“

Während die Kommunen sich um Busse und Straßenbahnen sorgen, warnt der VRR als Betreiber von Regionalbahnen und S-Bahnen davor, dass hier massiv gekürzt werden muss, wenn es so weitergeht. „Wir befürchten eine kontinuierliche Unterfinanzierung der bestehenden Angebote, die zu Kürzungen in erheblichem Ausmaß führen könnten“, sagte VRR-Managerin Matz.

Tatsächlich sei aber nötig, das Angebot von S-Bahnen und Regionalbahnen in NRW zu stabilisieren und massiv aufzubauen. 2,6 Milliarden Euro würden allein beim VRR bis 2031 gebraucht, um die jetzigen Linien unverändert weiter betreiben zu können, weitere 1,3 Milliarden Euro seien nötig, um die Kapazitäten um ein Drittel zu erhöhen, wobei völlig neue Strecken noch gar nicht in der Rechnung sind. „Der öffentliche Nahverkehr muss wachsen. Seine Planung darf nicht beim Erhalt der Bestandsverkehre stehen bleiben. Stattdessen muss der Nahverkehr bedarfsgerecht ausgebaut werden, um leistungsfähig und attraktiv zu sein“, sagte Matz.

Verkehrsminister Krischer will sich für die zusätzlichen Mittel stark machen. „Wir brauchen endlich klare Vereinbarungen über die Finanzierung des ÖPNV, damit die Zuverlässigkeit verbessert und der Ausbau weiter vorangetrieben werden kann. Denn das beste Ticket nutzt nichts, wenn der Bus und die Bahn nicht kommen.“ Der CDU-Verkehrspolitiker Oliver Krauss aus Bonn sieht das genauso: „Wir brauchen nicht nur langfristig, sondern kurz- und mittelfristig eine deutliche Anpassung der Finanzmittel.“

Der VRS erklärt: „Wir brauchen verlässliche Lösungen aus Berlin – ansonsten wird es nicht zum gewünschten Leistungsaufbau, sondern zum Abbau von Bestandsverkehren kommen. Und das hätte für die Mobilitätswende dramatische Folgen.“



Dieses Ticket ist ein teurer Spaß

Von Patrick Bernau

Stellen wir uns einmal vor, ein Bäcker verkauft täglich neun Brötchen und ist damit nicht zufrieden. Er macht seine Brötchen also größer und schöner, außerdem verkauft er sie zum Schleuderpreis – und dann verkauft er am Tag zehn Brötchen, eines mehr als vorher. Ist diese Aktion ein großer Erfolg? Nein. Unser Bäcker muss sich mal ernsthafte Gedanken über sein Angebot machen.

Und damit sind wir beim Deutschlandticket. Nach vier Monaten wird deutlich, dass es nur sehr wenige Menschen neu in die öffentlichen Verkehrsmittel gebracht hat. Zehn Millionen Fahrgäste haben eines gekauft, nicht mal eine Million davon ist neu in Bus und Bahn. Einige andere haben vorher Einzeltickets gekauft und entscheiden sich nun für das Abo, nicht zuletzt weil das Abo jetzt viel billiger ist als vorher. Nur jede zwanzigste Tour mit dem Deutschlandticket ersetzt tatsächlich eine Autofahrt. Vergangene Woche wurde auch noch klar: Nach nicht mal drei Monaten hatte jeder Zehnte das Abo schon wieder gekündigt, vor allem natürlich die Neukunden. Gleichzeitig wächst die Zahl der Autos in Deutschland auf einen neuen Rekord.

So war das nicht gedacht. Das Deutschlandticket sollte den öffentlichen Nahverkehr einfacher, digitaler und billiger machen, damit viele Menschen aufs Auto verzichten. Dafür geben Bund und Länder jedes Jahr insgesamt drei Milliarden Euro, und die Verkehrsverbünde wollen noch mehr. Das ist eine Menge Geld dafür, dass sich praktisch nichts verändert.

Für die Stammkunden von Bus und Bahn ist das Ticket natürlich eine Entlastung in Zeiten hoher Inflation. Dazu allerdings braucht man kein Deutschlandticket. Wer Menschen entlasten will, soll Steuern und Abgaben senken und die Sozialleistungen anheben (das Bürgergeld ist in den vergangenen zwei Jahren noch schneller gestiegen als die Preise). „Subjektförderung“ nennt das der Experte. Die Subvention eines Objekts wie des öffentlichen Nahverkehrs dagegen ist eine teure Gießkannenförderung, von der auch viele Leute profitieren, die es gar nicht nötig hätten. Objektför-

derung lohnt sich nur, wenn die Regierung das Verhalten der Menschen verändern möchte.

Nach diesem Maßstab ist das Deutschlandticket gescheitert. Selbst das Verkehrsministerium hatte nur eine bescheidene Emissionsersparnis von 3 Millionen Tonnen vorhergesagt, in der Praxis werden es jetzt noch weniger sein. Damit ist das Deutschlandticket eine der teuersten Klimaschutzmaßnahmen, die man sich vorstellen kann. Jede gesparte Tonne CO₂ kostet die deutschen Steuerzahler weit mehr als 1000 Euro. So einen CO₂-Preis halten eigentlich nicht mal die kompromisslosesten Klimaschützer für angebracht, im europäischen Emissionshandel liegt der Preis für die Vermeidung einer Tonne derzeit unter 90 Euro. Mit dem gleichen Geld ließe sich also ein Vielfaches der Klimawirkung erreichen, die das Deutschlandticket gebracht hat.

Ein Gutes hat die Initiative tatsächlich: Ausnahmsweise ist in Deutschland mal etwas einfacher und digitaler geworden. Dafür aber braucht es nicht drei Milliarden Euro im Jahr. Die sind besser aufgehoben in einer zielgenauen Entlastung der Deutschen und im Ausbau des Nahverkehrs. Schienen müssen gebaut werden, Züge angeschafft – das Angebot muss besser werden. Erst danach hilft es, wenn man den Preis senkt. So lief es in Wien, wo die Billigtickets erfunden wurden.

Die Menschen lassen ihr Auto dann stehen, wenn sie auf dem Heimweg von der Arbeit ihre Kinder abholen und zur Musikschule bringen, in der Zwischenzeit etwas einkaufen können und anschließend mit den Kindern gut nach Hause kommen. Das geht mit dem Auto oder dem Lastenrad, aber an den meisten Orten eben nicht mit dem Deutschlandticket. Dafür reicht auch ein Bus alle 30 Minuten nicht, dafür braucht es einen deutlichen Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel.

Die Errungenschaften des Deutschlandtickets können auch dann gut erhalten bleiben, wenn der Staat jetzt keine Zuschüsse mehr gibt. Dann wird aus dem 49-Euro-Ticket eben ein 69- oder gar ein 79-Euro-Ticket. Jetzt noch mehr Geld hineinzustecken wäre ein Fehler.

Quelle:	Westfälisches Volksblatt, Büren, Salzkotten vom 13.09.2023 (Tageszeitung / täglich ausser Sonntag, Paderborn)		
Auflage:	7.392	Reichweite:	15.449
		Autor:	Katharina Stollhans
		Ressort:	rlo
		Seitentitel:	rlo

Von Kassel nach Dortmund: Gestrandet am Baustellen-Bahnhof Paderborn

Streckensperrung verursacht Chaos

Von Katharina Stollhans

PADERBORN (WV). Unwissenheit, Gleiswechsel und volle Schienenersatz-Busse: Die Entgleisung eines Güterzuges in Geseke verursacht auch in Paderborn große Probleme – vor allem bei Durchreisenden.

Die Lautsprecherdurchsagen am Bahnhof durchdringen die Stille. „Die RE11 um 13.11 Uhr fällt aus.“ Stöhnen ist zu hören von den Personen, die am Gleis stehen. Zahlreichen Passagiere wissen nicht, ob und wie sie nun weiterfahren können und sind genervt. Der Grund für den Zugausfall ist, dass der Streckenabschnitt zwischen Lippstadt und Paderborn gesperrt ist.

Die Entgleisung eines Güterzuges auf der Strecke bei Geseke am Sonntag ist für diese Sperrung verantwortlich. Dies hat sich in der Umgebung scheinbar auch schon herumgesprochen, aber außerhalb der Kreise Soest und Paderborn wissen die Reisenden aber nicht Bescheid und zahlreiche Menschen stranden vorerst am Paderborner Baustellen-Bahnhof.

Von Kassel nach Dortmund

So auch Andreas Daume, er ist mit seinem Sohn am Dienstagmittag unterwegs. Sie kommen aus Kassel und wollen nach Dortmund. „Ein großes Durcheinander hier, wir wussten von nichts und haben bereits jetzt schon eine Stunde Aufenthalt“, sagt Daume. Er sei eigentlich ein erfahrener Bahnfahrer und täte dies auch gerne, aber ein solches Chaos habe er noch nicht erlebt.

Konkrete Informationen gebe es vor Ort nicht, kritisiert er. Nach einem Gleiswechsel und Hoffnung, dass der Zug nun fahre, erfuhr er



Dichtes Gedränge vor dem Bus: Der RE11-Ersatzverkehr fährt nach Lippstadt. Leider kann dieser Bus nicht alle mitnehmen, die mit wollen. Die Ersatzhaltestelle befindet sich an der Bahnhofstraße hinter den Haltestellen (in Richtung stadtauswärts). Foto: Oliver Schwabe

vom Schaffner, dass ein Schienenersatzverkehr nach Lippstadt eingerichtet sei. Von dort aus fahre der Zug dann weiter. Es geht also den Klebefüßen hinterher zur Ersatzhaltestelle.

Überfüllte Ersatzbusse

Rund 50 Menschen knubbeln sich hier bereits in der Hoffnung, einen Platz im Bus zu bekommen. Es ist 13.37 Uhr und die Anspannung ist spürbar. Für 13.30 Uhr war der Ersatzbus RE11 angekündigt. So richtig sicher, dass dieser wirklich kommt, scheint sich aber niemand zu sein. Um 13.41 Uhr fuhr der Bus dann aber endlich los.

Andreas Daume und sein Sohn sitzen nicht im Bus. Sie

laufen zurück zum Bahnhof. Und jetzt? „Das darf man eigentlich keinem erzählen. Wir fahren zurück nach Kassel und holen das Auto. In den Bus durften wir wegen Überfüllung nicht mehr einsteigen und der fährt eine Stunde nach Lippstadt. Dann hätten wir auch noch auf der Zug warten müssen. Und zurück, das gleiche Theater. Da ist es jetzt einfach mit Auto genauso schnell und das klappt garantiert“, sagt Andreas Daume. Mit dieser Odyssee hätte er heute Morgen nicht gerechnet, als er seinen Sohn zum Zugfahren überredet hatte.

Auch Reiner Wester vom Fahrgastverband Pro Bahn hat seit Sonntag ein Chaos beobachtet. „Das ist auch kein Wunder nach einem solchen Unfall. Was aber problematisch ist, sind die fehlenden Informationen. Es gibt keine Mitarbeiter am Bahnhof und auch online unterscheiden sich die Informationen und die Anzeigetafeln sind auch nicht immer korrekt. Zudem sind die Ersatzhaltestellen schwer zu finden. Gerade Durchreisende, die von weiter weg kommen, sind ratlos und wissen nicht wohin.“

Strecke mehrere Wochen nicht befahrbar

Nach Angaben der Deut-

schen Bahn liegen in Geseke auf der Unfallstelle nach wie vor die Unfallteile des Güterzuges. Die Bergung mit Kränen werde noch einige Tage in Anspruch nehmen. Erst, wenn diese abgeschlossen sei, könne die Infrastruktur begutachtet werden. „Wir gehen von massiven Schäden

aus“, teilte ein Sprecher auf Anfrage mit. Bis auf Weiteres dauerten deshalb die Bauarbeiten an, mutmaßlich noch mehrere Wochen. Voraussichtlich werden laut Deutscher Bahn mehrere Wochen lang keine Züge zwischen Paderborn und Lippstadt fahren können.

Alternative Strecken

Alle Reisenden können sich über auf www.bahn.de informieren. Dort sind auch die Ersatzbusse aufgelistet. Reisende nach Soest und Lippstadt können über Hamm fahren, Menschen auf dem Weg nach Paderborn über Altenbeken. Ein Schienenersatzverkehr mit Bussen ist zwischen Lippstadt und Paderborn Hbf im halbstündigen Pendelverkehr eingerichtet. Die Busse halten unterwegs an allen Bahnhöfen. Lediglich der Halt in Scharmede wird in den Abendstunden nicht bedient.

RE 11 (RRX): Die Züge aus Richtung Düsseldorf Hbf enden und beginnen in Hamm (Westf) Hbf/Lippstadt. Aus Richtung Kassel-Wilhelmshöhe enden und beginnen die Züge in

Paderborn Hbf.

RB 89: Die Züge aus Richtung Münster (Westf) Hbf enden und beginnen in Lippstadt.

Alternativ fahren folgende Buslinien:

Paderborn – Salzkotten mit S 90; Salzkotten – Scharmede mit SK 3; Geseke – Lippstadt (über Ehringhausen und Dedinghausen) mit R 63; Geseke – Lippstadt mit R 64

Zwischen Hamm (Westf) Hbf und Paderborn Hbf gibt es alternativ den Zug der Linie RB 69 zwischen Hamm (Westf) Hbf und Bielefeld-Brackwede. In Bielefeld-Brackwede folgt dann der Umstieg auf die Züge der Linie RB74 nach Paderborn Hbf (Fahrzeit 1 Stunde und 38 Minuten).

Quelle: zuginfo.nrw



Andreas Daume (rechts) wollte eigentlich mit seinem Sohn von Kassel nach Dortmund fahren. Dieser Plan scheiterte. Foto: Katharina Stollhans

Quelle:	Süddeutsche Zeitung, (B) vom 09.09.2023, S. 9 (Tageszeitung / täglich ausser Sonntag, München)				
Auflage:	133.119	Reichweite: Autor:	528.482 Dpa	Ressort:	Politik

Bahn-Infrastruktur beschädigt

Hamburg – Nach einem mutmaßlichen Brandanschlag auf die Infrastruktur der Deutschen Bahn sind seit Freitagmorgen zahlreiche Fernverkehrszüge zwischen Hamburg und Berlin ausgefallen. Der Bahnverkehr dürfte dem Unternehmen zufolge noch bis Samstagmorgen gestört sein. Die Ermittler (FOTO: DPA) gehen von einem politischen Motiv aus. Auf der linken Plattform Indymedia ist ein Bekennerschreiben aufgetaucht,



das laut Polizei Bestandteil der Ermittlungen ist. Demnach habe man „Verkehrsadern der kapitalistischen Infrastruktur sabotiert“. Bis 13 Uhr fielen nach Angaben eines Bahnsprechers elf Züge zwischen Hamburg und Berlin ganz aus. 19 Züge seien zum Teil und 35 Züge deutlich verspätet gewesen. An drei Orten an Bahnstrecken hatten in der Nacht zu Freitag in Hamburg Kabelschächte gebrannt. Die Polizei sucht nun Zeugen. Während die Deutsche Bahn den Anschlag „auf das Schärfste“ verurteilte, forderte Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) ein konsequentes Durchgreifen des Rechtsstaats. Für ihn stellen solche Anschläge „eine Form von Terrorismus“ dar. **DPA**

Scharfe Kritik an Fahrplan-App der Bahn

Der DB-Navigator spare das „Deutschlandticket“ aus, so der Vorwurf. Der Konzern will nun nachbessern.

VON REINHARD KOWALEWSKY

DÜSSELDORF Eine Reihe von Verkehrsverbänden und die NRW-Verbraucherzentrale kritisieren die Deutsche Bahn (DB) dafür, dass sie den Kauf des Anfang Mai gestarteten „Deutschlandtickets“ nicht als weitere Ermäßigungsoption wie die Bahncard in die App DB-Navigator und das online aufrufbare Buchungssystem (www.bahn.de) eingebaut hat. „Das kann dazu führen, dass Kunden zu viel zahlen“, meint Wolfgang Schuldzinski, Chef der NRW-Verbraucherzentrale. Er sagt: „Das ‚Deutschlandticket‘ ist ein tolles Projekt, der Navigator eigentlich ein sehr gutes System. Aber natürlich sollten Kunden des ‚Deutschlandtickets‘ im Navigator eingeben können, dass sie das ‚Deutschlandticket‘ haben, weil damit hinterlegt ist, dass sie in Regionalzügen und S-Bahnen kostenfrei fahren.“

Noch schärfer attackiert den Staatskonzern Detlev Neuß, Bun-

desvorsitzender des Fahrgästeprojekt Pro Bahn: „Es ist kundenunfreundlich und sehr ärgerlich, dass es mehr als vier Monate nach Start des ‚Deutschlandtickets‘ noch immer nicht möglich ist, im Navigator und online einzugeben, dass man in regionalen Strecken freie Fahrt hat.“

Auf Anfrage erklärte die Deutsche Bahn, sie plane, die geforderte Option ins System einzubauen: „Unser

Ziel ist es, dass unsere Kundinnen und Kunden in Zukunft direkt in der Buchungsstrecke angeben können, dass sie Inhaberinnen oder Inhaber eines ‚Deutschlandtickets‘ sind. Dann wird automatisch nur der Fernverkehrsanteil der angefragten Strecke berechnet.“ Allerdings sei die Umsetzung des Vorhabens kompliziert, man arbeite „mit Hochdruck“ an der Umsetzung. Ein Ter-

min für die neue Option wird nicht genannt. „Die Bahn muss bei diesem Thema Tempo machen“, betont Jan Langehein, Sprecher des Verkehrsclubs Deutschland (VCD).

Die Bahn erklärt die fehlende Möglichkeit, das „Deutschlandticket“ als Ermäßigungsoption ins System einzugeben, damit, dass das aufwendige Programmierungsarbeiten erfordere. Es sei schwieriger, die grundsätzliche Kostenfreiheit aller Regionalzüge für einen Kunden zu programmieren als einen generellen Nachlass von 50 Prozent bei der Bahncard 50. Pro-Bahn-Chef Neuß weist darauf hin, die Bahn habe in NRW schon länger gezögert, regionale Freifahrten wie beim Bären-ticket in ihr System zu integrieren. Das Bundesverkehrsministerium erklärte auf Anfrage, die Gestaltung von Buchungsverfahren läge in der Hand der Eisenbahnunternehmen. Es würde davon ausgehen, dass es „hierzu zukünftig weitere Verbesserungen geben wird.“

Die Fehler beim „Deutschlandticket“

VON REINHARD KOWALEWSKY

Das neue Gezerre um die Finanzierung des ÖPNV und die durch das „Deutschlandticket“ entstandenen Verluste zeigen, was falsch läuft im Nahverkehr: Die Politik – speziell in Berlin – profiliert sich lieber mit Billigtickets für Millionen Bürger, anstatt sich ernsthaft auf eine Strategie zu einigen, wie die ÖPNV-Netze fitter werden. Das spiegeln auch die nun präsentierten Zahlen des VRR wider: Wenn nur sechs Prozent der Nutzer des „Deutschlandtickets“ Neukunden von Bussen und Bahnen sind, dann ist dies weniger als erhofft. Umgekehrt sollte man solche Werte aber auch nicht dramatisieren: Falls das neue Ticket dazu führt, dass die bisherigen Nutzer des ÖPNV ihn eben häufiger nutzen statt des Autos, wäre auch viel gewonnen.

Was ist zu tun? Wir brauchen in NRW den Zehn-Minuten-Takt auf den wichtigen S-Bahn-Linien bis zum frühen Abend. Damit dies möglich ist, müssen Verkehrsverbünde und Bahnunternehmen so schnell wie möglich in die konkrete Planung einsteigen.

Das Verspätungschaos bei Regionalzügen muss aufhören – gut, dass es mit dem Bau der RRX-Strecke zwischen Köln und Düsseldorf vorankommt. Der 15-Minuten-Takt auf der Rheinschiene zwischen Köln, Düsseldorf, Essen und Dortmund ist das richtige Ziel. Das schwarz-grüne Kabinett hat erkannt, dass das flache Land besser angebunden werden muss: Der Ausbau von Schnellbuslinien ist also eine gute Sache.

Gleichzeitig sollten Politik und Bürger undogmatisch sein: Mehr „Park & Ride“-Parkplätze sollten Schiene und Auto besser verknüpfen. Pendler sollten gelegentlich ausprobieren, ob sie mit einem E-Bike nicht gut zur nächsten S-Bahn-Station kommen. Aber wenn sie dann bei Regen doch immer wieder das Auto bevorzugen, ist das auch in Ordnung: Gerade weil das „Deutschlandticket“ so günstig ist, ist es ein interessantes Angebot, um nur manchmal den ÖPNV zu nutzen.

Stadt entscheidet über Schülerticket: Umsetzung wohl zum November möglich

LÜNEN. Im November könnte es auch für die Schüler aus Lünen mit dem vergünstigten Deutschlandticket soweit sein. Eine Entscheidung fällt Mitte September. Günstig wird es nicht.

Von Leonie Freynhofer

Die Mehrheit der Städte im Kreis Unna haben bereits eine Entscheidung über das 29-Euro-Ticket für Schülerinnen und Schüler getroffen. In Lünen steht dies noch aus. Nun taucht das Thema Mitte September in der Tagesordnung des Rates auf. Wir klären die wichtigsten Fragen dazu.

Wann könnte das Deutschlandticket für Schüler in Lünen kommen?

Im Haupt- und Finanzausschuss am 14. September soll zunächst darüber beraten werden. Eine Woche (21. September) später müsste für eine Umsetzung des Schülertickets dann der Stadtrat sein Okay geben. Eine Einführung zum 1. Oktober, wie es beispielsweise in Selm und Werne der Fall ist, wird es aber aller Voraussicht nach nicht geben. Die Verwaltung strebt den 1. November als Startdatum an – unter anderem, weil die Verkehrsunternehmen für die Umstellung auf das Deutschlandticket „mindestens sechs Wochen Vorlauf benötigen“, heißt es in der Ausschussvorlage für die beiden Sitzungen.

Welche Kosten kommen bei einer Einführung auf die Stadt Lünen zu?

Die derzeitigen Kosten für die Beförderung von 2952 Schülerinnen und Schülern (Schuljahr 22/23) belasten den Haushalt mit monatlich 94.765,61 Euro (jährlich: 1.137.187,37 Euro). Für die Einführung des Deutschlandtickets gibt es von den DSW21 einen und von der VKU zwei Umsetzungsvorschläge, die unterschiedlich teuer sind.

Das sogenannte „Vertragsmodell“ der VKU sieht vor, dass alle Anspruchsberechtigten das Ticket für 49 Euro vom Schulträger erhalten. Ein Eigenanteil wird in bekannter Höhe (12, 6 oder 0 Euro) erhoben und kann auf die Gesamtkosten des Schulträgers angerechnet werden. Alle Nichtanspruchsberechtigten erhalten auf Antrag das Deutschland-Ticket für 29 Euro. Die fehlenden 20 Euro zahlt der Schulträger für diese Selbstzahler an die VKU. Die Kosten für das Vertragsmodell liegen bei jährlich circa 990 Euro.

Beim „Landesmodell“ zahlt der Schulträger mindestens 49 Euro im Monat pro anspruchsberechtigter Person. Sollte er bisher weniger zahlen, zahlt er nun den Mindestbetrag. Zählt er derzeit mehr, verbleibt er bei den derzeitigen Beträ-



Schülerinnen und Schüler in Lünen dürfen gespannt sein: Im September berät der Haupt- und Finanzausschuss über das Deutschlandticket. Im Rat soll dann eine Entscheidung fallen.

FOTO PICTURE ALLIANCE/DPA



Das Schülerticket ist erst einmal nur für das Schuljahr 23/24 vorgesehen. Denn die bundesweite Finanzierung ist ab 2025 noch nicht abschließend geklärt.

FOTO JÜRGEN WOLTER

gen. Diese „Mehreinnahmen“ werden in einen Fonds eingezahlt. Zur weiteren Unterstützung des Fonds werden die Eigenanteile der Antragsberechtigten zusätzlich dem Fonds zugeführt. Aus diesem Fonds wird der Fehlbetrag von 20 Euro für die selbst zahlenden Schüler entnommen, die das Deutschland-Ticket für 29 Euro erhalten sollen. Sollten die Mittel des Fonds nicht ausreichen, übernimmt das Land NRW den Restbetrag. Die Kosten des Landesmodells liegen bei etwa 1.025 Euro.

Die DSW21 bietet in Abhängigkeit vom Verkehrsverbund Rhein Ruhr zwei Möglichkeiten. Entweder es wird weiterhin das Schokoticket ausgestellt oder auf das Landesmodell für das Deutschlandticket umgestellt. Die Kosten liegen bei circa 190 Euro.

Für welches Modell plädiert die Verwaltung?

„Obgleich das Vertragsmodell bei der VKU für die Stadt Lünen günstiger erscheint, empfiehlt die Verwaltung auch bei diesem Verkehrsunternehmen das Landesmodell“, heißt es in der Ausschussvorlage. Nach Berechnung der VKU wäre das Landesmodell für Lünen ab dem 136. zusätzlichen nicht anspruchsberechtigten Schüler günstiger, da dann das Land NRW die Mehrkosten übernimmt.

Laut der Stadt bilden derzeit 6.439 Schülerinnen und Schüler die Potenzialgruppe, welche zusätzlich als

Selbstzahler erwerben können. Die Verwaltung erwartet, dass deutlich mehr als 136 weitere Personen das Ticket erwerben. Durch das Landesmodell der VKU werde so eine weitere Kostensteigerung verhindert.

Wie geht es nach der Entscheidung im Rat weiter?

Falls der Rat für das Schülerticket stimmt, werden die Verkehrsunternehmen mit der Umsetzung beauftragt. Danach müsse man die Schulen und die Schüler über einen Änderungsablauf der Ticketstruktur informieren, heißt es in der Ausschussvorlage. Alle, die bereits ein Schüler-Ticket Westfalen, ein Schoko-Ticket oder ein Schulwegmonatsticket haben, erhalten automatisch ein Deutschland-Ticket. Die Eigenanteile der Anspruchsberechtigten werden wie zuvor eingezogen. Die Selbstzahler bekommen Infos über die neue Kostenstruktur.

Da die Finanzierung von Bund und Ländern über das Jahr 2024 noch nicht abgesichert ist, kann das Deutschland-Ticket für Schüler in Lünen zunächst nur für das Schuljahr 2023/24 ausgegeben werden. Danach sei eine Rückkehr zum derzeitigen System möglich, so die Verwaltung.

Wie äußern sich die Parteien zu dem Schülerticket?

Die GFL-Fraktion hatte sich bereits Ende Juli mit einem

Antrag an die Stadt Lünen gewandt, in dem eine „Sondersitzung des Rates zur Fassung eines Dringlichkeitsbeschlusses“ gefordert wurde. Vergangene Woche äußerte sich dann Johannes Hofnagel, Vorsitzender der Kreistagsfraktion der GFL und WFU (Wir für Unna), in einer Pressemitteilung wie folgt zu dem Thema: „Viele Schülerinnen und Schüler aus Lünen hätten das Deutschland-Ticket in den Herbstferien nutzen können, um günstig ein paar Tage wegzufahren. Das wäre gerade für finanzschwache Familien toll gewesen.“

Weiter heißt es: „Während sieben Kommunen im Kreisgebiet Mehrarbeit und Terminstress in Kauf nahmen, um ihren Schülerinnen und Schülern das verbilligte Schülerticket bereits zum 1. Oktober zu ermöglichen, unterstützte Lünens Verwaltungschef Jürgen Kleinfrauns einen entsprechenden GFL-Antrag auf eilige Ratssitzung nicht.“

Für Johannes Hofnagel sei diese „bürgerfreundliche Haltung (...) äußerst ärgerlich und zudem peinlich für die größte Stadt im Kreisgebiet Unna“.

Weitere öffentliche Bekundungen zu dem Schülerticket gibt es seitens der Parteien nicht. Der Verwaltung liegen jedoch mündliche Sachstandserkundungen anderer Fraktionen vor, heißt es in der Ausschussvorlage.

Quelle:	WDR Online am 06.09.2023 (Internet-Publikation, Köln)			Weblink
Visits:	46.510.000	Reichweite:	1.550.333	

Kommentar. Ein Verkehrsverbund ist genug

War eine Fahrt von Duisburg im VRR nach Aachen im AVV noch eine Wissenschaft für sich - auch weil man durch das Gebiet des Kölner VRS musste - lacht man heute über solche Geschichten.

Zum Originalbeitrag im Internet 

Quelle:	Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 12.09.2023, S. 5 (Tageszeitung / täglich ausser Sonntag, Frankfurt am Main)		
Auflage:	193.785	Reichweite:	798.394
		Autor:	Die Fragen stellte Lukas Fuhr.
		Quellrubrik:	Politik

Herr Abgeordneter, Sie treten dafür ein, in der Klimapolitik vor allem auf den Emissionshandel zu setzen. In Deutschland wird allerdings der CO₂-Preis noch staatlich vorgegeben. Zum Jahreswechsel steht die nächste Erhöhung an. Ist es richtig, dass der Staat sagt, was die Emission einer Tonne CO₂ kostet?

Grundsätzlich ist es nicht richtig, wenn der Staat sagt, wie teuer etwas ist. Der Markt soll über Preise entscheiden. Deshalb haben wir den Vorschlag gemacht, den Emissionshandel vorzuziehen, damit der Preis am Markt bestimmt wird. Wenn wir auf einer grünen Wiese neu anfangen würden, würden wir sagen: Der Emissionshandel regelt alles in der Klimapolitik, alle anderen Maßnahmen können weg. Aber wir sind nicht auf der grünen Wiese. Jetzt ausschließlich auf den Emissionshandel zu setzen würde sehr schnell zu sehr hohen CO₂-Preisen führen. Deshalb ist es sinnvoll, ihn punktuell mit klugen Maßnahmen zu flankieren, um die Klimaneutralität sozialverträglich bis Mitte des Jahrhunderts zu erreichen.

Wie hoch muss der CO₂-Preis steigen, um Klimaneutralität bis Mitte des Jahrhunderts zu erreichen?

Ich kann nicht sagen, ob der Emissionspreis bei 50, 100 oder 150 Euro liegen muss. Das richtet sich zum Beispiel danach, wie viele Emissionen ausgestoßen werden, wie teuer es ist, eine Tonne CO₂ zu vermeiden, oder wie gut unsere Wirtschaft läuft. Das Schöne ist, dass mit diesem Mechanismus immer dort Emissionen reduziert werden, wo es gerade am günstigsten ist.

Kritiker bemängeln, dass die Preissteigerungen aktuell wenig spürbar sind und noch nicht zu klimafreundlicherem Handeln anregen.

Ich glaube, dass viele Leute in Deutschland bei ihren Kaufentscheidungen viel klüger sind, als Politiker meinen. Die überlegen sich sehr genau, wo die Reise hingeht.

Aber gerade lassen sich Hunderttausende neue Gasheizungen einbauen. Anders als die Besitzer von Wärmepumpen werden diese Menschen es spüren, wenn der CO₂-Preis wie vorgesehen weiter steigt.

Ich bin mir nicht so sicher, dass wir eine Zukunft sehen werden, die nur aus Wärmepumpen besteht. In manchen Bereichen machen die Sinn. Aber andernorts sind etwa Gas- oder Wasserstoffheizungen sinnvoller. Die absolute Mehrheit der Menschen weiß genau, was sie tut. Die Politik muss nur einen Rahmen setzen. Wir müssen sehr deutlich machen: Irgendwann ist Schluss mit CO₂-Zertifikaten, Mitte der 2040er-Jahre etwa. Und dann ist auch mit der Gasheizung Schluss, außer sie wird etwa mit Biogas oder Wasserstoff betrieben.

Sie glauben, dass ist allen klar?

Die Debatte über das Heizungsgesetz hat sicherlich dazu geführt, dass das Thema jetzt bekannt ist.

Die Politik wird also nicht in zehn Jahren Förderprogramme auflagen, um denjenigen beim Schritt in die Klimaneutralität zu helfen, die jetzt noch in fossile Brennstoffe investiert haben?

Freiheit und Eigenverantwortung gehen Hand in Hand. Wer sich jetzt bewusst für eine Gasheizung entscheidet, weiß um das Risiko, dass diese Heizung in zehn, 15 oder 20 Jahren sehr viel teurer werden könnte. Aber es gibt auch eine Verantwortung des Staates. Wenn wir nicht dafür sorgen, dass die Menschen überhaupt wissen, wo künftig Wasserstoffnetze hinkommen, und auch dafür sorgen, dass genügend Wasserstoff verfügbar ist, sieht das anders aus. Wenn der Staat seine Hausaufgaben nicht gemacht hat, muss er nacharbeiten. Sonst müssen wir in zehn Jahren diskutieren, wie wir mit den Folgen umgehen. Ich gehe davon aus, dass diejenigen, die jetzt in eine Gasheizung investiert haben, einen Weg aufgezeigt bekommen, wie sie damit finanziell klar-



Setzt auf den Emissionshandel: Der FDP-Klimapolitiker Köhler in seinem Büro im Bundestag

Foto Andreas Pein

„Wer mehr CO₂ verursacht, zahlt dafür“

Der stellvertretende FDP-Fraktionsvorsitzende Lukas Köhler erklärt, wie liberaler Klimaschutz aussehen soll, wer dafür bezahlen müsste und warum Klimakrisenrhetorik der falsche Weg ist.

kommen können – sei es über Biogas oder synthetisches Gas und die dafür benötigte Umrüstung.

Aber es gibt bisher doch in Deutschland so gut wie keine Orte, wo man heute schon damit rechnen kann, dass es ein lokales Wasserstoffnetz geben wird.

Es ist der Kardinalfehler der Klimapolitik im Gebäudebereich gewesen, dass man den Staat nicht viel früher in die Pflicht genommen hat. Wir fragen jetzt die Kommunen, wie ihre Wärmeplanung eigentlich aussieht.

Die Ampel hatte versprochen: Wenn der CO₂-Preis steigt, folgt im Gegenzug eine Entlastung. Wann kommt das Klimageld?

Es ist richtig, das Geld zurückzugeben. Es geht nicht darum, dass der Staat sich bereichert. So traurig es ist – der Staat hatte bisher keine Lösung, jedem einzelnen Bürger Geld zurückzahlen zu können. Ich bin froh, dass das Bundesfinanzministerium jetzt die Infrastruktur dafür schafft. Die FDP-Fraktion hat jüngst beschlossen, mit der Auszahlung zum 1.1.2025 beginnen zu wollen. Das Klimageld steht im Koalitionsvertrag. Ich gehe nicht davon

aus, dass die Koalitionspartner mit der Einführung ein Problem haben. Die Frage ist, wie hoch der Auszahlungsbetrag dann sein wird. Wir wollten eigentlich die gesamten Einnahmen aus der nationalen CO₂-Bepreisung ausschütten an die Bürger.

Die Bundesregierung hat die daraus erwarteten Einnahmen aber schon komplett verplant.

Genau. Aber es sind ja noch Steuererhöhungen vorgesehen. Außerdem werden ja nicht immer alle Posten wie vorgesehen ausgegeben. Und Planungen können sich ändern. Robert Habeck wird als Bundeswirtschaftsminister da einen Vorschlag vorlegen, weil er den Klima- und Transformationsfonds verwaltet, über den das Geld läuft. Ob durch das Klimageld dann manche Subventionsprogramme kleiner ausfallen, werden wir diskutieren. Ich bin dafür offen und glaube nicht, dass das ein großes Streitthema wird.

Werden Sie als Liberaler dann den Leuten sagen: Die Dinge werden teurer, ihr bekommt das Geld zurück. Aber so etwas wie den Tankrabatt wird es nicht mehr geben?

Nein, wird es nicht. In Zukunft wird es zum Beispiel den Impuls geben, mit E-Fuels zu fahren. Da hat man einen doppelten Anreiz: Man muss für einen klimaneutralen Treibstoff keinen CO₂-Preis bezahlen und bekommt dann sogar noch über das Klimageld etwas zurück. Denn das bekommt jeder.

Wer einen konsumreichen Lebensstil hat und einen hohen Ausstoß von Treibhausgasen verursacht, zahlt mehr, als er zurückbekommt.

Damit habe ich kein Problem. Jeder kann seinen CO₂-Fußabdruck anpassen. Wenn man mehr CO₂ verursacht, bezahlt man mehr dafür.

Bei den E-Fuels setzt sich die FDP für eine erhebliche staatliche Förderung ein, damit dieser Treibstoff überhaupt marktfähig wird. Ist das die reine liberale Lehre?

Dass wir Forschung und Entwicklung unterstützen, ist Teil der Marktwirtschaft. Es ist auch kein Problem, eine Technologie bis zur Marktreife zu unterstützen. Das hat auch was mit Standortpolitik zu tun. Zum Problem wird das

erst, wenn auch danach noch dauerhaft Subventionen notwendig sind. Wir fördern auch andere Zukunftstechnologien wie die Kernfusion.

Im Koalitionsvertrag findet sich auch das Vorhaben, klimaschädliche Subventionen zu streichen. Wann passiert das?

Wir müssen in Deutschland insgesamt die Subventionen auf den Prüfstand stellen. Wir schlagen vor, dass Subventionen künftig immer nur befristet gelten und nur mit Zustimmung der Mehrheit des Bundestages verlängert werden können. So sollte man auch im Klimabereich Subventionen prüfen. Bevor wir über einzelne Subventionen sprechen, sollten wir einmal grundsätzlich gucken, warum es diese eigentlich gibt. Auch der soziale Wohnungsbau ist nach Definition des Umweltbundesamtes eine klimaschädliche Subvention. Da würde ich mich schwertun, das abzuschaffen. Ich glaube, das wäre auch nicht im Sinn der Koalition.

Wenn Sie nicht sagen wollen, welche Subventionen Sie gerne streichen würden, können Sie dann sagen, welche Sie unbedingt beibehalten wollen?

Für die FDP kann keine Subvention sakrosankt sein, wir sind grundsätzlich subventionsskeptisch. Aber man muss sich immer die Umstände anschauen, etwa bei der Pendlerpauschale. Wir unterstützen damit Leute, die einen weiten Weg zur Arbeit haben, unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel. Das ist auch richtig so, weil die Menschen ja zur Arbeit müssen und das beispielsweise auf dem Land recht teuer sein kann. An anderer Stelle, in diesem Fall an der Zapfsäule, belasten wir die Menschen mit Steuern und Abgaben stark. Wenn man diese Steuern senkt, dann wird die Subvention umso weniger nötig.

Die Klimakrise fordert rasches Handeln. Fordert diese Zeitnot mehr Pragmatismus, als in der Ampel zu erreichen ist?

Es braucht Fortschritte in der Klimapolitik. In den letzten 15 Jahren war dieser Bereich von Krisenrhetorik und Untergangsstimmung geprägt. Wenn das die Art der Debatte in den nächsten 20 Jahren ist, haben wir ein massives Problem. Klimaschutz darf gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Entwicklung nicht im Wege stehen, sondern muss damit Hand in Hand gehen. Wir können weder die Wirtschaft noch den Klimaschutz ignorieren. Die Ampel hat schon eine Menge angestoßen und umgesetzt, zum Beispiel das LNG-Beschleunigungsgesetz oder Planungs- und Genehmigungsverfahren für erneuerbare Energien vereinfacht. Das war vielleicht nicht das, was Fridays for Future sich vorstellt. Wir haben eben nicht viel über Verbote gelöst. Aber ich glaube, das würde eh nicht funktionieren.

Wie wollen Sie den Klimaschutz weiter vorantreiben, wenn die wirtschaftspolitischen Weltbilder wie in der Ampel weit auseinanderfallen? Der Expertenrat der Bundesregierung hat Ihrer Regierung gerade erst bescheinigt, nicht konsequent genug auf die Klimaziele hinzuwirken.

Jetzt Klimaschutz zu machen bedeutet, den Emissionshandel voranzutreiben. Aber das ist nicht das Einzige. Bei allen ordnungsrechtlichen Maßnahmen, für die die Koalitionspartner oft eintreten, ist immer die Frage, wen das was kostet. Anders als bei der CO₂-Bepreisung ist das beim Ordnungsrecht nicht transparent. Es gibt aber noch einen dritten Weg: Wir können dafür sorgen, dass Umstiege auf klimafreundliche Alternativen einfacher werden – Ladestationen, Verteilnetze, Regeln für Solarlädächer, kürzere Genehmigungsverfahren. Da müssen wir dafür sorgen, dass Deutschland wieder funktioniert. Wir müssen beweisen, dass Wirtschaftswachstum und Klimaschutz zusammen funktionieren. Es ist völlig absurd zu glauben, dass wir sonst weltweit für Klimaschutz sorgen können.

Die Fragen stellte Lukas Fuhr.