



Neues von der Bogestra

Bogestra-Land. (le/red) Am 14. Januar wurde der neue zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) am Wittener Hauptbahnhof eröffnet. Der bisherige ZOB auf dem Kornmarkt am Rathaus wurde geschlossen und das Gelände verkauft. Mit dem Fahrplanwechsel am 9. Januar fahren daher mehr Linien als bisher den Hauptbahnhof an.



Der neue ZOB am Wittener Hauptbahnhof

Foto: Oliver Stieglitz

Wer das bisherige Bahnhofsumfeld kannte, wird sich wundern, woher der Platz für den ZOB stammt. Tatsächlich handelt es sich überwiegend um nicht mehr benötigte frühere Gleisflächen in Hochlage. Daher musste die alte Stützmauer zu den Gleisen entfernt, das Gelände ausgekoffert und eine neue Stützmauer errichtet werden. Am neuen ZOB stehen jetzt vier Haltestellenplätze zur Verfügung, die jeweils zwei Busse aufnehmen können. Durch

In dieser Ausgabe:

- S. 1 - 2: Bogestra**
- S. 3 - 6: SPNV**
- S. 7 - 8: MVG, Vestische**
- S. 9 - 11: Vermischtes**
- S. 11 - 12: Impressum, Termine**

die dreieckige Gestaltung ist auch eine Wendefahrt über den ZOB aus Richtung Saalbau leicht möglich. Die Ausfahrt Richtung Saalbau erfolgt frei, während die Ausfahrt Richtung Bahnhofstraße über eine Signalanlage geregelt wird – nach Beobachtungen vor Ort noch nicht ganz optimal. Auf dem ZOB gibt es jetzt eine moderne WC-Anlage, im Bahnhof selbst war zuletzt kein Kunden-WC mehr vorhanden.

Für den Bau des ZOB wurden über 6 Mio. Euro eingesetzt, wovon der VRR den Löwenanteil als Förderung nach § 12 ÖPNVG NRW beisteuerte.

Fahrplanwechsel

Mit dem neuen Fahrplan fahren jetzt alle Innenstadtlinien bis auf die Linie 379 und die Straßenbahn den ZOB an, wodurch der Übergang zum SPNV für einige Relationen deutlich verbessert wird. Die Linie 378 bindet zu den Zeiten, zu denen sie bis Bommern geführt wird, den ZOB durch eine Stichfahrt an, ansonsten endet sie am ZOB.

Kritik wurde an der zu kleinen Beschriftung der Linienzielschilder an den Haltestellen geäußert, ebenso an der unzureichenden Beschilderung von der Bahnhofshalle aus, ansonsten ist der Wittener ZOB eine gelungene Planung, die zusammen mit der erfolgten Öffnung des Einkaufsbereichs zum Hauptbahnhof hin den ÖPNV in der Stadt aufwertet.

Bogestra-Fahrenheit 451

Ray Bradbury zeichnet in seinem Roman Fahrenheit 451 eine düstere Zukunft ohne Bü-

cher. Sowohl das Buch als auch die Verfilmung von Francois Truffaut gehören zu den Klassikern der Moderne. Ob sich die Bogestra davon inspirieren ließ, als sie entschied, in diesem Jahr kein Fahrplanbuch mehr herauszugeben?

In den Kundenzentren der Bogestra sind nun Linienfahrpläne erhältlich, wie es sie auch schon seit Jahren bei der EVAG gibt, dort aber zusätzlich zum klassischen Fahrplanbuch. Allerdings gibt es diese Linienpläne nur für Bogestra-Linien, obwohl auch andere Verkehrsunternehmen im Bogestra-Land verkehren, z.B. die DB oder die Vestische. Zusätzlich werden die Liniennetzpläne für 50 Cent verkauft.

Nach Angaben der Bogestra hätten sich nur 30 Prozent der Kunden in einer Umfrage für die Beibehaltung des Fahrplanbuchs ausgesprochen. Kein anderes Produkt würde bei einem solchen Ergebnis eingestellt. Auch der VCD Kreisverband Bochum-Gelsenkirchen kritisiert die Einsparung: „Sicher werde heute vieles auch übers Internet abgerufen, aber nicht jeder nutze das und schon gar nicht habe man überall einen PC oder ein internetfähiges Handy dabei. Die Telefonauskunft (01803/504030) sei hilfreich, aber kostenpflichtig, zudem müsse man sich Notizen machen können.“

Im Roman besteht Hoffnung, weil die Betroffenen die Bücher auswendig lernen und dieses Wissen dann mündlich an die nächsten Generationen weiter geben. Dies kann aber natürlich keine Option für die Kunden der Bogestra sein. Daher fordern wir die Wiedereinführung des Fahrplanbuchs, und sei es im zweijährigen Wechsel mit einem Änderungsheft.

Essen Hbf jetzt ganz fertig

Essen. (le) Ein Jahr nach Ende der Kulturhauptstadt ist jetzt der Umbau des Hauptbahnhofs endlich abgeschlossen worden, der Ausgang des Osttunnels zur Innenstadt ist wieder geöffnet.

An der Treppe ist jetzt ein Aufzug zum Querbahnsteig (Gleise 21 bis 23) installiert worden. Da aber die übrigen Gleise vom Osttunnel aus nur mit Treppen erreicht werden können, müssen Rollstuhlfahrer beim Umsteigen zu anderen Zügen das Bahnhofsgebäude umfahren, um

an die Aufzüge zu den übrigen Gleisen in der Haupthalle zu gelangen. Der Umsteigegeweg zur U-Bahn und Straßenbahn ist noch länger, hierzu muss ein Rollstuhlfahrer die diagonal gegenüberliegende Seite des Bahnhofs anfahren.

Fahrermangel im SPNV

Rhein-Ruhr/Münsterland. (le) In der letzter Zeit häufen sich Meldungen über Zugausfälle auf zahlreichen SPNV-Linien aufgrund fehlenden Fahrpersonals. Betroffen sind nicht nur die privaten Anbieter, sondern auch die Deutsche Bahn, hier besonders spektakulär bei der S-Bahn Berlin und der Höllentalbahn. Die NordWestBahn (NWB) wurde im November 2011 wegen der Ausfälle im Emscher-Münsterland-Netz vom Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM) abgemahnt.

Erste größere Ausfälle waren bereits 2010 bei der Prignitzer Eisenbahn festzustellen. Nachdem das Unternehmen bei der Neuevergabe der Westmünsterlandbahn (Dortmund – Enschede) unterlegen war, verließen zahlreiche Triebfahrzeugführer das Unternehmen, das seit Dezember 2011 nicht mehr in NRW tätig ist. Dadurch kam es zu zahlreichen Zugausfällen, erst gegen Ende der Vertragslaufzeit wurde wieder stabiler Betrieb durchgeführt.

NordWestBahn stark betroffen

Die NWB war doppelt gebeutelt: Zunächst waren durch den Unfall in Geldern im August 2010 zahlreiche Triebfahrzeuge nicht verfügbar, was zu Zugausfällen führte. Immer wieder wurden unterschiedliche Ersatzfahrzeuge ausgeliehen, dies allerdings führte dazu, dass das Personal jeweils neu geschult werden musste, was die möglichen Dienstzeiten des Personals reduzierte. So fielen insbesondere auf der RB 44 (Oberhausen – Dorsten) und der RB 45 (Dorsten – Coesfeld) Kurse aus, auch wenn genügend Fahrzeuge zur Verfügung standen.

Zu Weihnachten unternahm die NWB einen kleinen „Befreiungsschlag“: Von Heiligabend bis zum 2. Weihnachtstag fuhr die RB 36 (Oberhausen – Duisburg-Ruhrort) im Schienenersatzverkehr, um teilweise Zeitausgleich für die Schulungen auf den neuen Ersatzfahrzeugen, die die NWB von der NordOstseeBahn erhalten hatte, zu schaffen. Leider wurde diese Maßnahme sehr kurzfristig anberaumt, vor Ort aber gut kommuniziert: Es gelang sogar, auf den einzeiligen Anzeigen an den kleinen Stationen Hinweise auf den Schienenersatzverkehr zu geben. Mitte Januar beauftragte dann die NWB den Konkurrenten Abellio mit

der Durchführung eines Kurses auf der RB 44, den Abellio mit eigenem Fahrzeug und vier Personalen durchführte.

Erst im Laufe des Jahres rechnet die NWB mit der Auslieferung der nach dem Unfall beschädigten und wiederaufgebauten Fahrzeuge sowie des Ersatzfahrzeugs für den total zerstörten Triebwagen. Außerdem werden neue Fahrer ausgebildet, wobei sich die Suche nach geeigneten Bewerbern besonders im westlichen Ruhrgebiet schwierig gestaltet. Offenbar haben hier die Güterbahnen den Markt stark leergefegt.

eurobahn und DB Regio

Auch bei der eurobahn kam es zu Zugausfällen auf verschiedenen Linien sowie Ersatzverkehren auf dem Abschnitt Kaldenkirchen – Venlo: Wenn kein Fahrer mit Ausbildung für den Verkehr in die Niederlande zur Verfügung stand, wurde dieser Abschnitt im Schienenersatzverkehr befahren. Die eurobahn hat neues Fahrpersonal ausgebildet, das bald einsatzbereit ist.

Und DB Regio NRW hat gelegentlich Schwierigkeiten, seine Leistungen vollständig zu erbringen. Neben einzelnen Ausfällen durch fehlende Ablösung des Fahrpersonals ist immer wieder zu beobachten, dass die RB 33 (Mönchengladbach – Wesel) nur mit drei Fahrzeugen befahren wird. Dann wird in Wesel jeweils eine Kurzwende eingelegt, die Fahrt Richtung Mönchengladbach startet mit rund 10 Minuten Verspätung, wodurch die Anschlüsse in Oberhausen (S 3) und Duisburg (Fernverkehr) meist nicht erreicht werden. In der Internetauskunft wird dann meist die Begründung „Verspätung aus vorheriger Fahrt“ gegeben. Dabei könnte

DB Regio diese Problematik durch intelligentere Umlaufplanung stark einschränken, indem sie die Fahrzeuge (jeweils Einzeltraktionen ET 425, stationiert in Duisburg) tagsüber in Wesel zwischen RB 33 und RB 35 und umgekehrt tauscht. Dann wäre die Kurzwende nur noch gegen 07:30 Uhr und gegen 17:30 Uhr erforderlich, ansonsten wären jeweils ausreichende Wendezeiten von mindestens 12 Minuten vorhanden.

Hintergrund des Fahrermangels ist nicht nur zu knappe Personalplanung der SPNV-

Unternehmen. Die DB Schenker hatte schon vor einigen Jahren die Ausbildung neuer Fahrpersonale stark zurückgefahren, eine der Sparmaßnahmen der Ära Mehdorn. Nachdem dies ab 2008 wegen des Einbruchs im Güterverkehr aufgrund der Wirtschaftskrise nicht weiter auffiel, suchte DB Schenker nach dem Anziehen der Konjunktur händeringend nach neuem Personal und warb dies in größerem Umfang beim SPNV ab.

Betuwe und RRX kommen voran

Berlin/Düsseldorf. (le) Die beiden Schienengroßprojekte in NRW, die Ausbaustrecke 46/2 Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen, allgemein als Betuwe-Linie bezeichnet, und die Ausbauplanung für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) sind in den letzten Monaten vorangekommen. Insbesondere bei der Finanzierung sind wichtige Teilschritte erfolgt, der echte Durchbruch fehlt aber noch.

Bei der Betuwe-Linie laufen die Verfahren für die einzelnen Planfeststellungsabschnitte (PFA), für Rees-Haldern (PFA 3.1) wurden die Unterlagen im Januar offengelegt, es folgt der südliche Abschnitt in Oberhausen (PFA 1.1) im Februar, anschließend die restlichen zehn Abschnitte. Die Unterlagen umfassen jeweils mehr als ein Dutzend Ordner, für Rees sind sie schon im Internet einsehbar (www.rees-erleben.de).

Zur Zeit laufen an der Strecke Bauarbeiten für die Einrichtung des Elektronischen Stellwerks (ESTW) Emmerich, wodurch es immer wieder zu Streckensperrungen an Wochenenden kommt. Zeitgleich werden dann aber auch die versprochenen innovativen Lärmschutzmaßnahmen wie der Einbau von Schienenstegdämpfern umgesetzt, allerdings nur an Stellen, wo der Bau des dritten Gleises die bestehenden Gleise unverändert lässt.

Ebenfalls noch in diesem Jahr soll das Planfeststellungsverfahren für die Blockverdichtung auf der Strecke durchgeführt werden. Hierdurch kann die Kapazität auf der Strecke vor dem Bau des dritten Gleises deutlich erhöht werden. Die immer wieder zu beobachtenden Verspätungen von Regionalzügen durch vorher fahrende Güterzüge sollen dadurch gemindert werden, aller-

dings ist dadurch auch mehr Lärm zu erwarten. Viele Anwohner fürchten, dass der Ausbau des dritten Gleises mit umfassendem Lärmschutz immer weiter hinausgezögert wird, wenn erst einmal die Blockverdichtung erfolgt ist.

Finanzierung noch unklar

Die Finanzierung des Gesamtprojekts ist noch nicht gesichert, bislang ist neben den Planungskosten alleine der Bau des ESTW und die Blockverdichtung im Bundeshaushalt veranschlagt. Allerdings hat Bundesverkehrsminister Ramsauer anlässlich eines Besuchs in den Niederlanden im November 2011 erklärt: „Der dreigleisige Ausbau der Betuwe-Linie hat auch für Deutschland hohe Priorität. Die anteilige Finanzierung dieses Vorhabens ist von Seiten des Bundes gesichert. Wir gehen davon aus, dass das Land Nordrhein-Westfalen seine finanziellen Zusagen ebenfalls einhält.“ Das Land NRW, das sich nach einer Vereinbarung aus dem Jahre 2002 mit 36 % an den Kosten entlang der auch vom SPNV genutzten Strecke beteiligt, hat bereits in Aussicht gestellt, seinen Finanzierungsanteil vorrangig bereitzustellen. Dieser soll über die Mittel nach § 13 ÖPNVG NRW (Maßnahmen im besonderen Landes-

interesse) abgewickelt werden, was unter Inanspruchnahme von Regionalisierungsmitteln bis spätestens 2019 erfolgen muss. Möglicherweise kommt es noch in diesem Jahr zu einer konkreten Finanzierungsvereinbarung über die Baukosten, wenn die Planfeststellungsverfahren baldiges Baurecht erwarten lassen. Im Investitionsrahmenplan 2011 – 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) sind für die weiteren Maßnahmen (dreigleisiger Ausbau, Knoten Oberhausen) noch Bundesmittel in Höhe von 711,4 Mio. Euro veranschlagt.

RRX beginnt im Süden

Auch beim RRX gehen die Planungen voran. Am weitesten fortgeschritten ist der südliche Planfeststellungsbereich 1 zwischen Köln-Mülheim und Langenfeld-Berghausen, die Offenlegung der hier liegenden drei PFA ist aber noch nicht erfolgt. Die weiteren fünf Bereiche bis Kamen, eingeteilt in 15 PFA, sollen ab 2012 sukzessive folgen, nachdem die Finanzierung der restlichen Planungskosten inzwischen gesichert ist. Hierbei gibt es gegenüber dem bisher kommunizierten Planungsstand einige

Änderungen. Die von uns kritisierte Verlegung des RRX-Bahnsteigs im Dortmunder Hauptbahnhof auf die Nordseite (siehe **Ruhrschiene 2009#3**) ist wohl vom Tisch. Stattdessen soll der Ostkopf kreuzungsfrei ausgebaut werden. Aktuelle Planungsdetails sind allerdings noch nicht öffentlich verfügbar.

Auch bei der Finanzierung sind erste Fortschritte zu verzeichnen: Im IRP des Bundes taucht der RRX erstmals mit einer Rate von 184,4 Mio. Euro auf. Dabei wird sowohl der am weitesten fortgeschrittene PFA 1.3 (Leverkusen-Rheindorf – Düsseldorf-Hellerhof) erwähnt als auch der Dortmunder Hauptbahnhof. Hier geht es um die Gleisanlagen im Bahnhof, deren Umbau Voraussetzung für die noch ausstehende Modernisierung der Verkehrsstation ist.

Hauptproblem bei der Investitionsrahmenplanung ist das Auseinanderklaffen zwischen baureifen Planungen und verfügbaren Haushaltsmitteln: Bundesweit könnten zwischen 2011 und 2015 7,5 bis 8 Mrd. Euro verbaut werden, die verfügbaren Bundesmittel liegen bislang aber nur bei 6,4 Mrd. Euro.

DB Regio behält Haard-Achse

Gelsenkirchen/Unna. (le) Auch nach Dezember 2014 wird DB Regio den Verkehr auf der Haard-Achse durchführen. VRR und Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) erteilen jetzt den Zuschlag für weitere 15 Jahre.

Der Vertrag umfasst die Linien RE 2 (Münster – Recklinghausen – Essen – Düsseldorf) und RB 42 (Münster – Recklinghausen – Essen). Letztere wird ab Dezember 2016 als RE 42 über Duisburg und Krefeld bis Mönchengladbach verlängert und ersetzt hier den RE 11, der dann wieder nach Düsseldorf geführt wird. Der RE 2 fährt weiter mit jeweils fünf gebrauchten Doppelstockwagen neuerer Bauart mit Videoüberwachung (570 Sitzplätze), für die RB 42 sind neue einstöckige Elektrotriebzüge mit rund 450 Sitzplätzen vereinbart, die die heute eingesetzten ET 425 ablösen werden.

Der VRR hatte wieder wie bei der RB 47 (Der Müngstener) sein Fahrzeugfinanzierungsmodell angeboten, wovon zwei der Mitbewerber

Gebrauch machen wollten. DB Regio nimmt diese Finanzierung nicht in Anspruch, es konnte jedoch ein Preis für den Zugkilometer erzielt werden, der in ähnlicher Höhe wie beim bisherigen Vertrag liegt. Dies sehen VRR und NWL als Erfolg an, denn zuletzt waren bei Zweit-ausschreibungen meist deutlich höhere Preise erzielt worden als in der ersten Ausschreibung. Der Verkehr wird weiterhin als Bruttovertrag durchgeführt, die Einnahmen fließen also den Aufgabenträgern zu.

Bei der Haard-Achse hat DB Regio bewiesen, dass sie in Wettbewerbsnetzen gute Qualität liefern kann. Die Dostos sind noch in gutem Zustand und bei den Fahrgästen beliebt, statt der ET 425 kommen Neufahrzeuge.

Reaktivierung der Röhrtalbahn macht Sinn

Unna/Sundern. (le) Für die Röhrtalbahn Neheim-Hüsten – Sundern liegt jetzt das Ergebnis der Potentialuntersuchung vor. Danach macht die Reaktivierung der Strecke im Personenverkehr in jedem der untersuchten Planfälle gesamtwirtschaftlich Sinn. Jetzt soll nach dem Beschluss der Zweckverbandsversammlung des Zweckverbands SPNV Ruhr-Lippe (ZRL) die Strecke in den Nahverkehrsplan des NWL und in ÖPNV-Bedarfsplan des Landes aufgenommen werden.

Nachdem die Infrastrukturuntersuchung aus dem Jahr 2010 (wir berichteten in **Ruhrschiene 2010#3**) einen finanziell und verkehrlich sinnvollen Ausbau vorschlug, wurde auf Basis dieser Kostenschätzung eine Potentialanalyse durchgeführt und der Nutzen-Kosten-Quotient (NKQ) für die Reaktivierung ermittelt. Es wurden zwei Planfälle untersucht, nämlich eine Flügelung mit dem RE 57 (Planfall 1), wodurch eine Direktverbindung Sundern – Dortmund ermöglicht wird, sowie ein Pendelzugkonzept Sundern – Neheim-Hüsten (Planfall 2). Unterstellt wurden montags bis freitags 16, samstags 15 und sonntag- und feiertags 14 Fahrtenpaare jeweils im Stundentakt. Als Untervarianten wurden jeweils zwei Buskonzepte unterstellt. In beiden Fällen entfällt die Linie S 20, die lokalen Linien in Sundern werden an die Röhrtalbahn angepasst. Bei Untervariante a wird die parallele Buslinie R 25 auf 15 Fahrtenpaare beschränkt, bei b auf 5 Fahrtenpaare. Weiterhin wird eine neue Stadtbushlinie C 8 von Neheim Busbahnhof über Hüsten Markt nach Müschede eingerichtet, bei Untervariante a im 60-Minuten-Takt, bei b im 30-Minuten-Takt. Die von Arnsberg ausgehenden Buslinien R 21 und R 22 bleiben unverändert.

Bahn bringt Fahrgastzuwachs

Die Prognose für das Jahr 2025 wurde auch für den Ohnefall (Planfall ohne Reaktivierung der Röhrtalbahn) durchgeführt und mit der Einwohnerprognose 2025 des Landes abgeglichen. Danach wurden für den Querschnitt auf der Röhrtalbahn beim Planfall 1 1.800 bis 1.900 Fahrgäste ermittelt, beim Planfall 2 1.400 bis 1.600. Gegenüber dem Ohnefall werden dabei

beim Planfall 1 auf dem Korridor 900 bis 1.200 Fahrgäste vom PKW gewonnen, beim Planfall 2 aufgrund der fehlenden Durchbindung nach Dortmund etwa 700 bis 900 Reisende. Auffällig ist, dass in der Gesamtuntersuchung der Anteil des Schülerverkehrs an allen ÖV-Fahrgästen nur bei rund 30 % liegt, der Jedermannverkehr also deutlich überwiegt. Da auch nach der Prognose der ÖV-Anteil insgesamt unter 10 % bleibt, sind die Zahlen sicherlich noch steigerungsfähig.

Zunächst Pendelverkehr

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung ergibt für alle vier Planfälle Werte über 1, d. h. die Investition ist gesamtwirtschaftlich sinnvoll. Obwohl der Planfall 1 sowohl höhere Investitionen im Bahnhof Neheim-Hüsten und bei den Fahrzeugen, als auch höhere Betriebskosten aufgrund der zusätzlichen Fahrzeugeinheit beim RE 57 zwischen Neheim-Hüsten und Dortmund erfordert, ergibt sich für den Planfall 1b der höchste NKQ (1,82), gefolgt vom Planfall 1a (1,57). Aber auch die Pendelzugkonzepte sind mit 1,49 (Planfall 2b) bzw. 1,25 (Planfall 2a) noch volkswirtschaftlich rentabel. Betriebswirtschaftlich ergeben sich Zuschussbedarfe von jährlich rund 1,7 Mio. Euro (Planfall 1) bzw. rund 900.000 Euro (Planfall 2). Der Gutachter empfiehlt daher aus Kostengründen, zunächst die Pendelzugvariante weiter zu verfolgen, aber die bauliche Option für den Flügelzug offen zu halten. Nach Einschätzung des ZRL ist die Flügelzugvariante mit den vorgesehenen Fahrplänen bei der Ausschreibung des erweiterten Sauerlandnetzes nicht vereinbar, daher vertritt er dieselbe Auffassung.

MH: Viele Anregungen – keine Änderungen?

Mülheim an der Ruhr. (ah) Auf den Bürgerversammlungen zur Liniennetzoptimierung im November letzten Jahres gab es viele Anregungen und Nachfragen. Änderungsbedarf für ihre Planungen sieht die Verwaltung jedoch erst einmal nicht. In einem Bericht bewertet sie die Vorschläge und lehnt fast alle als undurchführbar oder zu teuer ab.

Wie angekündigt (vgl. **Ruhrschiene 2001#4**) fanden im November in allen drei Stadtbezirken Bürgerversammlungen statt, in denen die Verwaltung ihre Änderungsvorschläge vor- und zur Diskussion stellte. Dabei gab es viele Anregungen und Nachfragen, aber auch Kritik. Mögliche Alternativen, wie die Konzepte von Bündnis 90 / Die Grünen oder der Piratenpartei, waren kein Thema. Fragen zu anderen Themen wie z. B. der Qualität des ÖPNV wurden zwar zugelassen, aber weder beantwortet noch in dem aktuellen Bericht der Verwaltung berücksichtigt. Einen Zusammenhang zwischen Liniennetz und Qualität erkennt die Verwaltung offenbar nicht wirklich. So überrascht es auch nicht, dass für die Sitzung des Mobilitätsausschusses am 2. Februar eine Bürgeranfrage der „Arbeitsgemeinschaft der in der Behindertenarbeit tätigen Vereinigungen“ vorlag, in der dieser Zusammenhang am Beispiel Barrierefreiheit verdeutlicht wird.

Der Bericht der Verwaltung umfasst eine Tabelle mit 65 Anregungen, die kurz von der Verwaltung bewertet werden. Der größte Teil wird entweder als nicht durchführbar oder zu teuer abgelehnt. In nur zwei Fällen wird ein Prüfauftrag an die MVG formuliert. Der Bericht umfasst weiterhin eine Stellungnahme zu den Konzepten von Bündnis 90 / Die Grünen und der Piratenpartei sowie zu den Vorschlägen der „Mülheimer Bürgerinitiativen“ und dreier Bürger. Heraus zu heben ist dabei insbesondere der Vorschlag eines Verkehrsplaners aus Mülheim, der eine Straßenbahnringlinie zwischen Stadtmitte und Oppspring über die Wege der Linien 104 und 110 vorschlägt. Eine Diskussion des Berichts im Ausschuss war allerdings nicht möglich, da wie zuvor in den Bezirksvertretungen nicht alle Mitglieder rechtzeitig die Vorlage erhalten hatten.

Die Pläne der Verwaltung, das Straßennetz auszudünnen, haben auch außerhalb Mülheims für Aufsehen gesorgt. So hat die Bezirksregierung bereits Anfang August letzten Jahres kritische Nachfragen gestellt und die Rückforderung von Zuschüssen angekündigt. Diese Tatsache an sich war zwar bereits aus den Gutachten bekannt, die Verwaltung schätzt den Umfang jedoch offenbar viel zu niedrig ein. So könnte eine Endhaltestelle „Wertgasse“ eine Rückzahlung von mehr als zehn Millionen Euro für die Erneuerung der Friedrich-Ebert- und Friedrichstraße zwischen Stadtmitte und Haltestelle Wertgasse zur Folge haben, weil diese nur im Hinblick auf den Weiterbetrieb der Straßenbahnlinie 110 gefördert wurde. Erinnert wird dabei insbesondere an das komplizierte und kostenträchtige Schienenkreuz an der Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße / Leineweberstraße, das sonst in dieser Form (mit sechs Weichen) unnötig wäre.

Überraschend legte die SPD im Ausschuss einen Antrag vor. Dieser enthält neben der Forderung nach einer „Qualitätsoffensive“ (Pünktlichkeit, Kundeninformation, Sauberkeit, Barrierefreiheit, aber auch neue Niederflurstraßenbahnen...) verschiedene Prüfaufträge wie eine Ringlinie, den Einsatz von Taxibussen tagsüber, die testweise Umstellung der Linie 110 auf Busse und die Führung der Linie 102 auf die Saarer Kuppe. Offenbar tragen die Vorschläge von Pro Bahn, Bündnis 90 / Die Grünen und der Piratenpartei Früchte.

Fraglich ist, ob die Verwaltung bis zur nächsten Ausschusssitzung am 19. April aus den vielen Anregungen und Änderungsvorschlägen eine beschlussreife Vorlage erstellen kann. Das aktuelle Haushaltssicherungskonzept sieht vorsorglich erst ab 2017 eine deutliche Reduzierung des Zuschusses an die MVG vor.

Brand bei der Vestischen: Nachbarn helfen

Bottrop. (dg) In den frühen Morgenstunden des ersten Weihnachtstages ging das Busdepot der Vestischen Straßenbahnen GmbH auf der Hiberniastraße in Bottrop in Flammen auf. 68 Linienbusse brannten völlig aus, dies war etwa ein Drittel der gesamten Flotte. Der Schaden wird auf ca. 17 Mio. Euro geschätzt. Ursache soll ein defektes Batteriekabel gewesen sein.

Es war eine logistische Meisterleistung, dass bereits wenige Stunden nach dem Großbrand der Busverkehr in Bottrop, Gelsenkirchen-Buer und Gladbeck nach Plan rollte. Möglich wurde dies durch den Einsatz von Fahrzeugen aus dem Betriebshof Herten und die zusätzliche Anmietung von Fahrzeugen privater Verkehrsunternehmen, auch boten viele VRR-Nahverkehrsunternehmen, wie die der Kooperation östliches Ruhrgebiet Fahrzeuge an: Bogestra (20), HCR (6), DSW21 (5), aber auch STOAG (4), EVAG (3), MVG (1) und DVG (2) konnten aushelfen. Die Bogestra- und HCR-Fahrzeuge, die kurz vorher von Neufahrzeugen abgelöst waren, wurden mittlerweile angekauft. Aufgrund unterschiedlicher Ausstattungen sind einige Fahrzeuge, die im Einsatzverkehr rollen, nicht mit der elektronischen Zielbeschilderung un-

terwegs. Zur Fahrgastinformation kehrte man daher zu den bis in die 80er Jahre gängigen Steckschildern zurück, die unten rechts an der Frontscheibe angebracht sind. Auch funktioniert die elektronische Pünktlichkeitsanzeige am ZOB nicht mit allen Fahrzeugen.

Mittlerweile hat die Vestische Stellflächen für ca. 20 Busse von der benachbarten Firma Eurovia angemietet, um die langen Ein- und Ausrückwege nach Herten zu vermeiden, da dies nicht nur zu Überstunden führt, sondern auch erhebliche Auswirkungen bei den Lenk- und Ruhezeiten des Personals hat und damit alle bisherigen Dienstpläne über den Haufen wirft.

Dank gilt nicht nur dem Fahr- und Werkstattpersonal, sondern insbesondere auch den Planern der Vestischen, die sich für uns Fahrgäste so eingesetzt haben.

Gladbeck: Optimierung beim Busnetz

Gladbeck. (le) In seiner Novembersitzung hat der städtische Stadtplanungs- und Bauausschuss dem neuen Buskonzept der Vestischen Straßenbahnen zugestimmt, das in einem langen Planungs- und Beteiligungsverfahren, unter Beteiligung von PRO BAHN, erarbeitet worden war. Vorausgegangen war im Januar 2007 die Taktreduzierung auf den vier innerstädtischen Buslinien 252, 253, 254 und 257 von 20- auf 30-Minuten-Takt im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans des Kreises Recklinghausen, was wir sei seinerzeit als „mittlere Katastrophe“ (*Ruhrschiene 2006#4*) bezeichnet hatten.

Tatsächlich entwickelte sich der Verkehr auf den ausgedünnten Linien negativ: Die Fahrgastverluste betragen zwischen 17 und 30 % und damit deutlich höher als erwartet, der Kostendeckungsgrad verbesserte sich nicht nachhaltig, und der von der Stadt zu zahlende Ausgleichsbetrag stieg an, statt wie erwartet zu sinken. Bereits im November 2009 präsentierte die Vestische verschiedene Szenarien zur Weiterentwicklung des Netzes unter Beibehaltung des bestehenden Aufwands. Vorrangig sollten

wieder mehr direktere Linienführungen erreicht werden, auch wenn dadurch einzelne Haltestellen nicht mehr bedient werden. In der Tat hat Gladbeck seit den 90er Jahren ein besonders dichtes Haltestellennetz („Modellversuch Gladbeck“). Im weiteren Verlauf wurden verschiedene Netzentwürfe diskutiert, als ein Entwurf der Politik präsentiert wurde, entzündete sich die Kritik insbesondere am Wegfall von Haltestellen im Norden des Stadtteils Rosenhügel und im Westen von Zweckel. Nachdem diese

„Sollbruchstellen“ repariert waren, fand der folgende Netzvorschlag schließlich einhellige Zustimmung im Ausschuss.

Mehr Busse am Rosenhügel

Konkret wird die Linie 257 von Zweckel (Tunnelstraße statt Dechenstraße) in die Innenstadt zukünftig wieder alle 20 Minuten verkehren, der südliche Abschnitt von der Innenstadt über die Horster Straße wird von der Linie 258 aus Rentfort übernommen, auch auf 20-Minuten-Takt verdichtet und auf direktem Weg zum Schloss Horst geführt, die 258 startet dann aber in Rentfort Nord (Am Park) statt in Alt-Rentfort. Die drei übrigen Stadtlinien sind in einem durchgehenden Umlauf mit Pausen an zwei Endstellen zusammengefasst, wodurch die „unendliche

Ringfahrt“ der Linien 253 und 257 zukünftig entfällt. Dabei übernimmt die Linie 252 statt der 254 den Fahrweg durch Butendorf-Ost, endet dort aber nicht in der jetzigen Ringfahrt, sondern ersetzt die Bedienung von Rosenhügel-Nord der 257 und geht in Horst auf die Linie 253 über.

PRO BAHN unterstützt die Grundkonzeption des neuen Busnetzes. Wir haben allerdings auf die Verschlechterung für den Bereich Alt-Rentfort hingewiesen. Hier erfolgt nicht nur eine deutliche Angebotsausdünnung, auch die direkte Fahrmöglichkeit zum Westbahnhof entfällt. Zwar wird der bestehende Taxibus (Linie 256) als Ersatz bis zur Haltestelle Hegestraße mit Anschluss Richtung Stadt verlängert, dennoch müssen die Verantwortlichen die Fahrgastentwicklung in diesem Raum im Auge behalten.

Zusatzticket: DB-Automaten führen in die Irre

Düsseldorf/Gelsenkirchen (le) Die am 1. Januar in Kraft getretene Neuregelung beim VRR-Zusatzticket führt häufig zur Verwirrung der Fahrgäste. Verschärft wird dies durch schlechte und teilweise irreführende Information an den Fahrkartenautomaten, insbesondere bei der DB.

Seit Januar gibt es das Zusatzticket 1 für 2,40 Euro und das Zusatzticket 2 für 3,50 Euro. Das Zusatzticket 1 gilt – außer für Fahrten mit der Casino-Linie 444 in Dortmund - nur für Anschlussfahrten in ein benachbartes Tarifgebiet bzw. eine Nachbarstadt, und auch nur für Inhaber von Zeitkarten der Preisstufe A1 bzw. A2. Für alle anderen Anschlussfahrten benötigt man ein Zusatzticket 2, ebenso für die Fahrradmitnahme und die Nutzung der 1. Klasse. An den meisten Automaten der kommunalen Verkehrsunternehmen wird einfach nur das „Zusatzticket 1“ bzw. „Zusatzticket 2“ verkauft, wofür es gültig ist, wird weder am Automaten noch auf der Tarifinformation angezeigt. Bei älteren DSW21-Automaten mit Drucktasten wird gar nur das Zusatzticket 2 angeboten.

Wählt man am DB-Automaten die Schaltfläche „Zusatzticket“, wird man sofort auf das Zusatzticket 1 geschaltet. Der Text lautet: „Anschlussticket zu Zeitfahrausweisen innerhalb des VRR.“ Kein Hinweis auf die Beschränkung

auf Nachbarstädte und Preisstufe A1/A2. Die Schaltfläche zum Zusatzticket 2 ist mit „Zusatzticket 2 – 1. Klasse/Rad“ beschriftet. Erst nach Anklicken kann man lesen: „1. Klasse/Rad/Anschlussticket laut Tarifbestimmungen“. Wer sich nicht genauestens mit den Tarifbestimmungen auskennt, wird dadurch verleitet, für die Anschlussfahrt das Zusatzticket 1 zu kaufen, auch wenn das Zusatzticket 2 erforderlich wäre. Bei einer Kontrolle ist der Fahrgast dann in Erklärungsnot.

Kommentar

PRO BAHN fordert DB Regio auf, die Informationen an den Automaten zu verbessern. Bei allen Verkehrsunternehmen sollte die Neuregelung in Aushangvitriolen deutlich kommuniziert werden. Betroffene Fahrgäste dürfen solange nicht als Schwarzfahrer behandelt werden, wie es dem VRR und seinen Verkehrsbetrieben nicht gelingt, die Neuregelung klar und verständlich umzusetzen.

Bessere ÖPNV-Qualität im Ruhr-Lippe-Raum

Hamm. (hk) Mit dem neuen § 11 (2) des ÖPNVG NRW wurde eine Neufassung der örtlichen Förderrichtlinien nötig. Verbunden damit war eine Abkehr von der Bezuschussung von Neufahrzeugen hin zu einem „Multifunktionswerkzeug“ zur Steigerung der ÖPNV-Qualität.

Um ihre Förderung gesetzeskonform auszurichten, haben die Stadt Hamm, die Kreise Soest und Unna, der Hochsauerlandkreis und der Märkische Kreis gemeinsam mit Unterstützung eines Beratungsbüros eine Rahmenrichtlinie auf den Weg gebracht. Die neue Richtlinie soll einen attraktiven, fahrgast- und umweltfreundlichen ÖPNV fördern, der die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen gewährleistet und als positiver Standortfaktor zur wirtschaftlichen Entwicklung beiträgt. Wurde bislang die Neuanschaffung eines Fahrzeuges gefördert, werden künftig Fahrplankilometer, Fahrzeugalter und Ausstattungsmerkmale berücksichtigt. Da von dieser Förderung nur Fahrzeuge profitieren, deren Beschaffung nicht durch die alte Förderung bezuschusst wurde, trägt dies weiter zu einer Verjüngung des Durchschnittsalters bei. Darüber hinaus werden auch Investitionsmaßnahmen zur Modernisierung und Attraktivierung des ÖPNV (z. B. Wartehallen), Verbesserung der Servicequalität und des Fahrplanangebotes sowie Marketing- und Tarifmaßnahmen bezuschusst.

Die Förderrichtlinie soll für Hamm weiter entwickelt werden. Der unter umfangreicher Bürgerbeteiligung erstellte Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt ist mittlerweile nahezu vollständig umgesetzt worden, wobei die Stadtwerke eine Vorreiterrolle übernommen haben. Gravierende Abweichungen vom NVP der Stadt, wie es sie zum Teil noch in Heessen und Bockum-Hövel gibt, sollen künftig einen Abschlag bei der Förderung bewirken. Ebenfalls sollen die Kundenzufriedenheit und die Pünktlichkeit einbezogen werden.

Die Bürger haben die Wahl, nur ein Teil „muss“ den ÖPNV seiner Stadt nutzen, die meisten Kunden können auf andere Verkehrsträger ausweichen, im schlechtesten Fall das Auto nutzen. Deshalb können die Kommunen zu Recht eine gute Leistung von den Verkehrsunternehmen erwarten, die über die gelegentliche Neuanschaffung eines Fahrzeuges hinaus geht. Die neue Förderrichtlinie ist das passende Werkzeug dafür. Es ist lobenswert, dass sich Städte und Kreise im Ruhr-Lippe-Raum gemeinsam auf diesen Weg gemacht haben.

S-Bahn-Takt wird untersucht

Düsseldorf/Köln/Gelsenkirchen. (le) Wie aus den Gremienunterlagen des Nahverkehrs Rheinland (NVR) hervorgeht, hat das Land eine generelle Untersuchung des S-Bahn-Grundtakts in Auftrag gegeben. Das Planungsbüro sma aus Zürich soll das vorhandene Liniennetz mit einem veränderten Taktschema überplanen.

Ein erster Planungsansatz wurden den Aufgabenträgern vorgestellt, vertiefende Planungsschritte sollen folgen. Begründet wird die Untersuchung mit der besseren Harmonisierung zum Taktgefüge der übrigen Linien im Integralen Taktfahrplan, das auf dem 15/30/60-Minuten-Schema aufbaut. Problematisch ist die mögliche Taktfolge in der Schwachverkehrszeit (SVZ) abends und am Wochenende auf Strecken mit Linienüberlagerungen. So würden Abschnitte mit 7,5-Minuten-Takt in Hauptverkehrszeiten in

der SVZ auf eine Taktfolge von 8/22 Minuten gedehnt, noch ungünstiger und schlechter merkbar als die heutige 10/20-Minuten-Taktfolge. Der NVR hält es für denk- und machbar, dass der Grundtakt im Kölner Raum anders ist als im VRR-Raum, wobei die Schnittstellen im Übergang sinnvoll gestaltet werden müssten. Ebenso bleibt das Problem der Anpassung der Takte auf den anschließenden Bus- und Bahnlinien, die in den meisten Städten an den S-Bahn-Takt angepasst wurden.

Ardeybahn: Neue Spätfahrt ohne Anschluss

Iserlohn. (hk) Zum Fahrplanwechsel konnten sich die Iserlohner über eine neu eingerichtete Spätfahrt der RB53 aus Dortmund freuen. Die Abfahrt um 23:23 Uhr ist eine gute Voraussetzung für abendliche Aktivitäten in Dortmund. Leider sorgten die Planungen der MVG dafür, dass Fahrgäste aus Hemer diese Verbindung nicht nutzen können.

Die Ankunft in Iserlohn um 0:08 Uhr hätte einen Anschluss an die Linie 1 nach Hemer geboten, die um 0:10 Uhr abfuhr. Abfuhr? Richtig gelesen, denn dem Anschluss wurde eine Abfuhr erteilt. Die letzte Fahrt der Linie 1 fährt nun um 23:55 Uhr. Reisende aus Hemer müssen nun spätestens um 21:53 Uhr von Dortmund nach Hause fahren oder sie fahren um 22:09 Uhr und haben in Hagen mit 45 Minuten einen sehr sicheren Übergang auf die Abellio-Züge nach Iserlohn. Am Ende kann dieser Anti-Anschluss auch ein Eigentor für Iserlohn sein,

denn Fahrgäste aus Hemer werden bei den Fahrgastzählungen der neuen Spätfahrt fehlen.

Miteinander sprechen hilft! Hier wurde leider exakt aneinander vorbei geplant. Schnelle Abhilfe verspricht nur eine möglichst schnelle Änderung der Abfahrtszeit des Busses ab Iserlohn. Das sollte sich ohne Probleme rasch machen lassen, nicht erst zum nächsten Fahrplanwechsel. Die Bürger können eine effiziente Mittelverwendung im ÖPNV erwarten, und der Schlüssel dazu ist ganz einfach der Anschluss der Verkehrsmittel untereinander.

Impressum / Ansprechpartner bei PRO BAHN

Herausgeber: PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr, Mülheimer Straße 91, 47058 Duisburg, ☎ 0203 398 1698, ✉ info@probahn-ruhr.de, Internet: <http://www.probahn-ruhr.de>

Bürozeiten: Dienstags 16:30 bis 18:30 Uhr

Vorsitzender: Holger Kohring, Alter Uentropfer Weg 77, 59071 Hamm, ☎ 02381487317, ✉ kohring@probahn-ruhr.de
Stv. Vorsitzender: Lothar Ebbbers, Neugahlener Straße 20, 46149 Oberhausen

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

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

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

Beisitzer: Bernhard Quack, Düsseldorf Str. 22, 45145 Essen, ☎ 0201 7265726, ✉ quack@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Oliver Stieglitz, Kaiserstr. 191, 44143 Dortmund, ☎ 0160 9571 4101, ✉ 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: „Ruhrschiene“!

PRO BAHN Regionalverband Münsterland.

Vorsitzender: Tobias Simon, Neuenk. Str. 420, 49497 Mettingen, ☎ 03212 1232 394, ✉ t.simon@probahn.de

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

Vorsitzender: Oliver Stieglitz, Kaiserstr. 191, 44143 Dortmund, ☎ 0160 9571 4101

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

Geschäftsstelle: Friedrichstraße 95, 10117 Berlin, ☎ 030 3982 0581, ☎ 030 2017 9967

Die **Ruhrschiene** erscheint vierteljährlich, die Auflage dieses Hefts beträgt 600 Exemplare. Der Bezug ist für Mitglieder von PRO BAHN Münsterland und Ruhr kostenlos, Abonnement 5,- Euro pro Jahr.

Redaktion: Lothar Ebbbers (le) (V.i.S.d.P.), Holger Kohring (hk), Oliver Stieglitz (os), ✉ info@ruhrschiene.de

Weitere Autoren dieser Ausgabe: Dirk Grenz (dg), Axel Hercher (ah)

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

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

Termine

Abo-Hinweis

Liebe Ruhrschiene-Leser, die Ruhrschiene wird von den Aktiven der PRO-BAHN-Regionalverbände Münsterland und Ruhr ehrenamtlich erstellt. Der Bezug ist für Mitglieder kostenlos.

Wenn Sie zu den Abonnenten gehören, dann überweisen Sie bitte den Abopreis in Höhe von fünf Euro für das Jahr 2012 auf unser Konto (Bankverbindung siehe Seite 11). Die Ruhrschiene können Sie auch im Internet lesen (www.ruhrschiene.de). Dort finden Sie auch unser Archiv. Oder Sie unterstützen uns gleich durch eine Mitgliedschaft, Beitrittsformular siehe unten.

Die aktuellen Termine und weitere Informationen sind im Internet zu finden bei www.probahn-ruhr.de unter Termine

Februar

Dienstag, 21.02.2012, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim

Dienstag, 28.02.2012, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

März

Donnerstag, 01.03.2012, 19:30 Uhr
Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen

Samstag, 10.03.2012, 14:00 Uhr
Landesausschuss, Umweltschule,
Zumsandstr. 15, Münster,
Münster Hbf

Sonntag, 18.03.2012
Ohne Auto-Mobil ans Ausflugsziel:
Überraschungstour
10:00 Uhr E Hbf (ServicePoint)

Dienstag, 20.03.2012, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim

Dienstag, 27.03.2012, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

April

Donnerstag, 12.04.2012, 19:30 Uhr
Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen (eine Woche verschoben wegen Gründonnerstag)

Sonntag, 15.04.2012
Ohne Auto-Mobil ans Ausflugsziel:
Bad Münstereifel
09:00 Uhr E Hbf (ServicePoint)

Dienstag, 17.04.2012, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim

Dienstag, 24.04.2012, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Mai

Donnerstag, 03.05.2012, 19:30 Uhr
Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen

Dienstag, 15.05.2012, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim

ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim: Büro Mülheimer Str. 91, Duisburg, Duisburg Hbf, Lutherplatz
O.Tram Oberhausen: „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, Oberhausen Hbf
Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen: VCD-Büro, Eisenmarkt 1, Dortmund, Kampstraße
Regionalgruppe Hellweg: Infos bei Günter Fiedler, 02942 1598, fiedler@probahn-ruhr.de
Regionalverband Münsterland: Infos bei Tobias Simon, t.simon@probahn.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 20179967

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 42,- Euro/Jahr
 Juniormitglied (≤ 26 Jahre) 26,- Euro/Jahr
 Familienmitgliedschaft 49,- Euro/Jahr
 Fördermitgliedschaft ab 80,- Euro/Jahr (Firmen, Institutionen, Kommunen)