



Orkan rettet Bahnstrecke Menden–Hemer

Märkischer Kreis. (os) Ende letzten Jahres sah alles nach einer planmäßigen Stilllegung zum 1. April 2007 aus. Doch aufgrund der Folgen des Orkans „Kyrill“ lebt die Strecke ein Jahr länger und wurde am 1. September sogar 125 Jahre alt.



Die noch verbliebene Reststrecke der ehemals durchgehenden Verbindung von Letmathe (Anschluss an Ruhr-Sieg-Strecke) über Iserlohn-Stadt–Hemer–Menden bis Fröndenberg (Anschluss an die obere Ruhrtalbahn) sollte zum 01.04.2007 dauerhaft stillgelegt werden, weil die Bundeswehr den Standort Hemer zum Jahresanfang endgültig verlassen hatte und somit diese Strecke auch nicht mehr für Panzertransporte benötigte. Personenverkehr gibt es schon seit 1989 nicht mehr.

Doch am 18. Januar tobte „Kyrill“ über Nordrhein-Westfalen und hinterließ insbesondere in Südwestfalen eine Schneise der Verwüstung, so auch im nördlichen Märkischen Kreis.

Schnell war klar: Ohne Bahnverladung lassen sich diese gewaltigen Holzmassen (im Märkischen Kreis allein 1,5 Mio Festmeter, das entspricht dem dreißigfachen Jahreseinschlag) nie und nimmer zu den Großabnehmern in Österreich, Süd- und Ostdeutschland transportieren.

Dennoch kam zunächst einmal die von DB-Netz betriebene Stilllegung, dazu passend am Vortag (31.03.) die stilvoll von den Eisenbahnfreunden Hönnetal in Szene gesetzte Abschiedsfahrt.

Parallel zu diesem Stilllegungsverfahren aber hat die Stadt Hemer, um schnellstmöglich die Holztransporte zu ermöglichen, auf eigene Kosten die gesamte Strecke angepachtet, das

Fortsetzung auf Seite 3 >>>

In dieser Ausgabe:

- Tarifstrukturreform im VRR**
- Aktueller Stand der Nahverkehrspläne**
- Neues vom Streit zwischen VRR und DB**
- KOMED-Kooperation**
- Vorweihnachtliche Termine**

Inhalt & Adressen

Inhaltsverzeichnis

Titel	1
Orkan rettet Bahnstrecke Menden–Hemer	
Inhalt & Adressen	2
Tarife	4
Tarifstrukturreform im VRR	
Regionales	6
Aktueller Stand der Nahverkehrspläne	
SPNV	10
Neues vom Streit zwischen VRR und DB	
Kurzmeldungen	11
KOMED-Kooperation: MVG, EVAG und DVG Soziale und vorweihnachtliche Termine	
Termine	12

Impressum

Herausgeb.: PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr
Auflage: 800 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), Toni Deenen (td), Axel Hercher (ah), 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 **Ruhrschiene** 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 (außer in Schulfreien) 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 Uentropfer 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, ☎ 0160 95714101, ☞ 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: Wolfgang Wewer, Halstenbachstr. 3, 51645 Gummersbach, ☎ 02261 72361

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

Bahnhofsgelände für die Holzverladung ertüchtigt und eine neue Lkw-Umfahrt gebaut, die Strecke frei geschnitten, den Antrag zum Betrieb einer nicht-öffentlichen Anschlussbahn (BOA-Betrieb) gestellt und nicht zuletzt die Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) mit der Betriebsleitung beauftragt – das alles in der rekordverdächtigen Zeit von nur fünf Monaten.

Am 21.06.2007 war es dann soweit, der erste beladene Holzzug konnte Hemer verlassen. Seitdem fahren jede Woche etwa drei bis vier Züge, in der Spitze sogar werktäglich die mit ca. 1.200 t (= ca. 2.000 Festmeter Holz) beladenen Ganzzüge, ab Hemer. Bis zum Ende der Pachtzeit am 31.05.2008 werden so vermutlich rund 250.000–300.000 Festmeter über Hemer auf die Bahn verladen worden sein, wodurch schätzungsweise 5.000 LKW-Fahrten quer durch die Republik vermieden werden.

Am 30.09. gab es für die Eisenbahnfreunde Hönnetal eine Premiere – sie fuhren ihren traditionsreichen Pendelverkehr von Menden zu den Hemer-Herbsttagen erstmals auf der nunmehr nicht-öffentlichen Anschlussbahn.

Wie geht es weiter?

Das ist zurzeit noch völlig offen. Einerseits ist 2010 Landesgartenschau in Hemer und böte einen guten Reaktivierungsanlass. Andererseits gibt es sehr konkrete Überlegungen, die Strecke bis dahin in einen Radweg umzuwandeln, um einen familientauglichen Anschluss an den Ruhrtal-Radweg zu erhalten. Auch wenn Radwege seit einiger Zeit als „Trassensicherung“ verkauft werden, es sollte sich keiner täuschen. Wenn die Schienen rausgerissen sind und Radfahrer die Trasse erobert haben, dann gibt es kein Zurück mehr, dann ist das Kapitel Eisenbahn in Hemer für immer tot.

Dabei sah es zwischenzeitlich einmal ganz viel versprechend aus. Schon Mitte der 90er Jahre, also nur wenige Jahre nach der Stilllegung von Iserlohn–Hemer–Menden, wurden Überlegungen für einen Stadtbahnbetrieb

à la Karlsruhe laut, die anstelle der siedlungsfernen Schleifenfahrt über das Westiger Feld eine siedlungsnah und direkte Führung von Iserlohn-Ost bis Hemer Bf vorsah. Eingebunden in die Planungen von Hagen und Dortmund ergab sich so eine regionale Schienennetzkonzeption, die den Ballungsrandbereich Nördlicher Märkischer Kreis umsteigefrei an die beiden Oberzentren angebunden hätte. Eine Reaktivierung der alten Strecke wäre aufgrund von Grundstücksverkäufen und Überbauungen sowieso nicht mehr möglich gewesen.

Die Ernsthaftigkeit der Planung lässt sich daran ablesen, dass die drei beteiligten Städte Iserlohn, Hemer und Menden zunächst die bauliche Machbarkeit prüfen und anschließend im Rahmen des Interkommunalen Verkehrsentwicklungsplans auch noch das Fahrgastpotenzial ermitteln ließen. Und die Zahlen sprechen eigentlich für sich, ca. 4.500 Fahrgäste zwischen Iserlohn und Hemer und immerhin noch 1.500 zwischen Hemer und Menden, von daher zweifelsfrei ein Reaktivierungskandidat.

Auch die IGVP ermittelte ähnliche Zahlenwerte und kam auf einen der wenigen wirklich positiven Nutzen-Kosten-Quotienten, nämlich auf 1,58! Im ganzen Regierungsbezirk Arnsberg gab es nur einen noch besseren Wert, für die Johannlandbahn im Siegerland.

Parallel zu diesen Überlegungen und Planungen aber kam die ganze Debatte um die Kürzung der Regionalisierungsmittel. Selbst fest geplante und in der IGVP als indisponibel eingestufte Reaktivierungen (insb. Brügge-Gummersbach) wurden von der zwischenzeitlich neu gewählten Landesregierung auf Eis gelegt oder sogar wieder in Frage gestellt.

Neue Planungen haben vor diesem Hintergrund aber wohl einfach keine Chance. Dabei wäre eine Reaktivierung der noch vorhandenen, wegen der Holzzüge unter Betrieb stehenden (!) Teilstrecke Hemer–Menden sicherlich sehr kostengünstig. Die schlechtere Alternative wäre ein Radweg im Rahmen der von CDU und FDP geforderten Landesinitiative „Alleinradwege auf stillgelegten Bahntrassen“.

Tarifstrukturreform im VRR

Rhein-Ruhr. (Ie) Seit mehreren Jahren wird im VRR die Einführung einer vierten Preisstufe diskutiert. Dadurch soll das Tarifsystem nicht nur gerechter werden, sondern auch höhere Einnahmen bringen. Hintergrund ist u. a. der Vertrag mit DB Regio, in dem eine bei längeren Fahrweiten ergiebiger Preisstruktur als Voraussetzung für die Abschmelzung der SPNV-Umlage, die von den Kommunen aufzubringen ist, vereinbart wurde. Ebenso ist dies Vorbedingung für die Ausdehnung des VRR-Tarifs auf die Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN).

Vor zwei Jahren wurde ein erster Entwurf in den VRR-Gremien wieder zurückgezogen, da die ursprüngliche Schätzung von 10 Mio. € Mehreinnahmen nach der Feinanalyse auf nur noch 6 Mio. € korrigiert werden musste. Bei der jetzigen Vorlage ist bislang von Mehreinnahmen in Höhe von 25 bis 44 Mio. € jährlich die Rede, wodurch die einmaligen Umstellungskosten der Unternehmen, die auf maximal 9 Mio. € geschätzt werden, in kurzer Zeit kompensiert würden.

Vier Preisstufen

Das jetzt vorgestellte Preisstufenmodell sieht – wie vor zwei Jahren – neben der Kurzstrecke vier Preisstufen A bis D vor. Wie bisher soll die Preisstufe A für Fahrten innerhalb einer Stadt oder bei kleineren Städten innerhalb eines Tarifgebiets (z. B. Recklinghausen/Herten) gelten. Ebenso soll die bisherige 2-Waben-Regelung weiter gelten, so dass Fahrten zwischen zwei benachbarten Waben in verschiedenen Städten (z. B. von Essen-Borbeck nach Oberhausen Süd) weiterhin in die Preisstufe A fallen. Allerdings wird geprüft, ob in insgesamt 11 (von 260) Fällen die Abgrenzung der Waben verändert werden soll, um insbesondere bestimmte Fahrten von City zu City nicht mehr zu erlauben, so zwischen Essen und Mülheim oder Mülheim und Duisburg.

Die Preisstufe B erlaubt bisher alle Wege in einem Tarifgebiet sowie allen angrenzenden Tarifgebieten, wodurch mindestens drei Tarifgebiete befahren werden können, z. B. von Mülheim bis Düsseldorf oder Bochum. Neu soll die Preisstufe B auf Fahrten zwischen zwei

benachbarten Städten beschränkt sein. Dabei wird allerdings die Aufteilung der fünf größten Städte in zwei Tarifgebiete (z. B. Dortmund Mitte/West und Dortmund Ost) aufgehoben, was bislang zu unübersichtlichen Verhältnissen führte. Gerade die Abgrenzung in Essen, bei der z. B. Stadtteile wie Kupferdreh und Burgaltendorf ebenso wie der Haltepunkt Essen Süd zum Tarifgebiet Essen Mitte/Nord zählten, war oft kaum nachvollziehbar.

Probleme mit der dritten Stadt

Nicht ganz geklärt ist, wie Fahrten zwischen zwei benachbarten Städten über eine dritte Stadt behandelt werden, so z. B. mit der S 3 von Essen nach Oberhausen über Mülheim oder von Essen nach Hattingen über Bochum-Dahlhausen. Im Gespräch ist, die Gültigkeit auf bestimmte übliche Fahrwege zu beschränken, was z. B. bei der Relation Essen–Oberhausen auch die Wege über Bottrop-Welheim (Linie 263 Essen-Karnap–Oberhausen-Sterkrade) oder Mülheim-Menden (mit Linie 151 von Essen-Kettwig) erlauben müsste.

Auch die Relation Dortmund–Hagen, wo kaum ein Fahrgast die direkte Fahrmöglichkeit über Hohensyburg nutzen dürfte, sondern üblicherweise über Witten, Wetter, Herdecke oder Schwerte gefahren wird, ist recht schwierig abzugrenzen.

Die neue Preisstufe C soll in einem größeren Gebiet als die bisherige Preisstufe B gelten. Dafür sind bisher 13 Regionen statt der bislang 49 Geltungsbereiche der Preisstufe B vorgesehen, die sich gegenseitig überlappen und meist Fahrten durch vier Tarifgebiete hin-

tereinander ermöglichen. So wäre zukünftig von ganz Essen aus ganz Düsseldorf mit Preisstufe C erreichbar, während heute nur vom Tarifgebiet Essen Süd aus das Tarifgebiet Düsseldorf Mitte/Nord in Preisstufe B fällt. Allerdings ist beim bisherigen Entwurf der Regionsabgrenzung nur die Fahrt über Ratingen möglich, da die Region 12, die Essen und Düsseldorf umfasst, weder Duisburg noch Oberhausen einbezieht. Andere Fahrmöglichkeiten in Preisstufe C sind z. B. von Bochum bis Unna, von Haltern bis Essen oder von Dortmund bis Wuppertal.

Fahrten im Gesamtnetz fallen dann in die neue Preisstufe D. Nicht betroffen von der Reform sind die nur für das Gesamtnetz angebotenen Schoko-, Semester- und BärenTickets.

Wer zahlt mehr?

Die Preise in der neuen Preisstufe C werden sich deutlich oberhalb der bisherigen Preisstufe B, aber merkbar unterhalb des heutigen C bewegen, während die Preisstufe D höher liegen dürfte als das heutige C. Allerdings ist die Preisspreizung heute beim Bartarif deutlich anders als bei den Zeitkarten, so dass hier auch unterschiedliche Anhebungen vorgesehen werden müssen.

Ein weiteres Element der angedachten Reform ist eine Preisdifferenzierung in den Preisstufen A und B für Großstädte und für die übrigen Tarifgebiete. Der höhere Preis ist bislang angedacht für alle kreisfreien Städte außer Bottrop sowie für das Tarifgebiet Neuss/Kaarst. In der Preisstufe B soll diese Preisdifferenzierung zur Vereinfachung des Vertriebs nur bei Zeitkarten gelten.

Unter Einbeziehung der Ergebnisse der jetzt abgeschlossenen Marktforschung soll es im November zu einer Entscheidung in den VRR-Gremien kommen, wobei aus dem kommunalem Raum schon Forderungen nach einem Aufschub laut wurden. Eine Umsetzung wäre zum 1.8.2008 zusammen mit der turnusmäßigen anstehenden Preisanpassung möglich, wobei dann die Laufzeit bis zum 31.12.2009 verlän-

gert würde. Zum 1.1.2010 ist als zweite Stufe der Tarifstrukturreform auch eine mögliche Änderung des Sortiments angedacht. Parallel wird ermittelt, wie die Auswirkung der neuen Preisstruktur im Bereich der VGN wären. Eine sofortige Einbeziehung der VGN in den VRR-Tarif ist allerdings nicht vorgesehen.

Aus Fahrgastsicht sind höhere Preise erst einmal kritisch zu sehen, insbesondere wenn hierbei merkbare Fahrgastverluste einkalkuliert werden. Der VRR hätte aber zusammen mit dem AVV und der VGN mit vier immer noch die geringste Anzahl an Preisstufen, so dass man nicht von einer starken Verkomplizierung reden kann, zumal die Aufteilung von Städten in zwei Tarifgebiete entfiel. Auch kann man der neuen Tarifstruktur insgesamt eine höhere Gerechtigkeit zusprechen. Aber – vom Sonderfall Duisburg Nord nach Düsseldorf Süd (bisher C, neu B) abgesehen – würde wohl nur der relativ kleine Anteil der Fahrgäste, die bisher mit C fahren müssen und zukünftig auch in Preisstufe C landen, von günstigeren Preisen profitieren.

Stadtgrenzen im Ballungsraum

Wenn die Preisstufe B deutlich weniger ermöglicht und trotzdem gleich teuer oder aufgrund der allgemeinen Tarifanpassung und der angedachten Differenzierung nach Stadtgröße sogar noch teurer würde, lässt sich das schlecht in der Öffentlichkeit verkaufen. Und zukünftig würden auch schon recht kurze Strecken in die Preisstufe C fallen, wenn zweimal Stadtgrenzen überquert werden, so bei der Fahrt von Herne-Börnig nach Dortmund-Bövinghausen (7 km) oder von Essen-Dellwig nach Duisburg-Meiderich Ost (8 km). Müssen in der Metropolregion Rhein-Ruhr die Stadtgrenzen, die sich leider schon im Angebot der kommunalen Unternehmen deutlich merkbar machen, auch im Tarif noch krasser als bisher widerspiegeln?

Auch die Abgrenzung der größeren Städte mit höheren Preisen ist problematisch. Zwar wird auf das Beispiel des VRS verwiesen, wo

in Köln und Bonn deutlich höhere Preise gelten, aber nicht in Leverkusen. Nimmt man dies zum Vorbild, dürften aufgrund des Angebots die höheren Preise nur in Düsseldorf, Essen und Dortmund angewandt werden. Die Unterschiede im Verkehrsangebot zwischen Düsseldorf und Remscheid sind bestimmt größer als die zwischen Remscheid und Witten/Wetter/Herdecke. Vielleicht wäre eine Lösung, auf die schwer vermittelbare Preisdifferenzierung im

Bartarif (mit einem Bottroper 4er-Ticket A dürfte dann nicht mehr in Essen gefahren werden) zu verzichten und hingegen im Zeitkartentarif eine größere Spreizung mit drei verschiedenen Stufen z. B. für Dortmund, Mülheim und Hattingen/Sprockhövel vorzusehen.

Auf keinen Fall sollte aber eine Entscheidung übers Knie gebrochen werden, nur weil Verkehrsbetriebe oder Kämmerer eine schnelle Einnahmesteigerung wünschen.

Aktueller Stand der Nahverkehrspläne

Ruhrgebiet. (td/gb/js/le) Zwar sieht die Neufassung des ÖPNV-Gesetzes NRW ab 2008 nicht mehr die regelmäßige Überprüfung der Nahverkehrspläne alle fünf Jahre vor, derzeit steht aber in vielen Städten und Kreisen die zweite Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) an oder wird die erste gerade abgeschlossen. PRO BAHN hat vielerorts den Fortschreibungsprozess mit Anregungen, Stellungnahmen oder sogar kompletten eigenen Konzepten begleitet.

Darüber haben wir bereits mehrfach in der Ruhrschiene berichtet. Nun bieten wir eine Übersicht über den Stand der Dinge in den betroffenen Ruhrgebietskommunen. Über den Fortschreibungsstand der Nahverkehrspläne der Zweckverbände für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) werden wir in einer späteren **Ruhrschiene** berichten.

In Bottrop wurden bereits am 20. August die meisten Maßnahmen des erst in diesem Jahr beschlossenen 2. Nahverkehrsplans umgesetzt. Wie in der **Ruhrschiene 2006#4** bereits vorgestellt wurden der SB 16 Essen Hbf-Bottrop ZOB und der CE 50 Bottrop Hbf-Kirchhellen-Dorsten zu einer Linie zusammengefasst und somit neben verlängerten Betriebszeiten auf dem Abschnitt Essen Hbf-Bottrop Hbf viele durchgehende Direktverbindungen, z. B. Kirchhellen-Essen, geschaffen.

Im gleichen Korridor wurde die Linie 261 ZOB-Kirchhellen unter der neuen Liniennummer 251 über Fuhlenbrock geführt und damit eine Verdoppelung des Fahrtenangebots Innenstadt-Fuhlenbrock erreicht. Die durch die alte Linie 261 angebundene Siedlung an der Richard-Wagner-Schule, das Marienhospital und das Museumszentrum Quadrat werden durch eine neue Linie 267 ZOB-nördliche Innenstadt (Rathaus)-Marienhospital-Richard-Wagner-Schule vorerst nur im Halbstundentakt,

der allerdings auch am Wochenende angeboten wird, bedient.

Der betrieblich und von der Fahrgastakzeptanz her (lange Fahrzeiten) schwierige Abschnitt Ebel-Hbf-Südring-ZOB der Linie 259 wird in der Form aufgegeben und im Zuge der Auftrennung der alten Ringlinie 262 Hbf-ZOB-Fuhlenbrock-Eigen-Batenbrock-Hbf durch Teilabschnitte der neuen Linien 261 Ebel-Hbf-ZOB-Fuhlenbrock-Eigen und 262 Eigen-Batenbrock-Hbf-Südring-ZOB ersetzt.

In Eigen fahren die Busse der Linie 261 als 262 weiter und umgekehrt. Damit bleibt der Ringliniencharakter erhalten und es sind weiterhin alle Querverbindungen wie z. B. von Batenbrock zum Nordfriedhof ohne Umsteigen möglich.

Sparzwang und ...

Der Kreis Recklinghausen finanziert in Gladbeck nur noch einen 30-Minuten-Takt auf allen Stadtlinien. Das hat auch Konsequenzen

für die Bottroper Stadtteile Boy und Welheim, da die vorher als Linie 188 bis Dorsten führende Linie 189 E-Karnap–Welheim–Boy–Gladbeck vom Gladbecker Sparkonzept betroffen ist (werktags 30- statt 20-Min.-Takt).

Um trotzdem eine gute Anbindung des Gewerbestrassenparks Boy zu gewährleisten, wird die Linie 265 ZOB–Boyer Markt–Reulstraße bis zur Weusterstraße verlängert und auch abends und am Wochenende betrieben, dann aber nur als Pendelfahrten zwischen Boyer Markt und Weusterstraße. Im Gegenzug fährt die Linie 189 statt durch den Gewerbestrassenpark Boy durch die Kranefeldstraße nach Gladbeck, was wiederum eine Verkürzung der nur im Stundentakt verkehrenden Linie 266 ZOB–Batenbrock–Boy ermöglicht, die jetzt an der Wilhelm-Tenhagen-Straße endet.

Im Nachtnetz wird die Linie NE 19 ZOB–Boy–GE-Horst neu eingeführt. Sie verkehrt in den Wochenendnächten bis gegen 5 Uhr morgens ebenso wie der um ein Fahrtenpaar erweiterte NE 18 ZOB–Fuhlenbrock–Kirchellen. Auch die Betriebszeiten des NE 2 ZOB–Eigen–Gladbeck–Recklinghausen werden zumindest auf Bottroper Stadtgebiet bis auf 5 Uhr ausgedehnt, und zwar in der Relation ZOB–Eigen durch Einrückfahrten in den dortigen Betriebsbahnhof.

... trotzdem Verbesserungen

Verbesserungen in Zeiten knapper Kassen! Dass das durchaus mit Phantasie und Pragmatismus möglich ist, zeigt mehr als eindrucksvoll die Umsetzung des Bottroper Nahverkehrsplans. Es ist deutlich erkennbar, dass hier fähige Verkehrsplaner von Planungsbüros und Verkehrsbetrieben Hand in Hand gearbeitet haben.

Zeichnet für die kostenneutralen Verbesserungen der Verbindungen Ebel–ZOB (Beschleunigung), Fuhlenbrock–ZOB–Hbf (Taktverdichtung durch 251 und Beschleunigung 262) und im Bereich Boy wohl das beauftragte Planungsbüro verantwortlich, so trägt die Verbesserung beim NE 2 eindeutig die Hand-

schrift der Vestischen. Viele weitere Details im Liniennetz und in der Fahrplangestaltung legen Zeugnis ab von dieser wirklich gelungenen Umsetzung des Nahverkehrsplans.

Arbeit wartet trotzdem noch auf alle Beteiligten. So schreit die Linie 259 förmlich danach, auf dem Abschnitt Bottrop ZOB–Gladbeck endlich in den SB 91 OB–BOT–GLA–GE-Buer integriert zu werden, der alle 10 Minuten zwischen Oberhausen und Bottrop fährt, aber nur jede zweite Fahrt bis Gladbeck und GE-Buer durchführt. Gleiches gilt für die Wochenendfahrten Weusterstraße–Boyer Markt der Linie 265, die mit den am Boyer Markt endenden Kurzfahrten der 260 verbunden werden sollten.

Eine Überlagerung des 20-Min.-Taktes der Linie 263 mit dem neuen Halbstundentakt der Linie 189 in der Relation Welheim–E-Karnap (Anbindung U 17) macht gar keinen Sinn; verkehrlich nutzbar ist nur der 20-Minutentakt der Linie 263. Besonders unsinnig sind hier die in gegenläufiger Richtung betriebenen Ringfahrten der beiden Linien in E-Karnap (Hinfahrt 263 über Arenbergstraße, Rückfahrt über Ruhrglas; 189 anders herum.) In der Praxis bedeutet das für Fahrgäste aus Welheim, dass sie zwar alle 20 Minuten zur Ruhrglas fahren können, aber nur zweimal stündlich zurück.

Das Problem kann zwar momentan nur in Essen durch den Bau einer Wendemöglichkeit oder einer Durchbindung der Linie 263 in Richtung GE-Horst Süd gelöst werden, aber die Zeiten des Kirchturmdenkens sind hoffentlich vorbei, so dass eine gemeinsame Problemlösung durch die Städte Gladbeck, Bottrop, Essen und Gelsenkirchen möglich sein sollte.

Essen

Die Veröffentlichung des NVP Essen verzögert sich weiter. Als Grund wird von der Stadtverwaltung die umfangreichen Organisationsarbeiten für die Loveparade im August angeführt. Nach derzeitigem Stand soll der NVP am 18.12.07, also kurz vor Weihnachten veröffentlicht werden. PRO BAHN Ruhr soll dann bis 31.01.08 eine Stellungnahme abgeben. Revo-

lutionäres wird aus Essen nicht zu erwarten sein. Angesichts der desaströsen Finanzsituation der Stadt Essen werden die Verbesserungen eher punktuell sein.

Gelsenkirchen

Nachdem in den letzten Jahren Fahrplanänderungen in Gelsenkirchen immer das Ziel von Kostensenkungen hatten und die Optimierungen allein dem Ziel dienen, die Verschlechterungen für die Fahrgäste in Grenzen zu halten, wurde jetzt ein Ingenieurbüro mit der überfälligen Fortschreibung des Nahverkehrsplans beauftragt. Insbesondere in den Bereichen Bulmke-Hüllen, Bismarck und Erle sieht PRO BAHN die Notwendigkeit einer kompletten Umstrukturierung des Busnetzes. Dabei sollen insbesondere zwei Grundsätze verfolgt werden: Klare, direkte Linienwege erhöhen die Akzeptanz und Merkbarkeit bei den Fahrgästen, und ein Stundentakt kann in einer Großstadt praktisch nicht als Angebot gelten.

Herne

In Herne hatte PRO BAHN bereits Ende 2001 ein umfangreiches Konzept zur Fortschreibung des 1998 erstmals beschlossenen NVP vorgelegt. Doch die Stadtverwaltung ließ sich Zeit und beauftragte erst 2004 das Kölner Planungsbüro Südstadt mit der Entwicklung eines neuen NVP. Im Juni 2007 sind nun endlich die beschlossenen Änderungen in den Stadtbezirken Wanne und Eickel im Fahrplan umgesetzt worden, die – teilweise unter Einbeziehung der PRO-BAHN-Vorschläge – deutliche Verbesserungen in der Erschließung von Bickern, Unser-Fritz und Röhlingshausen bringen. Negativ fällt aber auf, dass sich sowohl Stadtgrenzen als auch Konzessionen unterschiedlicher Verkehrsunternehmen als beinahe unüberwindliche Hindernisse entpuppt haben.

Derzeit läuft die Planung für den neuen NVP in der östlichen Stadthälfte. Dort zeichnet sich ab, dass die beinahe zum Ring geschlossene Linie 333 wie von PRO BAHN gefordert am Herner Bahnhof aufgetrennt wird. Für den

nördlichen Teil ist eine Taktverdichtung durch zwei überlagerte Halbstundentakt-Linien bis Friedrich der Große im Gespräch. Auch für weitere Linien sind Neuverknüpfungen am Bahnhof geplant. Die Linie 303, deren Linienweg schon bei der Einführung Anfang 2001 nach dem Aus des Entertainment-Centers überholt war, soll die Abschnitte durch Feldkamp und nach Börnig verlieren, die aufgewertet und anderen Linien zugeschlagen werden sollen.

Der Herner Süden soll besser erschlossen werden. So ist für die Linie 367 nun ein Halbstundentakt im Gespräch. Die Linie 312 soll über die Flottmannstraße geführt werden – nach derzeitigen Planungen aber nicht, wie von PRO BAHN gefordert, über die Stadtgrenze ins Bochumer Zillertal verknüpft werden, sondern eine kleinere Schleifenfahrt durch das Wohngebiet kurz vor der Stadtgrenze drehen. *Hier wird „aus Angst vor der Stadtgrenze“ mal wieder eine Chance zu einer kostensparenden Verbesserung vertan.*

Derzeit werden Konzepte für den Bereich Sodingen entwickelt. Hier setzt sich PRO BAHN dafür ein, die Linie 321 kostenneutral direkt in die Herner Innenstadt zu führen. Auch für andere Stadtteile werden durch Neuordnung der Linien bessere Direktverbindungen angestrebt.

Castrop-Rauxel

Am 7. Januar 2008 wird der aus dem neuen NVP resultierende Fahrplan in Castrop-Rauxel umgesetzt. Der Ausarbeitung des neuen NVP im Kreis Recklinghausen war von deutlichen Sparvorgaben geprägt. Umso erfreulicher, dass die Einschnitte in Castrop-Rauxel nicht so tief werden, wie von den Gutachtern vorgeschlagen. So wird die Buslinie 481 nun doch nicht vollständig eingestellt und durch zwei Anruf-Sammel-Taxi-Angebote nach Becklem und zum Waldfriedhof ersetzt. Stattdessen werden diese beiden Äste nun doch weiterhin als Linie 481 verbunden, wobei sogar die Erschließung in der Becklemer Heide deutlich verbessert wird. So sind weiterhin der Hauptbahnhof und die meisten weiterführenden

Schulen umsteigefrei und ohne Aufpreis zu erreichen. Lediglich in die Altstadt muss zukünftig umgestiegen werden. Hinzu kommen Bedienungslücken am späten Vormittag und in der Schwachverkehrszeit.

Die Linie SB 22 wird zwischen Datteln und Castrop-Altstadt zukünftig auf einen Halbstundentakt verdichtet und gemeinsam von DSW und Vestischer betrieben.

Bochum

In Bochum ist die erste Fortschreibung des NVP seit einiger Zeit in Arbeit. Mehrfach wurde die Vorlage eines Planentwurfs angedeutet, eine konkrete Terminplanung liegt allerdings nicht vor. Mit der Aufstellung wurde wieder die BOGESTRA betraut, womit Bochum als letzter Aufgabenträger im Ruhrgebiet auf die Einbeziehung externer Gutachter verzichtet.

Ennepe-Ruhr-Kreis

Mit der zweiten Fortschreibung des NVP im Ennepe-Ruhr-Kreis ist das Kasseler Planungsbüro PGN beauftragt. Bereits im Juni fand ein erster Gesprächstermin zwischen Kreis, Gutachtern, VCD und PRO BAHN statt. Inzwischen haben die Gutachter Leitlinien zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreis vorgelegt. Dabei soll der ÖPNV auf Relationen mit einer überdurchschnittlich hohen Nachfrage angebotsorientiert ausgerichtet werden, in den eher ländlichen Teilräumen hingegen bedarfsorientiert im Sinne einer Mindestbedienung für die Mobilität der nichtmotorisierten Bevölkerung. Eine anstehende Frage ist die eventuelle Umstellung des Taktrasters von 10-/20-Minuten auf 15-/30-Minuten auch im nördlichen Kreisgebiet (im Raum Gevelsberg/Ennepetal/Schwelm war dies bei der letzten Sparrunde erfolgt), was vor allem in Witten beim Anschluss an die S-Bahnen in Dortmund und Bochum zu Problemen führen würde.

Vorweg war ein anderes Büro mit der Untersuchung des Weiterbetriebs der Straßenbahn zwischen Witten und Heven beauftragt worden (siehe **Ruhrschiene 2007#3**). Das

jetzt vorliegende Gutachten empfiehlt eine Stilllegung aus Kostengründen.

Die hierbei in den untersuchten Varianten unterstellten Betriebskonzepte sind allerdings verkehrlich teilweise so unsinnig, dass nach unserer Ansicht dieses Gutachten in der jetzt vorliegenden Form keine Basis für eine so weitreichende Entscheidung liefern kann. Hinzu kommt, dass überhaupt keine Änderungen der Verkehrsnachfrage eingerechnet wurden, so dass der Einspareffekt möglicherweise durch zurückgehende Fahrgeldeinnahmen weitgehend aufgehehrt werden könnte.

Kreis Unna

Die Fortschreibung des NVP im Kreis Unna steht unter einem deutlichen Spardiktat. Insgesamt soll das in den letzten Jahren ausgeweitete Leistungsangebot nach dem vorliegenden NVP-Entwurf deutlich reduziert werden, wovon die Angebote in allen Städten und Gemeinden betroffen sind. Maßstab war vor allen Dingen die Fahrgastnachfrage.

Die Gutachter vom Regionalverband Ruhr (RVR) erarbeiteten verschiedenen Maßnahmenpakete, die aufgrund der umlaufbedingten Fahrzeugbindungen verschiedener Linien zusammengepackt werden mussten.

Herausgekommen ist ein Konzept der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ im Kreis, das durch in Verantwortung der einzelnen Städte und Gemeinden erbrachte zusätzliche Verkehrsangebote ergänzt werden kann.

In der größten Stadt des Kreises, Lünen, liegt alternativ ein Fachkonzept der Stadt vor, das noch größere Einsparungen vorsieht. Dies würde nach Ansicht der Gutachter keine ausreichende Verkehrsbedienung mehr für die Stadt gewährleisten, die als einzige im Kreis zum Ballungskern des Ruhrgebiets zählt.

Insgesamt soll der finanziellen Aufwand der Kommunen für den ÖPNV um 5,7 % gesenkt werden, die nicht bezifferten Leistungsreduzierungen dürften in einer ähnlichen Größenordnung liegen. Die Fahrgastnachfrage soll um weniger als 1 % sinken.

Neues vom Streit zwischen VRR und DB

Gelsenkirchen (Ie) Nach der Eskalation der Auseinandersetzung zwischen VRR und DB Regio (siehe **Ruhrschiene 2007#3) wird jetzt nicht nur mit juristischen, sondern auch mit publizistischen Mitteln gekämpft.**

Nachdem der VRR auf dem Verwaltungsgerichtsweg die DB zunächst für einen Monat dazu zwang, die üblichen Zusatzleistungen zu Bundesligaspielen zu fahren, lenkte die DB ein und sagte auch für die Folgezeit solche Zusatzleistungen zu. Dies umfasst auch die vorweihnachtlichen Verstärkerleistungen.

Love Parade fast ohne DB

Der Zusatzverkehr zur Love Parade von Essen aus wurde mit Ausnahme des RE 2 (hier fährt DB Regio nach gewonnener Ausschreibung nach einem besonderen Verkehrsvertrag) durch die im VRR tätigen NE-Bahnen Prignitzer Eisenbahn, NordWestBahn, RegioBahn und Abellio auch auf den von der DB gefahrenen Strecken durchgeführt und verlief im Verhältnis zur überraschend großen Besucherzahl problemlos. Der Essener Hbf hingegen stellte sich wie von uns vorausgesagt als Hauptengpass heraus und musste immer wieder wegen Überfüllung geschlossen werden.

Meinungskrieg auf Hochglanz

Erste Verhandlungen waren im Frühjahr gescheitert. Hierbei sollten über den jetzigen Vertragszustand hinaus, der für die S 2, S 3 und S 4 auch zukünftig den Einsatz der lokbespannten S-Bahn-Garnituren vorsieht, auch diese Linien auf neue S-Bahn-Triebwagen der Baureihen 422 und 423 umgestellt werden.

Im Juli legte die DB eine Hochglanzbroschüre auf, in der sie die Vorteile des neuen S-Bahn-Konzepts im Knoten Düsseldorf (wir berichteten in der **Ruhrschiene 2007#2**) herausstellte. Eine zweite Verhandlungsrunde im Sommer, bei der nicht mehr von der zusätzlichen Beschaffung neuer S-Bahn-Triebwagen die Rede war, die DB aber auch ihre Forderung nach Verlängerung des S-Bahn-Vertrags

um fünf Jahre fallen ließ, scheiterte ebenfalls an den unterschiedlichen Preisvorstellungen.

Dies nahm der VRR zum Anlass, ebenfalls eine Broschüre herauszugeben, um die Details zu erläutern. Waren in der ersten Verhandlungsrunde noch Einsparungen von 12 Mio. € pro Jahr für den VRR möglich gewesen, sollten in der zweiten nur noch 4 Mio. € pro Jahr herauskommen.

Der VRR monierte, dass die Einsparungen durch die Linienveränderungen, die zu einem wirtschaftlicheren Fahrzeugeinsatz bei der DB geführt hätten, auch nicht anteilig an den VRR weitergereicht werden sollten. Zitat VRR: „Dies führt dazu, dass der Gewinn pro Zugkilometer für die DB im Raum Düsseldorf weiter steigt; der produktspezifische Preis für den VRR bleibt konstant.“

Ein Eingehen auf die DB-Vorschläge hätte für den VRR bedeutet, dass er seine rechtliche Position bei der Klage aufgrund des Preisrechts selbst geschwächt hätte. Das Preisrecht besagt, dass bei Verträgen zwischen einem öffentlichen Auftraggeber und einem privaten Auftragnehmer im Interesse des Gemeinwohls marktübliche Preise zu vereinbaren sind. Da der Globalvertrag zwischen DB Regio und VRR nicht durch eine Ausschreibung, sondern über eine Direktvergabe ohne Wettbewerb abgeschlossen wurde, ist nach Ansicht des VRR eine preisrechtliche Prüfung zwingend erforderlich.

S-Bahn-Konzept auf Eis gelegt

Zum Fahrplanwechsel im Dezember wird nun das neue Konzept im Knoten Düsseldorf nicht eingeführt. Die gleichzeitig geplanten Einsparungen auf der S 8 und der S 5 werden nur teilweise umgesetzt durch einen durchgehenden 20-/40-Minuten-Takt Wuppertal-Oberbarmen–Hagen–Witten–Dortmund tagsüber.

KOMED-Kooperation: MVG, EVAG und DVG

Mülheim/Essen/Duisburg. (ah) Die drei Nahverkehrsbetriebe MVG, EVAG und DVG arbeiten nun enger zusammen. Mit einer neuen Kooperation wollen die Unternehmen zeigen, dass sie mehr verbindet als sechs Linien zwischen Essen und Mülheim und eine zwischen Mülheim und Duisburg.

Mitte September wurde mitgeteilt, dass sich die Ziele unter Beibehaltung der unternehmerischen Eigenständigkeit vor allem am Zwang zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und der Qualitätssicherung orientierten.

Vor diesem Hintergrund wurden in den letzten Monaten mit den Bereichen Vertrieb und Marketing, Infrastruktur (z. B. Werkstätten) und Verkehrsmanagement drei Kooperationsfelder gefunden.

In den Bereichen Infrastruktur und Verkehrsmanagement ist angedacht, durch die Nutzung einheitlicher Systeme und Produkte zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit zu gelangen. Hier stecke das Potenzial in vielen Details, wie z. B. in der Erstellung von Fahrplänen oder bei der Wartung und Reparatur von Rolltreppen: Bisher musste diese Leistung in Mülheim und Es-

sen fremd vergeben werden, weil es dafür keine Werkstatt gab. Bei der DVG dagegen gibt es dafür Fachleute.

Im Bereich Marketing und Vertrieb soll die Kooperation sogar bereits erste Früchte tragen: So seien gemeinsame Aktionen nicht nur kostengünstiger, sondern auch wesentlich besser für die Fahrgäste zu kommunizieren. Weitere Einsparungen ließen sich durch die Standardisierung von Prozessen und die Nutzung einheitlicher Software bei der Verwaltung von vertriebsrelevanten Daten realisieren.

PRO BAHN begrüßt die Zusammenarbeit der drei Betriebe. Besonders das Verhältnis zwischen MVG und DVG war in der Vergangenheit nicht das Beste. Mit dem neuen von der DVG gekommenen Geschäftsführer musste sich das zwangsläufig ändern.

Soziale und vorweihnachtliche Termine

Dortmund/Mülheim. (os/le) Im Rat der Stadt Dortmund zeichnet sich eine Mehrheit für ein Sozialticket ab. Demnach sollen Berechtigte für weniger als zwanzig Euro im Monat Bus und Bahn nutzen können. Ein Schritt in die Richtung, aber ist das wirklich die beste Lösung? Am Mittwoch, 21.11.2007, 19 Uhr, findet dazu eine Diskussion mit einem Eingangsreferat von Prof. Dr. Christoph Butterwegge, Köln, im Dietrich-Keuning-Haus, Leopoldstraße 50–58 statt.

PRO BAHN Ruhr setzt die Reihe von Außenterminen auch in der kalten Jahreszeit fort.

Am Dienstag, den 4. Dezember, möchten wir uns den Baufortschritt in der Mülheimer Innenstadt (Aufhebung der Kaufhofumfahrung durch die Straßenbahn) anschauen. Der Treffpunkt ist vor dem Reisezentrum im Mülheimer

Hauptbahnhof um 19:30 Uhr. Hier haben wir zunächst die Gelegenheit, den mangelnden Fortschritt bei der Modernisierung dieses Bahnhofs in Augenschein zu nehmen.

Wie in den Vorjahren treffen wir uns beim letzten Monatstreffen des Jahres nicht im VUZ in Essen, sondern zu einem Weihnachtsessen in einer Gaststätte der Region. Dieses Jahr findet das am Dienstag, den 18.12. um 20:00 Uhr im Restaurant „Brinkhoff's No. 1“ (Brauhaus der Brinkhoffs-Brauerei) – Markt 6 in der Dortmunder Innenstadt (zwischen Kampstraße und Reinoldikirche) statt. Wir treffen uns um 19:20 Uhr im Dortmunder Hauptbahnhof vor dem Reisezentrum (Ankunft RE 1 aus Aachen wird abgewartet), um über den Weihnachtsmarkt zum Lokal zu finden. Nachzügler können direkt zum Brinkhoff's No. 1 kommen.

Termine

Zitat des Jahres

Essen. (le) Oberbürgermeister Dr. Wolfgang Reiniger in einer Pressemitteilung der Stadt zum Umbau des Hauptbahnhofs: „Die Weichen sind jetzt endgültig auf Grün gestellt. 2010 werden wir einen Bahnhof haben, der der Stadt Essen angemessen ist.“

Lieber Herr Reiniger, wenn wir dann auch noch die Signale umlegen, dann sieht es am Hauptbahnhof so aus wie auf der Rheinischen Bahn am Nordbahnhof. Wenn Sie schon Bilder aus der Bahnwelt benutzen, fragen Sie vielleicht vorher jemanden, der etwas davon versteht.

Samstag, 10.11.2007, 10:30 Uhr
Fachkommissionstag von PRO BAHN NRW, u. a. FK Tarife zu VRR-Taristrukturreform,
VUZ, Maxstr.11, Essen,
☎ ☎ ☎ Essen Hbf

Montag, 12. – Mittwoch, 14.11.2007
PRO BAHN NRW auf der rail#tec 2007 in den Westfalenhallen Dortmund, ☎ 45/46 Westfalenhallen

Dienstag, 20.11.2007, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Mittwoch, 21.11.2007, 19:00 Uhr
Diskussionsveranstaltung unter Beteiligung von PRO BAHN:
„Mobilität für alle? Das Sozialticket in Dortmund“ (siehe Seite 11),
Dietrich-Keuning-Haus, Leopoldstr. 50–58, Dortmund,
☎ 41/47 Leopoldstraße

Dienstag, 27.11.2007, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 04.12.2007, 19:30 Uhr
ÖPNV-Ortstermin Mülheim (Ruhr),
Treffpunkt: ☎ ☎ ☎ Mülheim Hbf,
vor Reisezentrum (siehe Seite 11)

Samstag, 08.12.2007
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Durch den Weihnachtswald ins Mittelalter
15:15 Uhr E Hbf ☎ (ServicePoint)

Dienstag, 20.12.2007, 19:20 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Weihnachtstreffen in Dortmund
Treffpunkt Dortmund Hbf ☎
ServicePoint (siehe Seite 11)

Mittwoch, 26.12.2007, 20:00 Uhr
Achtung: Terminverschiebung!
O.Tram Oberhausen

Mittwoch, 26.12.2007, 18:00 Uhr
Arbeitsgruppe Dortmund,
Jahresplanung,
Café Corso, Adlerstr. 83, Dortmund,
☎ DO-West, ☎ 404 Heinrichstraße

Dienstag, 15.01.2008, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Dienstag, 22.01.2008, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Die aktuelle Terminübersicht und weitere Informationen im Internet: www.probahn-ruhr.de/termine

Arbeitsgruppe Essen, Bottrop, Mülheim: 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
Regionalgruppe Hellweg/Hochstift: Die Regionalgruppe hat wechselnde Treffpunkte. Infos bei Günter Fiedler, ☎ 02942 1598, ✉ fiedler@probahn-ruhr.de, oder Rainer Wester, ☎ 05258 940219, ✉ 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

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)