



## Erst UFO, dann 3do, nun wieder Bahnhof pur

Dortmund. (os/hk) Ende Februar verkündete der portugiesische Investor das Aus für den Dortmunder Superbahnhof 3do (Multithemencenter mit Einkauf, Freizeit und Bahnverkehr). So bleibt Dortmund sein 50er-Jahre-Bahnhof erhalten, den Kritiker auch als Pommesbude mit Gleisanschluss betiteln.



*Der damals neue Dortmunder Hauptbahnhof vor rund 50 Jahren als Postkartenmotiv.*

Die Bahnhofshalle mit ihren großen Fenstern ist in die Jahre gekommen, aber ist sie wirklich abbaureif? Sie unterscheidet sich kaum von den renovierten Bahnhöfen in Bochum, Oberhausen oder Düsseldorf. Und in Essen und Gelsenkirchen gibt es erst gar keine richtigen Empfangsgebäude. Fraglich ist in diesem Zusammenhang auch, ob eine Fußgänger-

*Fortsetzung auf Seite 3>>>*

### **In dieser Ausgabe:**

- Rotstift im SPNV – die zweite Runde**
- Hamm: Masterplan Verkehr**
- Der ÖPNV-Kulturhauptstadtcheck**
- Regionale Meldungen**
- Neue Termine beim RV Ruhr**

# Inhalt & Adressen

## Inhaltsverzeichnis

<b>Titel</b>	<b>1</b>
Erst UFO, dann 3do, nun wieder Bahnhof pur	
<b>Inhalt &amp; Adressen</b>	<b>2</b>
<b>Fahrgastpolitik</b>	<b>4</b>
Rotstift im SPNV – die zweite Runde	
<b>Regionales</b>	<b>6</b>
Hamm: Masterplan Verkehr	
<b>Auf dem Prüfstand</b>	<b>8</b>
Essen – Der ÖPNV-Kulturhauptstadtcheck	
<b>Regionales</b>	<b>9</b>
Kein Landesgeld für Krupp Gürtel-Straßenbahn	
<b>Kurzmeldungen</b>	<b>10</b>
RE 3 und 13 an Rhenus Keolis Neuer Flughafenbus Essen mobil – ohne SPNV U(topie)18	
<b>RV Ruhr intern</b>	<b>11</b>
Neue Termine beim RV Ruhr Grüßwort des neuen Vorsitzenden	
<b>Termine</b>	<b>12</b>

## Impressum

Herausgeb.: PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr  
Auflage: 550 Exemplare  
Ausgaben: Januar, April, Juli und Oktober  
Preis: kostenlos für PRO BAHN-Mitglieder des RV Ruhr; Abonnement 5,- € pro Jahr  
Redaktion: Lothar Ebberts (le) (V.i.S.d.P.), Holger Kohring (hk), Jochen Schönfisch (js)  
✉ info@ruhrschiene.de  
Autoren: Guido Berg (gb), Oliver Stieglitz (os)

Das Arbeitsgebiet des Regionalverbandes umfasst die Städte Bochum, Bottrop, Dortmund, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Hamm, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen sowie die Kreise Olpe, Recklinghausen, Siegen-Wittgenstein, Soest, Unna, den Ennepe-Ruhr-Kreis, den Hochsauerlandkreis und den Märkischen Kreis.

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

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

## Ihre Ansprechpartner bei PRO BAHN

Verkehrs- und Umweltzentrum Essen, Maxstraße 11, 45127 Essen, ☎ 0201 222555, ☎ 0201 231707

Geschäftsstelle des Regionalverbandes Ruhr und des Landesverbandes Nordrhein-Westfalen

Öffnungszeiten: dienstags bis freitags 17 bis 19 Uhr – dienstags betreut von PRO BAHN

PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr, ✉ info@probahn-ruhr.de, Internet: <http://www.probahn-ruhr.de>

Vorsitzender: Holger Kohring, Alter Uentroper Weg 77, 59071 Hamm

☎ 02381 487317, ✉ kohring@probahn-ruhr.de

Stv. Vorsitzender: Lothar Ebberts, Neugahlener Straße 20, 46149 Oberhausen

☎ 0208 6351916, ✉ ebberts@probahn-ruhr.de

Beisitzerin: Britta Behrens, Ruhrstraße 6, 58452 Witten, ☎ 02302 279900, ✉ behrens@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Dirk Grenz, Baumberger Weg 1, 46145 Oberhausen, ☎ 0208 6356784, ✉ grenz@probahn-ruhr.de

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

Beisitzer: Bernhard Quack, Düsseldorfer Straße 22, 45145 Essen, ☎ 0201 7265726

Beisitzer: Oliver Stieglitz, Kaiserstraße 191, 44143 Dortmund, ☎ 0231 815611, ✉ stieglitz@probahn-ruhr.de

Bankverbindung: PRO BAHN, Sparkasse Gelsenkirchen (BLZ 420 500 01), Konto-Nr. 260 289 922

Spendenkonto: PRO BAHN NRW, Postbank Essen (BLZ 360 100 43), Konto-Nr. 220 709-433

**Bitte als Verwendungszweck angeben: „RV Ruhr“!**

PRO BAHN Nordrhein-Westfalen e. V., ✉ info@probahn-nrw.de, Internet: <http://www.probahn-nrw.de>

Vorsitzender: Thomas Dorow, Postfach 150315, 40080 Düsseldorf

☎ 0211 2108796, ✉ dorow@probahn-nrw.de

PRO BAHN e. V. (Bundesverband), ✉ info@pro-bahn.de, Internet: <http://www.pro-bahn.de>

Geschäftsstelle: Friedrichstraße 95, 10117 Berlin, ☎ 030 20181742, ☎ 030 20962586

>>> Fortsetzung von Seite 1

brücke, die mit direktem Zugang zu allen Bahnsteigen den Wall überquert, überhaupt finanzierbar ist. Wenn nicht, ist die Bahnhofshalle auf jeden Fall erhaltenswert! Quertunnel und Bahnsteige (bis auf Bahnsteig 26/31) wurden anlässlich der S-Bahn-Einweihung 1983 umfassend renoviert, sind nach fast 25 Jahren aber auch wieder in die Jahre gekommen.

Seit der U-Bahn-Eröffnung 1984 bietet Dortmund auch einen relativ guten Umstieg zur U-Bahn. Ein großer Nachteil ist allerdings, dass der Fahrstuhl zur U-Bahn-Verteilerebene sich an der Einmündung Freistuhl/Königswall befindet, was einen praktisch unzumutbaren Umweg bedeutet. Darüber hinaus sind zumindest die stark belasteten Bahnsteige 8/10 und 11/16 sowie der Quertunnel zu schmal und dem dortigen Verkehrsaufkommen nicht gewachsen.

Selbst relativ stark genutzte Bahnsteige wie 18/20 und der Kopfbahnsteig 2–5 sind noch nicht einmal mit Rolltreppen ausgestattet, die in anderen Ballungsräumen selbst an größeren S-Bahnhöfen Standard sind.

### Barrierefreiheit

Heute kann man von einem Großstadtbahnhof natürlich Barrierefreiheit erwarten. Jeder Bahnsteig muss für die Fahrgäste selbstständig per Aufzug erreichbar sein. Nicht nur für Rollstuhlfahrer, auch für Radfahrer, Gehbehinderte und Reisende mit schwerem Gepäck oder Kinderwagen. Die Aufzüge müssen nicht am heutigen, engen Fußgängertunnel liegen, sondern können – wie in Düsseldorf – am alten Gepäcktunnel installiert werden. Die Fahrstuhlschächte sind ja vorhanden.

### Schöner warten

Leider bietet der Dortmunder Hauptbahnhof für Wartende oder als Treffpunkt keine vernünftige Gastronomie. Die zwei Kneipen im Bahnhof und an der Südseite wirken nicht gerade einladend. Ein paar Tische in einer Bäckerei, provisorische Verkaufsstände im Quertunnel

und einzig ein schönes asiatisches Restaurant am Nordausgang sind für einen ICE-Knotenbahnhof dieser Größenordnung völlig unangemessen.

Eine DB-Lounge und zusätzliche moderne Gastronomie müssen auf jeden Fall eingerichtet werden.

An jedem Bahnsteig können Monitore angebracht werden, an denen Umsteiger die Abfahrtszeiten in Echtzeit sehen, also mit Verspätungen oder Gleisänderungen.

### Maßnahmen Schiene

Ein Problem ist und bleibt die Gleisauwfädelung nach Münster, wo im Schneckentempo die Strecke von Hamm gequert werden muss. Auch könnte die Erreichbarkeit des Bahnhofs verbessert werden, wenn die S-Bahnen bis zum Brügmannplatz verlängert würden. Und es ist bedauerlich, dass Dortmunds neuer Ost-West-Stadtbahntunnel in etwa 300 Metern am Bahnhof vorbei führt, statt diesen einzubeziehen.

Das alles hat aber nichts mit dem Bahnhofsgebäude zu tun. Lediglich bei einer Verlängerung der Kopfgleise Gleise 4 und 5 als Durchgangsgleise ist dann tatsächlich die heutige Bahnhofshalle im Weg.

### Kommentar

*Der Bahnhof wird nicht besser, wenn man ihn schlecht redet. Und der Deutschen Bahn AG Untätigkeit vorzuwerfen, ist auch nicht ganz fair. Denn als die damalige Bundesbahn den Bahnhof 1983 renovierte, haben andere Städte neidisch auf Dortmund geblickt. Die DB AG und die Stadt Dortmund sollten gemeinsam ein Pflichtenheft erstellen und dann den Bahnhof auf den Stand der Zeit bringen. Über Architektur kann man dann gerne weiter streiten.*

*Wichtig sind schnelle Verbesserungen im Sinne der Fahrgäste. Und da gibt es auch Probleme, die man nicht durch Architektur lösen kann. Fragen Sie nur mal die Pendler, die jeden Tag zu Fuß von der Kampstraße zum Bahnhof „umsteigen“.*

# Rotstift im SPNV – die zweite Runde

NRW. (1e) Die bundesweiten Kürzungen der Regionalisierungsmittel führen für das Fahrplanjahr 2008 zu umfassenden Fahrplanreduzierungen, für die die nordrhein-westfälischen Zweckverbände bereits im Frühjahr erste Weichen stellen mussten, da am 10. April der Trassenbestellschluss bei DB Netz anstand. Verschärft wird die Situation durch die Vertragslage mit DB Regio (siehe **Ruhrschiene 2006#4**), so dass alleine im VRR eine Deckungslücke für 2008 in einer Größenordnung von rund 30 Mio. € bestehen soll.

Diskussionsgrundlage für die Streichvorschläge waren die Ergebnisse des Gutachters SMA, das landesweit beauftragt war, Optimierungs- und Einsparpotentiale im ITF herauszuarbeiten. Im VRR hatte SMA weiterhin die Aufgabe, ein mögliches neues S-Bahn-Netz im 15'/30'-Minuten-Grundtakt zu konzipieren. Das zugrunde gelegte Einsparzenario sieht eine Absenkung der SPNV-Betriebsleistungen um rund 8 % gegenüber 2006 vor und enthält Dutzende Einzelmaßnahmen. Positiv hervorzuheben ist, dass die Grundprinzipien des ITF bislang in der Regel nicht zur Disposition stehen, vor allem die ganztägige und ganzwöchige Bedienung der Strecken und die Mindestbedienung alle 1 bzw. 2 Stunden. Hierdurch hebt sich die Streichdiskussion in NRW immer noch positiv von den Fahrplanmaßnahmen in anderen Bundesländern wie z. B. Hessen ab.

## Erhebliche Eingriffe in den ITF

Dennoch umfasst die Streichliste viele Maßnahmen, die selbst nach den Aussagen der Gutachter „erhebliche Eingriffe in den ITF“ darstellen. Schwerpunkt war die Ausdünnung von Linien mit Parallelverkehr in der NVZ. Dabei wurden bei den RE-Linien VRR-weit Minderleistungen von über 300.000 Zug-Kilometern pro Jahr ermittelt, bei den RB-Linien über 1.600.000 Zug-Kilometer.

PRO BAHN bezeichnete die Maßnahmen in einer Presseerklärung als „Horrorliste“, da es sich dabei nicht um die Streichung schwach besetzter Züge handelt, sondern in der Mehrzahl der Fälle Züge und Linien mit Besetzungen von 50 und mehr Fahrgästen betroffen wären. In der

Spitze war gar die Streichung einer HVZ-Leistung auf dem RE 1 mit einer ermittelten Besetzung von über 270 Fahrgästen vorgeschlagen, wobei der vorher verkehrende RE 6 bereits zu über 100 % ausgelastet ist. Nur wenige Fahrgäste können aber morgens auf den dahinter folgenden RE 11 ausweichen, der noch Kapazitätsreserven aufweist.

## Streckenstilllegungen

Die einzelnen Maßnahmen sind recht unterschiedlich zu bewerten. Besonders kritikwürdig ist die angedachte Stilllegung von drei Strecken (Mönchengladbach–Dalheim, Wanne-Eickel–Dorsten, Dorsten–Coesfeld), die in der VRR-Vorlage verharmlosend als „mögliche Veränderung der Angebotskonzeption“ bezeichnet wurde.

Alle drei Strecken weisen recht hohe Reisegeschwindigkeiten von 55 bis 60 km/h auf, die durch Schienenersatzverkehre mit Bussen auch nicht annähernd erreicht werden können. So könnte ein SEV-Bus auf der Strecke Dorsten–Coesfeld nicht gleichzeitig die stündlichen ITF-Anschlüsse in Dorsten und in Coesfeld erreichen, wodurch für umsteigende Fahrgäste Reisezeitverlängerungen bis zu einer Stunde drohen. Für die Verbindung Dorsten–Wanne-Eickel ist überhaupt keine adäquate Ersatzverbindung denkbar.

## Optimierungen

Die angedachte Weiterführung des RE 14 ab Essen Hbf nach Recklinghausen optimiert den ungünstigen Fahrzeugeinsatz dieser Linie (siehe **Ruhrschiene 2007#1**). Da dafür die Zusatzkurse der RB 42 bis Haltern entfallen können, werden gleich zwei Garnituren ET 425

freigesetzt, allerdings auf Kosten des dritten Zugs zwischen Recklinghausen und Haltern.

Hingegen ist eine andere Maßnahme, nämlich die gemeinsame Führung von RB 56 und RB 91 von Hagen bis Letmathe mit Flügelung dort bereits beschlossen und für die Betriebsaufnahme von Abellio auf diesen Strecken im Dezember 2007 vorgesehen. Alleine hierdurch werden jährlich rund 240.000 Zug-Kilometer im VRR eingespart. Da gleichzeitig diese Flügelung auch zwischen RE 16 und Pendelzug Iserlohn–Letmathe der RB 56 vorgesehen ist, verbessert sich das Angebot für den Fahrgast sogar noch durch eine Direktverbindung Essen–Iserlohn deutlich. Dieses Beispiel zeigt, dass kreative Weiterentwicklungen im ITF mit gleichzeitigen Einsparungen möglich sind.

Ein anderer Vorschlag, nämlich der Verzicht auf den symmetrischen Fahrplan auf der RB 53, um dadurch eine Fahrzeuggarnitur und den Kreuzungsaufenthalt in Kalthof einzusparen, sieht auf den ersten Blick vielleicht ganz vernünftig aus. Da dadurch aber der Anschluss von Dortmund auf den RE 17 Richtung Kassel entfallen würde und nur noch in Gegenrichtung gegeben wäre, muss vor solch einer Aushöhlung des ITF gewarnt werden. Auch Busanschlüsse im Stunden-takt wären nicht mehr ITF-konform einrichtbar.

## S-Bahn-Takt

Im S-Bahn-Bereich wurde neben der Umstellung auf einen 15'/30'-Minuten-Takt, auf den wir in einer späteren Ausgabe eingehen werden, auch eine Optimierung des 20-Minuten-Takts mit Angebotsreduzierungen auf einzelnen nachfrageschwachen Abschnitten untersucht. Während beim 15'/30er-Takt eine Umsetzung erst nach weitgehender Auslieferung der neuen S-Bahn-Triebwagen möglich wäre (frühestens Ende 2010), könnte eine Neubelegung der Fahrplantrassen im Raum Düsseldorf bereits Ende dieses Jahres umgesetzt werden.

Hierbei würde die S 1 nach Solingen weitergeführt, die S 11 nach Düsseldorf-Flughafen Terminal und die Verstärkerzüge der S 6 zwischen Düsseldorf und Ratingen weitgehend

entfallen oder über die Ortsgleise geführt. Die übrigen HVZ-Verstärker würden in der Relation Langenfeld–Düsseldorf–Wuppertal-Vohwinkel verkehren. So verbleiben auf dem Abschnitt nördlich von Düsseldorf Hbf nur noch drei Linien. Durch die Vergrößerung der Zugabstände von 5 auf 6,7 Minuten lässt sich auch die Pünktlichkeit im Gesamtsystem verbessern.

Angebotskürzungen sind angedacht auf der S 5 (zweiter Zug generell nur noch von Dortmund bis Witten, hier Anschluss an die RB 40), S 8 (Entfall eines stündlichen Kurses zwischen Hagen und Wuppertal-Oberbarmen) sowie der S 11 (Taktausdünnung zwischen Düsseldorf und Dormagen/Köln-Worringen in der NVZ).

## DB-Regio-Bewertung

Die verschiedenen Kürzungsmaßnahmen wurden anschließend von DB Regio bewertet. Beim S-Bahn-Netz wurde ein Koppelgeschäft angebahnt: Neben der Umsetzung der Kürzungen sollen weitere bis zu 17 S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 422/423 angeschafft werden, so dass mit Ausnahme einzelner HVZ-Verstärker das gesamte Netz hiermit betrieben werden kann (was auch die Zuverlässigkeit des Betriebs erhöht), im Gegenzug soll die Laufzeit des S-Bahn-Vertrags (zur Zeit bis 2018) verlängert werden.

Bislang weichen allerdings die Vorstellungen von DB Regio und VRR sowohl bei der Laufzeitverlängerung als auch bei dem hierdurch erzielbaren Einsparpotential noch voneinander ab. Erst dann kann auch geklärt werden, welche der vorgeschlagenen Maßnahmen im RE- und RB-Netz noch zusätzlich umgesetzt werden müssen, um das Einsparziel zu erreichen. Dies soll dann in der VRR-Sitzungswoche im Mai/Juni festgelegt werden. Hierüber hinaus gibt es aber auch das Bestreben, im RE-Netz eine wirtschaftliche Optimierung mit Neukonzeption von Durchbindungen zu erreichen.

Auch die Zweckverbände Ruhr-Lippe (ZRL) und Westfalen-Süd (ZWS) verhandeln noch mit der DB über notwendige Streichungen und haben noch keine endgültigen Gremienbeschlüsse gefasst.

Die Spardiskussion im VRR geht langsam in eine vernünftige Richtung. Strukturelle Veränderungen im ITF, mit denen sich sogar noch neue und attraktive Direktverbindungen (Dormagen–Neuss–Düsseldorf Flughafen) oder Anschlussverbesserungen erzielen lassen (der Anschluss von S 9 auf RB 47 in Wuppertal dürfte sich quasi als Abfallprodukt der S 1-Durchbindung nach Solingen verbessern), müssen den Vorrang haben vor phantasielosen Rotstiftorgien. Das Ergebnis bei den S-Bahnen lässt aufhorchen und ruft zur Nachahmung beim RE-Netz.

Auch PRO BAHN wird weiterhin Vorschläge machen: So könnte bei der vom Nahverkehr-Zweckverband Niederrhein (NVN) vorgesehe-

nen Abbestellung der RB 35 zwischen Wesel und Emmerich tagsüber eine Fahrzeuggarnitur eingespart werden, wenn RB 33 und RB 35 einen gemeinsamen Umlauf bilden.

Der RE 2 könnte bei geringfügiger Änderung der Fahrpläne in Mönchengladbach auf den RE 8 übergehen (spart eine Fahrzeuggarnitur). Und wenn dafür die Durchbindung des RE 2 geändert würde und stattdessen eine Direktverbindung von Münster–Recklinghausen nach Düsseldorf käme, könnten sich auch die Fahrgäste im nördlichen Ruhrgebiet und im Münsterland darüber freuen.

Eins steht aber bereits jetzt fest: Dieses Thema geht in der nächsten **Ruhrschiene** in die dritte Runde.

## Hamm: Masterplan Verkehr

Hamm. (hk) Im März führte die Stadt Hamm ein breit angelegtes Beteiligungsverfahren zum Masterplan Verkehr durch. Dieser stellt die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes aus dem Jahr 1994 dar. Die Masterplan Verkehr stellt eine kompakte Übersicht über alle Handlungsfelder der Hammer Verkehrsplanung dar und sammelt Maßnahmenprogramme (Bezirke), Infrastrukturprogramme (Straße, Schiene, Rad) und Aktionsprogramme (Logistik, Verkehrssicherheit).

Gegenwärtig werden die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens eingearbeitet. Die Beratung und die Beschlussfassung des Rates werden im Juni 2007 erfolgen.

### Bürgerbeteiligung

Nach mittlerweile guter Tradition (Bürgerbeteiligung Nahverkehrsplan, Bürgerentscheid Lippesee) wurden Fachkolloquien und Bürgerversammlungen im November und Dezember 2005 in den Bezirken durchgeführt. Zusätzlich gab es auch wieder die Online-Beteiligung über das Hammer Verkehrsportal ([www.hamm.de/verkehr](http://www.hamm.de/verkehr)) über das mehr als 100 Anregungen die Stadtverwaltung erreichten.

Öffentlich ausgelegt wurde zum Abschluss des Beteiligungsverfahrens der Entwurf des Masterplans im Technischen Rathaus und in den Bürgerämtern. Abschließend erhielten die

Träger öffentlicher Belange (Vereine und Verbände) die Möglichkeit zu einer Stellungnahme. Insbesondere im Bereich der Infrastrukturprogramme „Schiene“ bietet der Plan interessante Projekte.

### Modernisierung der Haltepunkte

In Heessen sind umfangreiche Arbeiten im Bahnhofsumfeld geplant und zum Teil schon in Arbeit. Im Zuge des Neubaus der Dasbecker Brücke wird der bislang eher als Trampelpfad einzuordnende Weg zu einem attraktiven Fuß- und Radweg ausgebaut. Es ist geplant, dass dieser Weg der Bahntrasse entlang weitergeführt wird bis zum Frielicker Weg. Dies reduziert die Weglängen zur Dasbecker Gartenstadt deutlich. Der überarbeitete Vorplatz wird ausreichend P+R-Plätze sowie deutlich attraktivere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder bieten.

In Bockum-Hövel soll im Bereich der ehemaligen Güterabfertigung ein zeitgemäßer P+R-Platz entstehen. In diesem Zug wird auch ein Buswendepplatz gebaut, der endlich die Möglichkeit erschließt, dass eine Buslinie den Haltepunkt ansteuern kann, der außerhalb des Stadtteilzentrums liegt.

## Neuer Halt in Westtünnen

Einen Meilenstein im Nahverkehrsangebot bildet der geplante Haltepunkt in Westtünnen an der Bahnstrecke Hamm–Soest. Nach dem im Jahr 2002 gefassten Grundsatzbeschluss des Rates zum Bau des Haltepunktes übernahm die Stadt Hamm die Projektsteuerung und die Sicherstellung der Finanzierung. Die Erstellung ist auch mit der Beseitigung der dort noch vorhandenen Bahnübergänge verbunden. Die Reisezeit in das Stadtzentrum wird durch den Haltepunkt von derzeit gut 30 Minuten auf 5 Minuten reduziert. Die Fahrgastprognosen gehen von täglich ca. 600 Nutzern aus.

## Möglichkeiten mit vier Gleisen

In der weiteren Planung befindet sich ein Haltepunkt „Selmigerheide“ an der Bahnstrecke Dortmund–Hamm. Dieser Haltepunkt würde ebenfalls zu einer erheblichen Verkürzung von Reisezeiten für die südwestlichen Stadtteile führen. Dieses Projekt ist jedoch eng mit dem viergleisigen Ausbau der Strecke Dortmund–Hamm verbunden und dürfte sich nur mit diesem verwirklichen lassen. Auf Grund der unsicheren Realisierung ist die Umsetzung zunächst nicht absehbar.

## Stadtbahn-Projekte

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie im Jahre 2000 wurde das Projekt von zwei innerstädtischen Stadtbahnlinien untersucht. Die fehlende Kostendeckung und mangelnde Verfügbarkeit von Schienentrassen haben jedoch zu einer Rückstellung der Realisierung geführt. Im Masterplan wird die Stadtbahn jedoch in Form einer Fahrgastprognose behandelt. Ein weiteres im Masterplan aufgeführtes Projekt ist die

Regio-Stadtbahn Hamm–Werne–Bergkamen–Lünen–Dortmund.

Alle Stadtbahn-Projekte haben vor dem Hintergrund der Landesförderung allenfalls eine langfristige Perspektive und eine Realisierung ist derzeit nicht absehbar.

## Vorbildlicher Entwurf

*Der Entwurf des Masterplans ist beispielhaft: eine vorbildliche Beteiligung der Öffentlichkeit und ein breites Spektrum an Maßnahmen und Projekten für alle Formen der Mobilität einer Großstadt, bei der kein Verkehrsträger unberücksichtigt bleibt. Mit der Entwicklung zum Logistikstandort müssen zwangsläufig viele Straßenprojekte verfolgt werden, die den Wirtschaftsstandort sichern. Jedoch steht die Stadt nach wie vor zum Umweltverbund und hat interessante kurz-, mittel- und langfristige Perspektiven für den ÖPNV in einer lebenswerten Stadt.*

*Mit dem Nahverkehrsplan und den bereits angeschobenen Projekten, zum Beispiel auch der Parkraumbewirtschaftung am Bahnhof, hat die Stadt viele Hausaufgaben bereits erledigt. Es bleibt zu hoffen, dass auch die DB ihre Hausaufgaben macht und ein modernes Umfeld der Haltepunkte nicht an „Museumsbahnsteige“ mit einer Ausstattung von vorgestern angrenzt. Der Masterplan Verkehr zeigt jedoch auch auf, dass verlässliche langfristige Finanzstrukturen für den ÖPNV nötig sind.*

## Exkursion

12.05.2007, 14:30 Uhr Treffpunkt vor der „insel“ (Willy-Brandt-Platz / Hbf). Im Rahmen dieser Exkursion werden aktuelle Projekte des ÖPNV in Hamm besucht. Geplant ist eine Besichtigung des Bahnsumfeldes u. a. in Bockum-Hövel und Heessen unter fachkundiger Begleitung eines Vertreters des Planungsamts der Stadt Hamm. PRO-BAHN-Ansprechpartner stehen darüber hinaus auch für allgemeine Fragen zum Thema Bus und Bahn zur Verfügung. Die Exkursion wird mit einem gemütlichen Beisammensein ausklingen.

# Essen – Der ÖPNV-Kulturhauptstadtcheck

Essen. (gb) Als „Bannerträgerin“ für das Ruhrgebiet wird Essen während der Feierlichkeiten zur Europäischen Kulturhauptstadt 2010 der zentrale Anlaufpunkt für auswärtige Gäste. Das zentrale Informationszentrum soll auf dem Gelände des Weltkulturerbes Zeche Zollverein eingerichtet werden. Neben Zollverein sind die wichtigsten Spielplätze für publikumsstarke Veranstaltungen die Villa Hügel und das Museum Folkwang. Doch wie kommt man hin? Was ist noch bis 2010 zu tun?

Die Deutsche Bahn hat versprochen, den Hauptbahnhof in Essen bis Januar 2010 auf ein Niveau zu bringen, das in etwa vergleichbar mit den zur WM 2006 renovierten Anlagen in Gelsenkirchen und Bochum sein wird. Endlich soll der Hauptbahnhof barrierefrei werden.

Bei Bussen und Stadtbahnen wird gegenüber dem heutigen Zustand keine Änderung zu erwarten sein. Im U-Bahnhof versucht die EVAG, die abgeschlagenen Kacheln mit geschickten Lichtinstallationen zu kaschieren. Hier wäre zum Jahre 2010 eine „Neuinszenierung“ sinnvoll.

## Museum Folkwang

Das Museum Folkwang erhält bis 2010 einen Teilneubau. Das im April aus dem Museumszentrum an der Bismarckstraße ausgezogene Ruhrlandmuseum wird im Herbst 2008 in neuer Form als Ruhrmuseum auf dem Gelände der Zeche Zollverein wiedereröffnet. Das Folkwang-Museum ist in den letzten Jahren der Schauplatz zahlreicher spektakulärer und renommierter Ausstellungen gewesen mit ca. 200.000 bis 300.000 Besuchern. Eine Ausstellung von europäischem Rang wird auch 2010 zu erwarten sein. Auch bei einer neuen Tiefgarage im Neubau wird die Parkplatzsituation eher suboptimal sein. Das Folkwang-Museum ist vom Hauptbahnhof zu Fuß über den Kulturpfad erreichbar.

Mit dem ÖPNV ist das Museum über die Linien U 17 bis zur Haltestelle Gemarkenplatz oder U 11/101/107 bis Rüttscheider Stern oder Philharmonie/Saalbau erreichbar. Ein Großteil der Besucher benutzt die Haltestelle Rüttscheider Stern. Die Beschilderung in

Richtung des Museumszentrums ist aber zu überprüfen. Während der „Caspar David Friedrich“-Ausstellung verkehrte zusätzlich ein Pendelbus der EVAG, der aber nicht mit VRR-Fahrausweisen benutzbar war. Während die Haltestellen Rüttscheider Stern und Gemarkenplatz barrierefrei sind, ist dies an der Haltestelle Saalbau nicht der Fall. Dies betrifft auch die Anreise zur Philharmonie und zum Aalto-Theater in Essen. Allerdings ist eine Anreise hierhin auch mit dem Niederflerbus möglich. Im Abendverkehr ist es sinnvoll, die Linien 107 Süd und U 11 in einem deutlicheren Abstand fahren zu lassen (derzeit 5/25 Min-Takt).

## Bahnhof für besondere Gäste

Villa Hügel als Familiensitz der Familie Krupp in einem wundervollen Park hat einen eigenen S-Bahnhof an der S 6. Allerdings ist dieser nicht barrierefrei. Der Außenbahnsteig in Richtung Düsseldorf liegt aber benachbart zum Park der Villa Hügel und hat einen verschlossenen Zugang. Alfried Krupp hat den Bahnhof anlegen lassen, damit besondere Gäste per Bahn Villa Hügel erreichen konnten. Mit dem ÖPNV ist Villa Hügel eher umständlich (L 194) und mit einem langen Fußweg erreichbar. Anzuregen wäre ein Pendelbus in einer Linie Hauptbahnhof–Folkwang-Museum–Martinstraße–Bredene–Villa Hügel. Diese Linie soll mit niederflurigen Fahrzeugen direkt bis vor die Villa Hügel fahren, um besonders mobilitätseingeschränkter Fahrgästen eine barrierefreie Verbindung mit kurzen Fußwegen zu ermöglichen. Die Benutzung soll mit VRR-Fahrausweisen ggf. mit einem „Kulturzuschlag“ von 50 Cent möglich sein.



## Weltkulturerbe Zollverein

Zeche Zollverein ist vom Hauptbahnhof Essen mit der Straßenbahnlinie 107 erreichbar. Mit der neuen niederflurgerechten Haltestelle Zollverein Süd hat das Weltkulturerbe eine Anbindung mit kurzen Wegen zur Kohlenwäsche, der Ausstellungshalle auf dem Zollvereingelände.

### PRO BAHN fordert Niederflur

Es fehlt eigentlich nur, dass die Straßenbahnlinie 107 auch mit Niederflurtriebwagen betrieben wird. PRO BAHN hat vorgeschlagen, 2010 die Linie 107 für den Einsatz von Niederflurfahrzeugen in Doppeltraktion auf den Streckenabschnitt Gelsenkirchen Hbf/Hanielstraße–Essen Hbf zu verkürzen. Der Südast dieser Linie, an dem wegen der Hochbahnsteige des Südtunnels in Essen Hochflur-Straßenbahnen mit Klapptrittstufen verkehren müssen, soll dann von der Linie 106 betrieben werden.

Wichtig ist die Taktfrequenz der Linie 107. Da auf Zollverein auch in den Abendstunden Konzerte, Open-Air-Kino und die Ausstellungen stattfinden, ist ein 15-Minuten-Takt bis 23:00 Uhr unabdingbar. Neben dem neuen Ruhmuseum wird auch das Deutsche Plakat-

museum bis 2010 seine Pforten auf Zollverein öffnen.

Für die Anreise interessant ist auch der Haltepunkt Essen-Katernberg Süd an der Köln-Mindener Bahn. Er wird stündlich von der S 2 Duisburg–Oberhausen–Gelsenkirchen–Herne–Dortmund bedient. Sinnvoll wäre, dass während der Feierlichkeiten zur Kulturhauptstadt auch der RE 3 in Katernberg-Süd hält. Zur Verdeutlichung des Zugangs zum Weltkulturerbe sollte der Haltepunkt in „Essen-Katernberg/Zollverein“ umbenannt werden. Damit wird eine Direktverbindung nach Düsseldorf und zum Flughafen geschaffen.

Durch die erfolgte Ausschreibung und Vergabe des RE 3 ab Ende 2009 an Rhenus Keolis (siehe Seite 10) ist gewährleistet, dass diese Linie im Jahr 2010 mit modernen Elektrotriebwagen bedient wird. Dadurch dürfte auch die Fahrzeitverlängerung durch den zusätzlichen Halt kompensierbar sein.

Denkbar wäre der Bau einer behindertengerechten Rampe an der Westseite des Mittelbahnsteiges. In der Nähe befindet sich eine Eisenbahnunterführung für Fußgänger und Radfahrer. Von der Straße Arendahls Wiese ist aber noch ein Zugang zum Verbindungsweg zwischen Zeche Zollverein und der Kokerei zu bauen, der diese Straße überquert.

## Kein Landesgeld für Kruppgürtel-Straßenbahn

**Essen. (le) Beim symbolischen Spatenstich für den Bau des ersten Teils der neuen Straße durch den Kruppschen Gürtel brachte Verkehrsminister Oliver Wittke keine gute Nachricht für die Verbesserung des ÖPNV in diesem Gebiet aus Düsseldorf mit.**

Für die Verlegung der Straßenbahn-Linie 109 von der bisherigen Führung über den überlasteten Knoten Helenenstraße in den neuen Berthold-Beitz-Boulevard gebe es keine Landesmittel, da das Projekt bei der IGVP einen zu schlechten Nutzen-Kosten-Faktor erreicht habe. Dabei hatte der Regionalrat Düsseldorf bereits im September 2006 das Projekt aufgrund einer Neubewertung für den ersten Teilabschnitt (Nutzen-Kosten-Faktor 1,05) dem

Ministerium für das Nachrückverfahren in die Stufe 1 der IGVP vorgeschlagen. Auch davon war später in einem Bericht im Landtags-Verkehrsausschuss überhaupt keine Rede. *Sind da mal wieder Beschlüsse auf den langen Behördenwegen innerhalb Düsseldorfs hängen geblieben?* Zunächst wird die Stadt die Straßenbahntrasse zwischen Alfred-Krupp-Schule und Altendorfer Straße selbst finanzieren.

### RE 3 und 13 an Rhenus Keolis

**Gelsenkirchen/Unna.** (le) Der Betrieb des Maas-Rhein-Lippe-Netzes mit den Linien RE 3 (Hamm–Dortmund–Oberhausen–Düsseldorf) und RE 13 (Hamm–Hagen–Düsseldorf–Mönchengladbach–Venlo) wird von den zuständigen Zweckverbänden VRR und ZRL ab dem Dezember 2009 für 16 Jahre an die Rhenus Keolis GmbH & Co KG vergeben. Bei der europaweiten Ausschreibung setzte sich das Unternehmen, das vor kurzem auch den Zuschlag für das Hellweg-Netz (RB 50/59/69/89) ab Dezember 2008 erhalten hatte und bereits seit einigen Jahren unter der Marke eurobahn SPNV-Linien in Ostwestfalen betreibt, gegen mehrere Mitbewerber durch.

Ausschlaggebend neben dem Preis (90 % der Bewertung) war auch die Qualität (10 %), wobei das Unternehmen mit den vorgesehenen Elektrotriebwagen mit guten Sitzabständen punkten konnte. Im Vertrag werden auch Maluszahlungen für den Fall von Fahrgastverlusten vorgesehen, bei Fahrgastgewinnen erhält Rhenus Keolis hingegen einen Bonus.

Mit dem RE 3 ist erstmals eine Linie vergeben worden, die laut Gutachtern auch zum angedachten Netz des Rhein-Ruhr-Express zählt.

### Neuer Flughafenbus

**Dortmund.** (os) Der Dortmunder Flughafen erhält auch am Boden eine neue Destination. Zur Intermodellbau wird nach mehreren Jahren wieder eine Direktverbindung zur Messe Westfallenhalle eingerichtet. Künftig werden immer an Messetagen vier Fahrtenpaare angeboten. Dazu soll der Airport-Express, der nicht im VRR-Tarif fährt, einen Umweg über die Lindemannstraße fahren. *Wie schon zu Zeiten des BVR-Flughafenbusses werden kreative Maßnahmen ergriffen, um mehr Fahrgäste in den Bus zu locken. Es spricht sogar nichts dagegen, immer an der ehemaligen Straßenbahnenendstelle Nicolaikirche zu halten, wo sich zwei Hotels befinden. Für Messebesucher*

*bleibt als Alternative zu vier Fahrtenpaaren weiterhin der Pendelbus zum Bahnhof Holzwickede, der aber auch weder den VRR- noch den VRL-Tarif anerkennt. Ab hier verkehren halbstündlich Züge zum VRR-Tarif zum Bahnhof Dortmund Signal-Iduna-Park.*

### Essen mobil – ohne SPNV

**Essen.** (os) Die Stadt Essen ist Herausgeberin eines neuen Faltblatts mit dem Titel *Essen mobil*. Gezeigt werden City-Parkhäuser inklusive Tarife, ein EVAG-Schienennetzplan und eine Darstellung der Kulturlinie 107. Leider verzichtet die EVAG in ihrem Schienennetzplan auf die Abbildung der Eisenbahnstrecken. Dabei hat z. B. die S-Bahn eine große Bedeutung bei der Verknüpfung der City mit den Vororten. Zum Vergleich: Die Dortmunder Stadtwerke stellen in ihrem Schienennetzplan die Eisenbahnstrecken immerhin nachrichtlich als dünne, graue Linien mit Linienbezeichnung dar.

*Vielleicht kann die Stadt Essen als Eigentümerin der EVAG mal sanften Druck ausüben, damit in der Kommunikation des Essener Nahverkehrs auch alle Schienenstrecken präsentiert werden, die der Kunde mit den von der EVAG vertriebenen VRR-Tickets nutzen kann.*

### U(topie)18

**Essen.** (le) Eine besondere „Erfahrung“ bietet das raumlaborberlin zusammen mit dem Schauspiel Essen, dem Ringlokschuppen Mülheim und den Duisburger Akzenten. Die Zuschauer werden in Gruppen von acht Personen auf eine dreistündige Tour unter dem Titel *U(topie)18: Duismülsen – Entdeckungsreise in eine neue Stadt* von Essen mit der U 18 nach Mülheim, einem Shuttle-Bus nach Duisburg und zurück nach Essen mit Shuttle-Bus und RE geschickt. Dabei besuchen sie unterwegs u. a. eine Wohnung an der A 40, die Siedlung Heimaterde und die neu gestaltete Station Eichbaum. Start der Touren zwischen 16:00 und 18:30 Uhr am 18., 19., 24. und 26. Mai.

## Neue Termine beim RV Ruhr

**Essen. (1e) Der Regionalverband Ruhr hat auf der letzten Jahreshauptversammlung vereinbart, den bisherigen Sitzungsturnus in Essen (jeweils am 1. und 3. Dienstag im Monat) zu verändern. Ab Mai findet nur noch die Versammlung am jeweils 3. Dienstag im Monat mit der Arbeitsgruppe Essen und mittleres Ruhrgebiet statt.**

Verstärkt soll diese ergänzt werden durch wechselnde Ortstermine, bei denen wir uns mit den Gegebenheiten vor Ort vertraut machen wollen, entsprechend der Geographenweisheit des Landesverkehrsministers: „Besser einmal gesehen als viermal gelesen.“ Den Anfang macht die ÖPNV-Exkursion in Hamm am 12.5. (siehe Artikel auf den Seiten 6/7).

Anschließend folgt die „lange Nacht des NachtExpress“ in der Nacht vom 9. auf den 10.6., bei der wir mit Start in Bochum (Treffpunkt um 23:25 Uhr vor dem Reisezentrum im Hbf) und Ziel in Duisburg das NE-Angebot in fast allen Ruhrgebietsstädten erfahren wollen. Verpflegungspausen unterwegs sind ebenso möglich wie der vorzeitige Ausstieg mit Heimreise über das VRR-weite SPNV-Nachtangebot.

Fast schon traditionell treffen sich PRO BAHN-Aktive von Ruhr und Niederrhein an einer der Nahtstellen zwischen den beiden Regionalverbänden, nämlich am Bahnhof Oberhausen-Sterkrade. In diesem Jahr findet dieser „Grenz-Treff“ am 31.7. statt (Treffpunkt 18:35 Uhr am DB-Gleis 1, Ankunft des RE 5 aus beiden Richtungen wird abgewartet). Anschließend wird ein Rundgang mit Museumsbesuch in der ältesten deutschen Werksiedlung Eisenheim angeboten, von dort aus erfolgt ein „Grenzegang“ auf der historischen Grenze zwischen Rheinland (Sterkrade) und Westfalen (Osterfeld), und als Abschluss ein „Grenz-Imbiss“ (aber nicht Pommes-Schranke!).

Auch für den Rest des Jahres haben wir schon einige Pläne, so eine Streckenbesichtigung der geplanten Straßenbahn in Bochum-Langendreer oder eine neue Baustellenschau in Mülheim während der Zeit des in der Innenstadt unterbrochenen Straßen-

bahnverkehrs. Mehr dazu in der nächsten Ruhrschiene. Natürlich sind bei allen diesen Terminen auch Interessenten, die (noch) nicht PRO BAHN-Mitglieder sind, herzlich willkommen.

*Liebe Mitglieder,  
liebe Ruhrschiene-Leser,  
im Frühjahr 2007 haben sich meine Aktivitäten für den Fahrgastverband PRO BAHN verlagert. Nach vier Jahren Tätigkeit als Schatzmeister für den Landesverband wollte ich wieder verstärkt inhaltlich und in meiner Heimatregion arbeiten. Dieser Wunsch fiel zusammen mit den beruflichen Veränderungen von Dominik Vinbruck, der bisher der Vorsitzende unseres Regionalverbandes war und dieses Amt nun nicht mehr fortführen konnte.*

*Mit Lothar Ebbers ist der Posten des stellvertretenden Vorsitzenden aus meiner Sicht ideal besetzt. Zusammen mit der Kompetenz der durchweg wiedergewählten Beisitzer, deren Riege um Dirk Grenz (Oberhausen) erweitert wurde, sind wir nun gut für die nächsten beiden Jahre aufgestellt.*

*Für wichtig halte ich die Zusammenarbeit und inhaltliche Abstimmung auch mit den benachbarten Regionalverbänden. Insbesondere für den Bereich des Hochsauerlandkreises und des Kreises Soest müssen wir über eine Reform der verbandlichen Organisation nachdenken.*

*Ich möchte mich an dieser Stelle jedoch erst einmal bei Dominik Vinbruck für die geleistete Arbeit bedanken.*

*Mit freundlichen Grüßen,  
Holger Kohring*

# Termine


## Fachexkursion Kassel

**Kassel.** (os) Der PRO-BAHN-Regionalverband Großraum Frankfurt veranstaltet am Samstag, den 23. Juni, eine Exkursion nach Kassel, der wir uns gerne anschließen können.


Zu besichtigen ist die Tunnelbaustelle unter dem Hauptbahnhof. Hier soll die Regiotram vom DB-Netz auf das Straßenbahnnetz wechseln. Anschließend findet eine Tramexkursion und später noch eine Museumstramfahrt statt. Alternativ kann das Kasseler Bombardierwerk besucht werden. Informationen auch unter [www.pro-bahn.de/hessen](http://www.pro-bahn.de/hessen).


Treffpunkt: Dortmund Hbf, Gleis 2/3. Abfahrt um 8:53 Uhr (RB 53 nach Schwerte). In Schwerte geht es um 9:23 Uhr weiter nach Warburg. (RE 17 von Hagen Hbf, dort Abfahrt 9:13 Uhr).

Verbindliche Anmeldungen bitte bis 13. Mai an Oliver Stieglitz. Als Kosten entstehen die Umlage des Schöne-Wochende-Tickets und ein Beitrag zwischen zehn und zwanzig Euro an PRO BAHN Frankfurt.




**Samstag, 12.05.2007, 14:30 Uhr**  
Exkursion zu ÖPNV-Projekten in Hamm (siehe Seite 7), Treffpunkt „insel“ vor dem Bf,  Hamm (Westf)

**Dienstag, 15.05.2007, 19:30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen


**Samstag, 19.05.2007, 17:30 Uhr**  
Regionaler Fahrgaststammtisch  
Thema: Novellierung des ÖPNV-Gesetzes, Gaststätte Taubenschlag, Riemekestr., Paderborn,  Paderborn (5 Minuten Fußweg)

**Sonntag, 20.05.2007**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Hofläden, Pilger und Fachwerk**  
**10:00 Uhr** E Hbf  (ServicePoint)

**Dienstag, 22.05.2007, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen



**Samstag, 09.06.2007, 23:25 Uhr**  
ÖPNV-Exkursion „Lange Nacht des NachtExpress“, Treffpunkt     
Bochum Hbf vor dem Reisezentrum (siehe Seite 11)


**Aktuelle Terminübersicht unter:**  
[www.probahn-ruhr.de/termine](http://www.probahn-ruhr.de/termine)

**Sonntag, 17.06.2007**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Brühl – zwischen Klassizismus und Surrealismus**  
**10:10 Uhr** E Hbf  (ServicePoint)

**Dienstag, 19.06.2007, 19:30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen


**Dienstag, 26.06.2007, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen



**Montag, 02.07.2007, 20:00 Uhr**  
Ortsgruppe Dortmund,  
Cafe Corso, Adlerstr. 83, Dortmund,  
 DO West,  403/404 Heinrichstr.


**Sonntag, 15.07.2007**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Überraschungstour**  
**10:15 Uhr** E Hbf  (ServicePoint)

**Dienstag, 17.07.2007, 19:30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen





**Dienstag, 24.07.2007, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen



**Dienstag, 31.07.2007, 18:35 Uhr**  
„Grenz-Treff“, Treffpunkt  OB-Sterkrade, Gleis 1 (siehe Seite 11)

**Arbeitsgruppe Essen und mittl. Ruhrgebiet:** Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstr. 11, Essen,   Essen Hbf

**O.Tram Oberhausen:** „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen,   Oberhausen Hbf

**Ortsgruppe Dortmund:** Nähere Informationen bei Oliver Stieglitz,  0231 815611,  [stieglitz@probahn-nrw.de](mailto:stieglitz@probahn-nrw.de)

**Regionalgruppe Hellweg/Hochstift:** Die Regionalgruppe hat wechselnde Treffpunkte. Infos bei Günter Fiedler,  02942 1598,  [fiedler@probahn-ruhr.de](mailto:fiedler@probahn-ruhr.de), oder Rainer Wester,  05258 940219,  [wester@probahn-ruhr.de](mailto:wester@probahn-ruhr.de).

Bitte hier abtrennen oder kopieren und einsenden. Oder einfach online Mitglied werden unter <http://www.pro-bahn.de/beitritt>  
PRO BAHN e. V. • Friedrichstraße 95 • 10117 Berlin •  030 20181742  030 20962586

## 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.) Beruf (freiwillig)

Datum, Unterschrift

**(Ruhrschiene 2007 #2 • Regionalverband Ruhr)**

Sie erleichtern uns die Arbeit mit einer  
**Einzugsermächtigung.**

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Kontonummer

BLZ

Kreditinstitut

bin ich – bis auf Widerruf – einverstanden.

Datum, Unterschrift

- Einzelmitglied 38,- € / Jahr
- Juniormitglied (≤ 26 Jahre) 26,- € / Jahr
- Familienmitgliedschaft 45,- € / Jahr
- Fördermitgliedschaft ab 80,- € / Jahr  
(Firmen, Institutionen, Kommunen)