

Stadtbahn Ruhr - Netz oder Flickenteppich?

Am 26. September 1999 trafen sich fast 30 Jahre nach der Gründung der Stadtbahngesellschaft Ruhr erstmalig im Mülheimer Hbf mit der U 18 aus Essen und der 901 aus Duisburg zwei städteübergreifende Linien des geplanten Stadtbahnnetzes Rhein-Ruhr. Seitdem kann man mit normalspurigen Fahrzeugen (1435 mm Spurweite) von Düsseldorf über Duisburg und Mülheim nach Essen fahren.

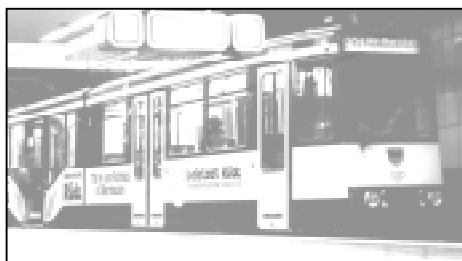
Doch ein durchgehender Betrieb der Bahnen ist derzeit nicht realisiert. Die DVG-Bahnen sind nur 2,20 m breit, während die Stadtbahnwagen der U 18 mit 2,65 m deutlich breiter sind. Dadurch liegen die Niedrigbahnsteige der 901 auch 23 cm näher am Gleis als die der U 18. Somit können momentan DVG-Straßenbahnen die Bahnsteige der U 18 nicht anfahren, während die Stadtbahnwagen der U 18 im DVG-Netz nicht verkehren dürfen. Es fehlen sogar im Mülheimer Hbf noch zwei Meter Gleise zwischen den Netzen.

sprünglichen Planung auch vorsah, zumindest langfristig eine notwendige und fahrgastfreundliche Maßnahme.



U18 EVAG/BStMh, Mülheim Hbf

Doch ist diese Tatsache eine verkehrspolitische Katastrophe? Wohl weniger, denn wer fährt schon von Düsseldorf nach Essen mit der Stadtbahn? Allerdings existieren beispielsweise für Fahrgäste in der Relation Speldorf - Rhein-Ruhr-Zentrum bzw. Mülheim Stadtmitte - Essen nach wie vor durch den Systembruch im Mülheimer Hbf unangenehme und zeitraubende Hemmnisse. Hier ist eine Verlängerung der U 18 bis „Schloß Broich“, wie es die ur-



901 DVG, Mülheim Hbf

Entwicklung

Die Stadtbahngesellschaft Ruhr (noch ohne Düsseldorf) als Vorgängerin des VRR plante bei ihrer Gründung ein 235 km langes zusammenhängendes normalspuriges Stadtbahnnetz mit kommunalen Ergänzungsstrecken, das zu 40% im Tunnel bzw. in Einschnitten oder in Hochlage verlaufen sollte. Aber schon damals orientierte sich dieses Netz an den bestehenden Straßenbahnstrecken, die in den Untergrund verschwinden sollten. In einer ersten Prioritätsstufe sollten vor allem in den Innenstädten unterirdische Trassen entstehen. So

Fortsetzung auf Seite 3 >>>

In dieser Ausgabe:

- ÖPNV in ... Cagliari**
- Stadtbahn Bochum**
- Mit der DB zur EXPO2000**
- Silvesterverkehr Ruhr**

**Fahrgastzeitung
PRO BAHN Ruhr
Januar 2000**

1. Jahrgang

Inhalt & Adressen

Inhaltsverzeichnis

Stadtbahn Ruhr	S. 1 + 3
Inhalt & Adressen	Seite 2
Grußwort	Seite 3
ÖPNV in ... Cagliari	S. 4 – 5
Regionales	S. 6 – 7
Stadtbahn Bochum	Seite 8
Neues von der DB	Seite 9
Silvesterverkehr Ruhr	Seite 10
Neulich in Bus & Bahn ...	Seite 11
Termine	Seite 12

*Ein frohes Neues Jahr 2000
wünscht Ihre*

Ruhrschiene-Redaktion!

Impressum

Herausg.: PRO BAHN e.V., Regionalverband Ruhr
Auflage: 400 Exemplare (erscheint vierteljährlich)
Preis: kostenlos für PRO BAHN-Mitglieder
des RV Ruhr
Abonnement 10,- DM (5,11 €) pro Jahr

Redaktion: Toni Deenen (V.i.S.d.P.), Oliver Stieglitz,
Jochen Schönfisch, Dominik Vinbruck
Mitarbeiter: Oliver Mayer, Thorsten Hensel,
Burkhard Dedy

Textbeiträge für zukünftige Ausgaben sind stets willkommen. Die nächste Ausgabe erscheint Anfang April 2000. Redaktionsschluss ist der 05.03.2000, später eingehende Informationen werden nach Möglichkeit noch berücksichtigt.

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 Beleg-Exemplaren. Die Zustimmung für den Abdruck durch andere PRO BAHN-Gliederungen ist immer gegeben.

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

PRO BAHN e.V., Regionalverband Ruhr, Verkehrs- und Umweltzentrum Essen, Maxstraße 11, 45127 Essen, Tel. 0201 / 222 555, Fax 231 707, e-mail: probahn-ruhr@vuz-essen.de, Internet: <http://www.vuz-essen.de>

Öffnungszeiten des Verkehrs- und Umweltzentrums: montags bis freitags 16 bis 19 Uhr

Vorsitzender: Burkhard Dedy, Emil-Figge-Str. 3 (517), 44227 Dortmund, Tel./Fax 02 31 / 72 75 119, e-mail: burkhard@stud.rp.uni-dortmund.de

Stv. Vorsitzender: Jochen Schönfisch, Kantstraße 41b, 44627 Herne, Tel. 0 23 23 / 38 00 61, e-mail: Jochen.Schoenfisch+pb@ruhr-uni-bochum.de

Stv. Vorsitzender: Ulrich Steffens, Lange Straße 7, 45307 Essen, Tel. 02 01 / 55 28 66

Pressesprecher: Thorsten Hensel, Pollerbergstr. 24, 45145 Essen, Tel./Fax 02 01 / 70 53 02

Redaktion (Texte): Toni Deenen, Marktstr. 4, 45355 Essen, Tel. 02 01 / 68 80 08, e-mail: Toni.Deenen@cityweb.de

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

Spendenkonto: PRO BAHN NRW, Postbank Essen (BLZ 360 010 43), Kto-Nr. 220 709-433
Bitte als Verwendungszweck angeben: „RV Ruhr“!

PRO BAHN Nordrhein-Westfalen e.V., Verkehrs- und Umweltzentrum Essen, Maxstraße 11, 45127 Essen, Tel. 0201 / 222 555, Fax 231 707, e-mail: probahn-nrw@vuz-essen.de, Internet: <http://www.vuz-essen.de>

Vorsitzender: Oliver Stieglitz, Missundestraße 7, 44145 Dortmund, Tel. 02 31 / 81 56 11

Geschäftsführer: Guido Berg, Eickenscheidter Fuhr 54, 45139 Essen, Tel. 02 01 / 27 79 64

PRO BAHN e.V. (Bundesverband), Schwanthalerstraße 74, 80336 München,

Tel. 0 89 / 54 45 62 13, Fax 54 45 62 14, Internet: <http://www.pro-bahn.de>

Ruhrschiene
2000#1

2

Liebe Mitglieder von PRO BAHN,
liebe Interessierte,

am 27.11.1999 haben die Mitglieder von PRO BAHN Ruhr/Mark und PRO BAHN Ruhrgebiet Mitte/West auf einer gemeinsamen Versammlung der Fusion zum Verband PRO BAHN Ruhr zugestimmt. Als neuer Vorsitzender möchte ich an dieser Stelle zuerst den ehemaligen Vorsitzenden Thorsten Hensel und Matthias Wolf für Ihre bisherige Arbeit danken. Beide werden uns auch weiterhin unterstützen. Nun sei auch noch etwas zu meiner Person gesagt: Ich bin 22 Jahre alt, komme aus Essen und wohne seit einem Jahr in Dortmund – kenne also die jeweils größte Stadt aus beiden ehemaligen Regionalverbänden.

Auf die gemeinsame Arbeit und auf weitere aktive Mitstreiter freut sich

Burkhard Dedy

Nun ist sie also endlich erschienen, die neue **Ruhrschiene**, Fahrgastzeitung für das ganze Ruhrgebiet und die angrenzenden Regionen. **RevierSchiene** und **ANSCHLUSS** sind nach acht Jahren aufgegeben worden, aber die Ihnen bekannten Autoren geben hier nach wie vor ihre Berichte, Tipps und Kommentare zum aktuellen Verkehrsgeschehen.

Am neuen Layout haben wir lange gearbeitet und sind immer noch nicht so ganz zufrieden, aber die Zeit drängt wieder einmal. Also haben wir uns ein Jahr Zeit gegeben, weiter zu basteln und auszuprobieren. Helfen auch Sie mit, die Ruhrschiene zu gestalten, schreiben Sie uns Leserbriefe, Artikel, Reiseberichte usw.!

Viel Spaß bei der Arbeit hatten

*Jochen Schönfisch
Dominik Vinbruck*

*Oliver Stieglitz
Toni Deenen*

>>> *Fortsetzung von Seite 1*
mit entstanden fünf weitgehend unabhängige Netze in Düsseldorf/Duisburg, Essen/Mülheim, Gelsenkirchen, Bochum/Herne und Dortmund.

Beim Netzausbau zeigte es sich aber immer mehr, daß eine einheitliche Stadtbahn in absehbarer Zeit nicht realisierbar ist. So ist das Meterspurnetz der Straßenbahn im mittleren Ruhrgebiet aus finanziellen Gründen wohl kaum noch auf die Normalspur der Stadtbahn umzurüsten. Noch uneinheitlicher sind die Betriebsleitsysteme der Verkehrsunternehmen und die eindeutige Tendenz hin zur Niederflurbahn vergrößert noch die Vielfalt der eingesetzten Wagentypen im Ruhrgebiet und erschwert den Ausbau des Stadtbahnnetzes zusätzlich.

Ausblick

Hauptzweck des Ausbaus des Stadtbahnnetzes Ruhr war und ist die Ergänzung des S-Bahnnetzes. Hier klafften Lücken vor allem in Nord-Süd-Richtung, die nur von einer leistungsfähigen Stadtbahn zu schließen waren bzw. sind. So verbinden die U 11 Essen Hbf - E-Altenessen und die U 35 Bochum Hbf - Herne die Bergisch-Märkische und die Köln-Mindener Bahn und die Stammstrecke der Dortmunder Stadtbahn bindet die S 4 an den Hauptbahnhof an; die U-Bahn Duisburg Hbf - DU-Meiderich Süd ist im Bau.

Weitere Lückenschlüsse sind noch zwischen Gelsenkirchen-Buer Rathaus und dem Bahnhof Buer-Nord, Herne und Recklinghausen, BO-Universität und Witten sowie DU-Ruhrort und Moers zu erstellen. Damit und mit einzelnen S-Bahnprojekten in den Randzonen des Ruhrgebietes kann ein sinnvoll kombiniertes S-/U-Bahnnetz im Ruhrgebiet entstehen. Das geplante durchgehende Stadtbahnnetz von Dinslaken bis Düsseldorf und von Moers bis Dortmund ist hingegen zur Zeit nicht realisierbar.
T.D./J.S.

ÖPNV in Cagliari

Cagliari ist die Hauptstadt der autonomen Region Sardinien, der nach Sizilien zweitgrößten Mittelmeerinsel. Die Lage weit ab vom italienischen Festland (die tunesische Küste ist näher als die italienische) und die uralte eigene Kultur (Cagliari bestand schon zu Zeiten der Phönizier) geben der Insel sicherlich die größte Eigenständigkeit aller zwanzig italienischen Regionen. Ungefähr ein Viertel aller 1,6 Millionen Sarden leben im Großraum Cagliari im Süden der Insel, der gebildet wird von den Städten Cagliari und Quartu Sant'Elena sowie mehreren unabhängigen Gemeinden.

Das Geschäftszentrum Cagliari bilden die Via Roma entlang des Hafens und der Largo Carlo Felice, der hinauf zur Piazza Yenne am Fuße der Altstadt führt. An der Kreuzung dieser beider Straßen liegt die Piazza Matteotti. Hier befindet sich sowohl der Busbahnhof der städtischen Busgesellschaft CTM (Consorzio Trasporti e Mobilità) als auch ein Informationszentrum des städtischen Fremdenverkehrsamtes. Südlich der Piazza Matteotti liegt der überdachte Busbahnhof der Regionalverkehrsgesellschaft ARST (Azienda Regionale Sarda Trasporti), die eher unregelmäßige Fahrten zu den kleineren Orten der Umgebung unternimmt, aber auch ungefähr einmal pro Stunde den Flughafen Cagliari-Elmas ansteuert. Am westlichen Rand der Piazza Matteotti befindet sich der Bahnhof der italienischen Staatseisenbahn FS, von dem aus etwa stündlich Nahverkehrszüge nach Iglesias und Oristano starten. Einzelne "Diretti" fahren auch zur zweitgrößten Stadt Sardinien, Sassari, oder zu den Fährhäfen nach Olbia und Porto Torres im Norden der Insel.

An der Piazza Yenne beginnt die Fußgängerzone, die über die Via G. Manno und Via Garibaldi zur Piazza Costituzione führt. In deren Nähe, an der Piazza Repubblica, liegt dann der Bahnhof der Ferrovia della

Sardegna, einer Schmalspurbahn, die hinauf in die Berge der Barbagia führt und das Meer bei Arbatax an der Ostküste wieder erreicht. Sie bildet im Stadtgebiet von Cagliari als "Metropolitana" einen Stundentakt.

Die CTM betreibt im dichten Takt die drei Obus-Linien 5, 30 und 31 sowie weitere sechs innerstädtische Buslinien mit einstelligen Liniennummern, die alle zumindest einen Teilabschnitt der Via Roma befahren, so dass man dort problemlos umsteigen kann. Daneben existieren im Stadtgebiet noch elf Quartierbuslinien mit zweistelligen Liniennummern und sieben die Stadtgrenzen überschreitende Linien M, PF, PQ, 1Q, 2Q, QS und SC1. Die Linien 20/21, 30/31 und 40/41 sind "Circolare", also Rundkurse, die von jeweils einer der beiden Linien in einer Richtung, von der anderen dann in Gegenrichtung befahren werden.



Eine Haltestelle (Fermata) ist an einem großen orangen Schild erkennbar. Auf diesem Schild sind die dort verkehrenden Linien nebeneinander aufgeführt. Unter der jeweiligen Liniennummer ist das entsprechende Linienband angegeben, wobei der Standort rot unterlegt ist und Umsteigemöglichkeiten durch klein gedruckte Liniennummern hinter den jeweiligen Haltestellennamen dargestellt

sind. Der untere Bereich des Schildes enthält spezielle Hinweise zum Linienweg (blau) und eine Übersicht über die Taktfrequenzen der Linien unterschieden nach Tageszeiten sowie Werktagen und Sonn- und Feiertagen.

Tagsüber fahren die Hauptlinien und die Linie M in Taktabständen von fünf bis 15 Minuten, wobei aber auch keine Zwischenfrequenz ausgelassen wird. Bei manchen anderen Linien schreckt man auch nicht vor solch abenteuerlichen Taktfrequenzen wie 23- oder 34-Minuten-Takten zurück. Betriebsbeginn ist gegen 5 Uhr morgens, Betriebsende gegen 23 Uhr, danach fährt nur noch die Linie CR im Obus-Ersatzverkehr nach Quartu Sant'Elena. Im Sommer von Ende Juni bis September werden die Takte ausgedünnt; die Linien zum Strand nach Poetto (PF und PQ) hingegen verstärkt. Zum Einsatz kommen überwiegend Hochflur-Standardbusse der Firma Iveco, aber auch moderne Breda-Niederflurwagen sowie auf Linie 9 van-Hool-Gelenkbusse. Interessant ist bei allen Standardbussen die Türverteilung, die sicherlich noch vom früheren Schaffnerbetrieb herrührt. Vorne beim Fahrer sowie im Heck befinden sich die Einstiegtüren, in der Wagenmitte sind zwei Doppeltüren direkt nebeneinander für den Ausstieg angebracht.

Aufgrund der Tatsache, dass der örtliche Verkehr im Großraum Cagliari nur von der CTM betrieben wird, gibt es keinen Verkehrsverbund. Fahrscheine gibt es nur im Vorverkauf in Tabakläden, Bars und natürlich bei der CTM selbst. Die Tarifierung ist denkbar einfach; es gibt Einzelfahrkarten zu 1.500 Lire (1,50 DM), Zweistundenkarten zu 2.500 Lire und Tageskarten zu 4.000 Lire. Daneben gibt es 12-Fahrten-Carnets (vier Dreifachfahrscheine) zum Preis von zehn Einzelfahrten. Alle Tickets sind mit Magnetstreifen versehen; die Entwerter geben einen schrillen Klingelton von sich, wenn der Fahrschein nicht in Ordnung ist. T.D.

Ohne Auto - mobil ans Ausflugsziel

Das Ausflugprogramm des Runden Umwelt Tisches Essen (RUTE) startet ins dritte Jahr und bietet dabei Touren mit dem ÖPNV zu interessanten Zielen im Gebiet des VRR an.

Sie finden in der Regel am dritten Sonntag im Monat statt (Achtung: Ausnahmen!). Das diesjährige Programm:

16. Januar	Überraschungstour
20. Februar	Neandertal - Museum
19. März	Industriekultur und -natur in OB
09. April	Tram-Museum W-Kohlfurt
21. Mai	Schiffshebewerk Henrichenburg
18. Juni	Zwischen Emscher und Lippe
16. Juli	Freilichtmuseum Hagen
20. August	Naturpark Schwalm-Nette
17. Sept.	Binnenhafen Duisburg
15. Oktober	Längste Tram-Fahrt der Welt
18. Nov.	Einkaufsfahrt nach Roermond
10. Dez.	Weihnachtsmärkte im Vest

T.D.

Einladung zur Regionalversammlung 2000

Sehr geehrtes PRO BAHN-Mitglied im Regionalverband Ruhr,
hiermit laden wir Sie recht herzlich ein zur Regionalversammlung 2000

- **am Montag, 14.02.2000 um 19.30 Uhr**
- **ins Theater im Depot, Immermannstr. 39 in Dortmund (Haltestelle Immermannstr./Klinikzentrum, U 49).**

Hauptthemen sind der Ausblick für das Jahr 2000 sowie der Kassenbericht, der Bericht der Kassenprüfer und die Entlastung des Schatzmeisters des ehem. RV Ruhr/Mark.

Ich freue mich auf Ihr Erscheinen.

Burkhard Dedy, Vorsitzender

Regionales

Mülheim (Ruhr). Vor zwei Jahren wurde der Einbau von Niederflurmittelteilen in 12 M-Wagen beschlossen. Inzwischen sind sechs Fahrzeuge umgebaut aber aufgrund technischer Probleme nicht einsatzfähig. Die neue Elektronik sorgt nämlich dafür, dass die Zugsicherung und die Weichen beeinflusst werden, so dass im Betrieb Fahrgäste gefährdet werden können. Die Betriebe und die verantwortlichen Techniker suchen seit Monaten verzweifelt eine Lösung. Um den Fahrbetrieb aufrecht zu erhalten sind seit längerer Zeit auf der Linie 104 drei 8-Achser der EVAG im Einsatz. Auf der Linie 102, für die die Fahrzeuge mit Niederflurmittelteil vorrangig gedacht waren, sind bisher überwiegend 6-Achser im Einsatz gewesen obwohl die Betriebe noch bei der Eröffnung des Ruhrtunnels versprochen haben, nur noch große Fahrzeuge auf dieser Linie einzusetzen. Um dies in Zukunft sicher zu stellen, plant die Verwaltung den Einsatz der Essener Wagen auf der Linie 102. Dieser müssen jedoch vorher erst noch tunnel-tauglich gemacht werden.

Freudlich ist, dass die Betriebe die Probleme mit den Niederflurwagen auf der Linie 112 in den Griff bekommen haben. Derzeit sind wieder neun der zehn Fahrzeuge einsatzbereit. Somit können wie an den Wochenenden bereits üblich zwei Niederflurwagen auf der Linie 102 fahren. T.H.

Herne. Am 8. Mai 1999 wurde der renovierte Herner Bahnhof ebenso wie andere Stationen der Köln-Mindener-Eisenbahn der Öffentlichkeit übergeben. Schön gelungen ist die Freilegung der alten Eingangshalle mit den Rundbogenfenstern des Herner Künstlers Jupp Gesing. Auf wenig Verständnis bei den Benutzern stoßen jedoch die modernen grauen Glasvorbauten vor der historischen Fassade.

Kritisiert werden auch die fehlenden Toiletten, die durch ein einzelnes Automatik-WC am Busbahnhof ersetzt wurden, und die nicht behindertengerechten Zugänge zum Bahnsteig. Die Bahn war zwar bereit, Aufzüge ein-

zubauen, aber nur wenn die Stadt Herne die Folgekosten übernimmt. Inzwischen scheint man sich zu einigen, weshalb der Bahnsteigtunnel sich auch über ein halbes Jahr nach dem offiziellen Abschluss der Bauarbeiten noch als stillgelegte Baustelle präsentiert.

Wären an Stelle der Aufzüge mit hohen Folgekosten nicht Rampen zur Bahnhofstr. sinnvoller? Sie würden außerdem den Weg zur Fußgängerzone und zur U 35 deutlich verkürzen. Eine rollstuhlgerechte Rampe mit 6% Steigung würde von der Bahnstabsbrücke aus etwa den Raum des unbenutzten Bahnsteiges 2 einnehmen und damit direkt an Bahnsteig 1 anschließen. Auf Gleis 3 müsste der Zughalt evtl. ca. 50 m nach Westen verlegt werden, was aber beim Bau von zusätzlichen Zugängen im Westen auch die Wege zum dort geplanten P+R-Platz verkürzen würde. J.S.

Ruhrgebiet. Der VRR hat erste Ergebnisse des Gutachtens zur Reaktivierung der Ratinger Weststrecke (DU-Hbf – DU-Entenfang – Ratingen-West – D-Rath – D-Hbf) vorgelegt. Es wurden elf Bedienungskonzepte (6x RB, 4x S-Bahn, 1x Stadtbahn) mit unterschiedlicher Führung in Düsseldorf geprüft. Der Verkehrswert wird bei bis zu 2.000 Fahrgästen als sehr groß gesehen. Bei dem derzeitigen Güterverkehr wäre ein 30-Minuten-Takt problemlos möglich, für einen 20-Minuten-Takt wäre ein drittes Gleis nötig. Vor kurzem in Auftrag gegeben wurde ein zweites Gutachten, das sich mit dem Streckenabschnitt Essen – Mülheim – DU-Wedau – Ratingen – Düsseldorf beschäftigt. T.H.

Dortmund. Der SB 47 Dortmund Hbf - Flughafen wird zum 31.12.1999 eingestellt. Ab dem 3. Januar 2000 fährt dann die Linie 440 über den Knotenpunkt Aplerbeck hinaus im 30-Min.-Takt bis zum Flughafen. In Aplerbeck besteht mit der U 47 Anschluss von/zur Innenstadt. Der Flughafen wird wochentags von 5 bis 22 Uhr und samstags bis 17.30 angefahren. T.D.

Ruhrgebiet. Die Regionalbahnen 36 und 44 DU-Ruhrort - Oberhausen und Oberhausen - Bottrop - Dorsten werden in diesem Jahr ausgeschrieben. Die Vergabe erfolgt vsl. im Dezember 2000. T.D.

Ruhrgebiet. Im Herbst hat der VRR eine neue Hotline eingerichtet. Unter der Telefonnummer 0180 / 300 2000 erhält man endlich rund um die Uhr nicht nur Fahrplanauskünfte, sondern auch alle möglichen weitere Informationen zum VRR. Sogar Beschwerden und Anregungen kann man loswerden. T.D.

Essen. Im Sommer wird für mehrere Wochen der Zugverkehr auf der RB 49 Essen - Wuppertal zwischen Langenberg und Steele eingestellt. Schienenersatzverkehr wird eingerichtet. Grund ist der Umbau des Bahnhofs E-Holthausen. T.D.

Mülheim (Ruhr). Die Stadt Mülheim hat für den ÖPNV-Ausbauplan zwei Maßnahmen angemeldet: Das Beschleunigungsprogramm für die Linie 110 (einschließlich Aufhebung Kaufhofumfahrung und neue zentrale Haltestelle) und die Verlängerung der Linie 112 vom Kaiserplatz über Dickswall zum Hbf. Ferner wurde durch die DVG die Beschleunigung der Linie 901 zwischen Stadtgrenze und Königstraße angemeldet. T.H.

Essen. Die Verlegung des S-Bahnhofs Kettwig ist vom Tisch. Die Entscheidung des Planungsausschusses zementiert die Lage des Bahnhofs weit vor der Stadt, so dass die Kettwiger Innenstadt nur mit Umstieg auf die Buslinie 142 zu erreichen ist. T.H.

Bottrop. Im Herbst 2000 wird eine Buslinie von Kirchhellen über den ZOB zum Hauptbahnhof eingerichtet. Dazu wird auf keinen Fall die Linie 186 verlängert, da sie dann aufgrund der immensen Streckenlänge zu verspätungsanfällig wäre. T.H.

Oberhausen. Da die Luise-Albertz-Halle wegen Umbauarbeiten ca. ein Jahr geschlossen sein wird, wurde im Gewerbegebiet Kaisergarten (Max-Planck-Ring) ein Festzelt als Ersatz aufgebaut. Im Rahmen eines Kombivertrages (gilt im gesamten VRR) wird die Stoag zu vielen Veranstaltungen einen 15-min-Takt mit Shuttlebussen vom Hbf zum Festzelt anbieten. Dafür benötigt die Stoag zwei Fahrzeuge. O.M.

Mülheim (Ruhr). Im Zusammenhang mit der Verlängerung der Essener Linie NE 11 zum CentrO wurde vom VRR auch eine weitere Verknüpfung des MEO-NachtExpress-Netzes angekündigt. Eine Anfrage hat nun ergeben, dass die Betriebe daran arbeiten und das NE-Netz zusammen mit dem Konzept für ein „Guten-Abend-Netz“ überarbeiten. Eine parlamentarische Beratung ist für das Jahr 2000 vorgesehen. Mit der Einführung der Nacht-S-Bahn (nächtlicher Stundentakt auf der S 1) soll der Startpunkt der NE-Linien endlich von Stadtmitte zum Hbf verlegt werden. T.H.

Essen. Der Ausgang der Kommunalwahl hat auch den Neubau der Straßenbahnstrecke durch die Innenstadt im Zuge der Linie 109 in Frage gestellt. Die CDU, Sieger der Kommunalwahl, hatte im Wahlkampf die City-Straßenbahn bekämpft. Aufgrund der allgemeinen Zustimmung der Bevölkerung und des Handels zur City-Straßenbahn kündigte man an, dieses Thema neu zu diskutieren und brachte eine neue Trassenvariante ins Spiel. Seitdem veranstaltet die „Aktionsgemeinschaft City-Straßenbahn“, an der PRO BAHN natürlich beteiligt ist, regelmäßige Diskussionsforen, Stände und Trassenbegehungen. T.D.

Oberhausen. Die Stoag teilte mit, dass die Fahrgäste der NE-Linien von 500 pro Wochenende im Jahr 1991 auf jetzt über 5000 pro Wochenende gestiegen sind. O.M.

Kein Tunnel für die 306?

Bochum. Bei der Kommunalwahl im September hat die SPD ihre absolute Mehrheit verloren und ist ein Bündnis mit den Grünen eingegangen. Um eine Autobahnverlängerung zum Opel-Werk durchsetzen zu können, verzichtete sie im Koalitionsvertrag auf den längst beschlossenen Tunnel für die Straßenbahn 306.

Dabei waren Planung und Finanzierung längst geregelt. Das Tiefbauamt sollte eigentlich noch 1999 die ersten Aufträge vergeben. Das wurde jedoch zurückgestellt, „um dem neuen Rat die Möglichkeit zu geben, die Entscheidung für den Tunnel zu revidieren.“

In etwa vier Jahren soll der Stadtbahntunnel von der Jacob-Mayer-Str. bis zum Lohring fertig sein und die Straßenbahnlinien 302 und 310 aufnehmen. Ab diesem Zeitpunkt wäre die Linie 306 die einzige Straßenbahn die noch die Bongard-/Massenbergstr. befährt. Da dieser Bereich zu einem „Boulevard“ umgestaltet werden soll, überprüfte man verschiedene Alternativen, u. a. auch eine Endstelle am Rathaus (der zentrale Umsteigepunkt am Hauptbahnhof würde nicht bedient), eine oberirdische Führung durch Viktoriastr. und Südring auf den Bahnhofsvorplatz oder die Anbindung an eine der bestehenden Tunnelstrecken.

Die Stadt entschied sich für die unterirdische Anbindung an den Tunnel der Linie 308/318. Dabei soll der Tunnel mit einer oberirdischen Haltestelle am Rathaus in der Hans-Böckler-Str. beginnen und dann den Bahnhof „Rathaus (Süd)“ der 302/310 auf einer mit Glas verkleideten Stahlträgerbrücke die Halle durchqueren. (Diese Brücke wird jetzt auf jeden Fall gebaut, da man den Tunnel sonst auch in Zukunft nicht bauen könnte.) Er führt dann zweigleisig durch die Viktoriastr. und mündet dann unter dem Südring in die Strecke der 308/318. Die Linie 306 soll dann auf der -2-Ebene des Hauptbahnhofes enden, kann aber auch auf

dem Linienweg der 308 Richtung Ruhrstadion/Gerthe verlängert werden. Der neue etwa 500 m lange Tunnel soll ein kurzes Betriebsgleis unter der Post am Rathaus zum Tunnel der 302/310 in Richtung des geplanten Betriebshofes Engelsburg erhalten. So würde mit der Stilllegung des Betriebshofes Universitätsstr. etwa 5 km oberirdische Betriebsstrecke (Rampe Jacob-Mayer-Str. bis Rampe Bergmannsheil) parallel zu den Tunnelstrecken entbehrlich, die die Strecken der Linien 308/318 und 306 an das übrige Netz anbindet.

Falls der neue Stadtrat wirklich die Entscheidung gegen den Tunnel trifft, soll die 306 ihren bisherigen Linienweg durch die Massenbergstr. behalten. Allerdings kann sie nicht mehr den ursprünglich für diese Lösung vorgesehenen Platz in der Mitte des voraussichtlich im Frühjahr 2000 fertig gestellten Boulevards Massenbergstr finden, da dort inzwischen die Ausfahrt der unterirdischen Erschließungsstraße gebaut wurde. Für die Bahnen bleibt also dann auch langfristig nur der jetzt auch während der Bauarbeiten an der Tiefgarage zur Verfügung stehende Platz am Rand, bei dem sie „fast durch die Auslagen der Geschäfte fahren würden.“ (Zitat Tiefbauamtssprecher zur WAZ Bochum).

Betrieblich hätte die Tunnelstrecke demgegenüber fast nur Vorteile, vor allem durch den Wegfall der langen oberirdischen Betriebsstrecke und da keine neuen unterirdischen Bahnhöfe mit hohen Folgekosten entstehen. Aus Fahrgastsicht würden in erster Linie die Umsteigewege am Hauptbahnhof verkürzt, die Haltestelle „Bongardstr.“ mitten in der City dafür nur noch von Bussen bedient werden. Die Investitionskosten von 23 Mio. DM tragen zu einem Großteil Bund und Land. Dagegen muss die Stadt die unterirdische Erschließungsstraße überwiegend selber zahlen. J.S.

Surf & Rail

Unter diesem Namen bietet die DB seit dem Herbst im Internet Sonderpreise für 111 kontingentierte Verbindungen zwischen 25 Großstädten an.

Die Rückfahrkarten sind in vier Preisstufen eingeteilt. Die billigste kostet 75,- DM, die teuerste 195,- DM. Die Strecke Essen-Berlin kostet 145,- DM (Preisstufe 3). Mit der BahnCard gibt es eine Ermäßigung von 5,- DM; die Tickets sind nur für die 2. Klasse erhältlich. Sie können zwischen drei und 40 Tage vor der Hin-fahrt gebucht werden; die Rückfahrt kann frühestens am Sonntag nach der Hinfahrt erfolgen. Rückgabe und Umtausch sind nicht zulässig.

Und so funktioniert's: Man wählt die Internet-Adresse „www.bahn.de“ an und sucht im Menü „Surf and Rail“ seine gewünschte Bahn-Verbindung. Leuchtet bei dieser Verbindung eine grüne Ampel, kann das Ticket gebucht werden, erscheint eine rote Ampel, ist das Platzkontingent bereits ausgeschöpft. Nach Eingabe der Kreditkartennummer erfolgt der Ausdruck der Reiseunterlagen. Dieses Ticket enthält den Namen des Reisenden, ist also nicht übertragbar, sowie eine Buchungsnummer. Bei der Kontrolle im Zug wird sowohl diese als auch die Identität des Reisenden anhand des Personalausweises überprüft.

T.D.

Mit der DB zur EXPO2000

Noch sind es fünf volle Monate Zeit bis zur Eröffnung der Weltausstellung in Hannover. Aber die DB bastelt schon seit langem am Zug- und Ticket-Angebot.

Neben den Regelzügen der ICE-Linie 10 Ruhrgebiet - Hannover Hbf - Berlin und der IC-Linie 5 Ruhrgebiet - Hannover Hbf - Leipzig - die S-Bahnen fahren von Hannover Hbf alle 7,5 Minuten zur EXPO - wird es zur EXPO2000 noch täglich mehrere Züge in der Relation

Ruhrgebiet - Hannover Messe/Laatzten geben, die direkt den EXPO-Bahnhof anfahren. Einzelne dieser Züge fahren über Paderborn, während an einzelnen Tagen Züge sogar über Münster und Osnabrück zur EXPO geleitet werden.

Ab dem 1. April 2000 werden sowohl EXPO-Sparpreis-Tickets als auch EXPO-SuperSparpreise verkauft. Beide Tickets sind kontingentiert und unterliegen einer Zugbuchungspflicht, d.h. das Ticket gilt nur für den gebuchten Zug; ein Sitzplatz muss nicht reserviert werden. Gebucht werden können diese Tickets für alle Regel- und Zusatzzüge nach Hannover Messe/Laatzten. Sie sind nur gültig in Verbindung mit einer EXPO-Eintrittskarte; Hin- und Rückfahrt müssen innerhalb einer Woche erfolgen. Beim EXPO-Sparpreis ist gegen eine Pauschalgebühr sowohl eine Umbuchung als auch eine Rückgabe des Tickets möglich; beim SuperSparpreis hingegen nicht.

Beim EXPO-Sparpreis gibt es drei Preisstufen: bis 200 km (gilt bis Nordbögge bei Hamm), bis 400 km (für das restliche Ruhrgebiet) und über 400 km. Das Rückfahrtticket in der mittleren Preisstufe kostet für eine Person in der 2. Klasse 139,- DM (1. Klasse 189,- DM) und für zwei Personen 209,- DM (284,- DM). Der ICE-Aufpreis beträgt 35,- DM (1. Kl. 45,- DM), die BahnCard-Ermäßigung 55,- DM (2. Kl. 75,- DM). Die Preise für die billige bzw. teure Preisstufe liegen jeweils 60,- DM (für 1 Person/2. Klasse) und 90,- (für 2 Personen/2. Klasse) niedriger bzw. höher. Alleinreisende Kinder erhalten 50% Rabatt, mitreisende eigene Kinder (bis 17 Jahre) zahlen nichts.

Der stark limitierte EXPO-SuperSparpreis wird nur in verkehrsschwachen Zeiten angeboten; er kostet bis zu einer Entfernung von 400 km 99,- DM für eine bzw. 169,- DM für zwei Personen (mit ICE-Benutzung jeweils 35,- DM mehr; für BahnCard-Inhaber 20,- DM weniger). Er wird nur für die 2. Klasse angeboten.

T.D.



Silvesterverkehr Ruhr

Ruhrgebiet. Wie in jedem Jahr gibt es auch zum Jahrtausendwechsel wieder eine Vielfalt von verschiedenen Sonderverkehren der Verkehrsunternehmen an Rhein und Ruhr.

Wie und ob man nach der Silvesterfeier in den verschiedenen Städten des Ruhrgebietes nach Hause kommt, zeigt die folgende Aufstellung, die wir ganz bewusst in Form einer „Hitparade“ angelegt haben.

Die „Number one“ ist dabei eindeutig die STOAG in Oberhausen. Sie bietet als einziges Verkehrsunternehmen ihren Fahrgästen einen „Rund-um-die-Uhr-Service“. Und das Ganze auch noch kostenlos! Schlusslicht ist die Nachbarstadt Bottrop; hier fährt schlicht und ergreifend nichts in der Silvesternacht.

Die meisten Verkehrsunternehmen haben allerdings eines gemeinsam: Sie fahren zu Silvester das Samstagsangebot bis ca. 20-22 Uhr und am Neujahrstag ab ca. 9-10 Uhr im normalen Feiertagsverkehr. Doch in der Zwischenzeit wird's spannend. Beurteilt wurde übrigens nach räumlicher und zeitlicher Verfügbarkeit, Linienanzahl und Taktichte.

1) Oberhausen:

von 21 Uhr bis 10 Uhr NE 1-5 alle 60 Min.; von 0.30 bis 5.30 Uhr Verdichtung zum 30-Min.-Takt sowie auf zusätzlichem NE 12 Sterkrade - Hbf - Landwehr; NE 11 der EVAG von 21 Uhr bis 6 Uhr stündlich.

2) Bochum:

von 22 bis 9 Uhr U35 und NE-Linien 1-6 und SN 8 von Langendreer über DO-Lütgendortmund nach Castrop-Rauxel stündlich mit Pause zwischen 23.45 und 0.45 Uhr sowie SB 37 von 1 bis 8 Uhr stündlich.

3) Gelsenkirchen:

von 22 bis 9 Uhr NE 11-14 stündlich mit Pause zwischen 23.30 und 0.30 Uhr.

4) Essen:

von 21 bis 7 Uhr stündlich die NE-Linien 1-13 mit Pause von 0 bis 1 Uhr.

8) Herne:

Linien 311, 362 bis 23 Uhr, SilvesterNachtlinien SN 1-6 stündlich von 1 bis 9 Uhr, sowie U35 aus Bochum.

5) Duisburg (außerhalb PRO BAHN Ruhr):

die NIAG-Linien 911, 912, 913, 914, 921, 924 fahren nach Samstagsfahrplan ohne Einschränkungen bis gegen Mitternacht, danach von 1 bis 5 Uhr wie die NE-Linien 1-4 und 79 (Duisburg Hbf - D-Kaiserswerth) im Stundentakt, wobei NE 2 bis Moers und NE 3 bis Mülheim verlängert werden. Alle NE fahren in beide Richtungen. Der NE 79 fährt auch zwischen 22 und 1 Uhr.

6) Dortmund:

von 1 bis 5 Uhr auf den Linien NE 1-9 abwechselnd alle 30 und 45 Minuten; am Neujahrsmorgen startet der normale Feiertagsverkehr gegen 5 Uhr.

7) Hagen:

von 0.30 (Betriebsaufnahme in den Aussenbezirken) bis ca. 5 Uhr auf den NE-Linien 1-8 alle 75 Minuten; zusätzlich auf den Linien NE 1 - 3 und 7 Zwischenfahrten bis 4 Uhr.

9) Mülheim (Ruhr):

von 1 bis 4 Uhr NE 1-4 im Stundentakt; NE 3 (DVG) von 1 bis 5 Uhr im 60-Min.-Takt.

10) Ennepe-Ruhr-Kreis:

SB 37 stündlich von 1 bis 8 Uhr zwischen Bochum Hbf und Sprockhövel-Haßlinghausen; NE 11 stündlich von 21 bis 4 Uhr mit Pause zwischen 23 und 1 Uhr; NE 5 und 8 der Hagener Straßenbahnen alle 75, NE 3 alle 30/45 Minuten von 1 bis 5 Uhr.

11) Kreis Recklinghausen:

außer in Castrop-Rauxel kein Verkehr zwischen 22 und 9 Uhr! In Castrop-Rauxel auf der Linie 311 bis 23 Uhr, SilvesterNachtlinien SN 1, 7, 8 und 11 stündlich von 1 bis 9 Uhr.

12) Bottrop:

kein Verkehr zwischen 22 und 9 Uhr!

Die S-Bahnen fahren ab ca. 18 Uhr und morgens bis 10 Uhr nur im Stundentakt wie im Kursbuch aufgeführt; von Mitternacht bis 5 Uhr wird im Halbstundentakt auf allen S-Bahn-Linien gefahren. Lediglich die S 2 - Äste nach Duisburg bzw. Essen und die S 9 zwischen Bottrop und Haltern fahren nur im Stundentakt. RE und RB fahren fast uneingeschränkt wie an Samstagen; einzelne entfallende Fahrten sind im Kursbuch vermerkt. T.D.

... auf den Fahrplänen der zusätzlichen Ad-vents-S-Bahnen: „Super! Günstig! Super- günstig! TagesTicket – 5 Personen und der Hund fahren einen ganzen Tag“ *Hat es sich denn beim VRR und den Verkehrsunternehmen immer noch nicht herumgesprochen, dass die Vierbeiner seit dem 1.1.1999 kostenlos befördert werden?* J.S.

... am BoGeStra-Fahrkartenautomaten mit Touch-Screen-Bildschirm und interaktiver Benutzerführung. Während die Essener Automaten inzwischen sogar Fremdsprachen **sprechen** können, spiegelt der einzige derartige Automat am Bochumer Hbf Kundennähe nur durch das Foto einer Frau namens Isabel vor. Die richtige Fahrkarte bekommt man erst, nachdem man sich durch mehrere unübersichtliche Seiten getastet hat („Ich wünsche ein sonstiges Ticket...“). Falls der Automat mal keine Geldscheine annimmt, erfährt man erst jetzt, dass man die Wertmarke für 171,50 DM in Münzen zu bezahlen habe. Doch damit nicht genug, der Automat kennt noch nicht einmal die gültigen VRR-Tarife! So verkauft er das Ticket2000-7Tage nur für volle Kalenderwochen, verweist auf ZusatzTickets für Hunde (verkauft sie aber nicht), obwohl diese kostenlos mitfahren und hat noch nie was von SchoolTickets gehört. Stattdessen verkauft er Schülern mit kostenlosen Monatskarten der Schule YoungExtra-Wertmarken für 5,60 DM. So könnte man 3,90 DM im Monat sparen, wenn die Kontrolleure sich der Meinung dieses Automaten anschließen würden. J.S.

... Ende November in der 103 von Essen-Borbeck zur Innenstadt. An der Helenenstraße kommt die Durchsage „An der Linksabbiegerspur zum REAL hat's gerade wieder einen Unfall gegeben! Wenn Sie möchten, können Sie hier noch aussteigen.“ Da die Beseitigung von Unfällen im Allgemeinen mindestens eine halbe Stunde dauert, laufe ich lieber die letzten drei Haltestellen bis zum Berliner Platz. Von

Weitem sehe ich schon hinter dem Unfallwagen noch zwei andere Straßenbahnen stehen. Der PKW hat wohl beim Abbiegen die Straßenbahn übersehen. Dabei sind die Essener Bahnen doch so schön quietschegelb! An mir fährt ein EVAG-Bus vorbei mit der Aufschrift „161 Dienstfahrt“. Der Fahrer hat nach der abendlichen HVZ jetzt Feierabend und fährt zum Betriebshof Stadtmitte. „Der hätte ja ruhig die Fahrgäste mitnehmen können.“, denke ich mir so, „aber der will wohl nur nach hause!“. An der nächsten Haltestelle traue ich meinen Augen kaum. Der seoben gesichtete Bus steht am „Kronenberg“, mit der neuen Beschilderung „101 Bredenezy“. Er fährt uns gestrandete Fahrgäste wenige Minuten später in die Innenstadt. *Nach vielfachen negativen Erfahrungen mit geplantem Schienenersatzverkehr überrascht die EVAG jetzt mit ihrem improvisierten Ersatzverkehr. Ein herzliches Dankeschön an den flexiblen Busfahrer der „161“, der doch eigentlich schon Feierabend hatte.* T.D.

... in der letzten RegionalBahn am 07.12. von Unna nach Dortmund Hbf. Der Zugbegleiter testet eine neue Methode, um Fahrgäste auf das sich nähernde Fahrtende hinzuweisen: Er löscht ganz einfach einige Minuten, bevor Dortmund Hbf erreicht wird, das Licht für 30 Sekunden. Dann macht er es wieder an, um es noch vor dem endgültigen Halt erneut zu löschen. *Und da sage noch einer, bei der DB gäbe es keine Mitarbeiter mit innovativen Ideen.* D.V.

... am ersten Dezember-Weekend im Essener NE 12. Ein Fahrgast ohne Ortskenntnis fährt bis Bergeborbeck Bf und fragt den Fahrer vor dem Ausstieg, wo es denn zur S-Bahn ginge. Der Fahrer überlegt lange, und gibt dann die bei Dunkelheit und einem 4-Minuten-Umstieg wirklich göttliche Antwort, dass es irgendwie in dieser Richtung um die Ecke sein müsste. Zum Glück hat er ins Schwarze getroffen. D.V.

Termine

Dienstag, 04.01.2000, 19.30 Uhr
AG Essen

Montag, 10.01.2000, 19.30 Uhr
AG Dortmund

Dienstag, 11.01.2000, 20.00 Uhr
Umweltverbund Kr. Recklinghausen

Sonntag, 16.01.2000
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Überraschungstour
10.30 Uhr E-Borbeck S-Bf
10.50 Uhr E-Hbf ServicePoint

Montag, 17.01.2000, 19.30 Uhr
Fahrgastversammlung Januar
Bahnhofsgaststätte „Adler 1835“
Hst. Wanne-Eickel Hbf
Thema: Jahresplanung 2000

Samstag, 22.01.2000
Landesverband:
10.30 Uhr Fachkomm. Tarife
13.30 Uhr Fachkomm. Fahrplan
Fahrgastzentr. Köln-Deutz, Gl. 7-8

Donnerstag, 27.01.2000, 20.00 Uhr
O.Tram

Montag, 07.02.2000, 19.30 Uhr
AG Essen

Dienstag, 08.02.2000, 20.00 Uhr
Umweltverbund Kr. Recklinghausen

Montag, 14.02.2000, 19.30 Uhr
Regionalversammlung 2000
Theater im Depot, Dortmund

Samstag, 19.02.2000
Landesversammlung 2000

Sonntag, 20.02.2000
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Neandertal-Museum
9.40 Uhr E-Borbeck S-Bf
10.05 Uhr E-Hbf ServicePoint

Montag, 21.02.2000, 19.30 Uhr
Fahrgastversammlung Februar
Gaststätte „Löken“, Stolzestraße 3
Hst. Gelsenkirchen Hbf
Thema: Beschleunigungsmaßnahmen
Referent: Herr Pieper, BoGeStra

Montag bis Mittwoch, 21.02. bis 23.02.2000
rail#tec 2000, Int. Eisenbahnmesse
Westfalenhalle Dortmund

Donnerstag, 24.02.2000, 20.00 Uhr
O.Tram

Montag, 06.03.2000, 19.30 Uhr
AG Essen

Montag, 13.03.2000, 19.30 Uhr
AG Dortmund

Dienstag, 14.03.2000, 20.00 Uhr
Umweltverbund Kr. Recklinghausen

Sonntag, 19.03.2000
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Industriekultur in Oberhausen
9.55 Uhr E-Borbeck S-Bf
10.05 Uhr E-Hbf ServicePoint

Montag, 20.03.2000, 19.30 Uhr
Fahrgastversammlung März
Gaststätte „Linie 5“, Oskar-
Hoffmann-Str. 97, Bochum
Hst. Oskar-Hoffmann-Str. (U35)
Thema: Fortschreib. Nahverkehrspl.
Ref.: Frau Mollenhauer, Stadt BO

Donnerstag, 23.03.2000, 20.00 Uhr
O.Tram

Dienstag, 04.04.2000, 19.30 Uhr
AG Essen

Montag, 10.04.2000, 19.30 Uhr
AG Dortmund

AG Essen: Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstr. 11, Essen
O.Tram: Haus Wahl, Marktstr. 38, Oberhausen
AG Dortmund: Theater im Depot, Immermannstraße 39, Dortmund
Umweltverbund RE: Naturschutzbüro, Martinistr. 36, Recklinghausen

Na, interessiert an PRO BAHN?

Fordern Sie weitere Informationen an -oder werden Sie gleich Mitglied!

Bitte hier abtrennen (oder kopieren) und einsenden an:

PRO BAHN e.V. • Schwanthalerstraße 74 • 80336 München • Tel.: 0 89 / 54 45 62 13 • Fax: 0 89 / 54 45 62 14

Ja, ich bin an PRO BAHN interessiert.

- Ich möchte weitere Informationen über PRO BAHN.
- Ich möchte PRO BAHN beitreten.

Name, Vorname

Straße

PLZ, Wohnort

weitere Familienmitglieder

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.) Beruf (freiwillig)

Datum, Unterschrift

(Ruhrschiene 2000#1 • 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 58,- DM pro Jahr
- Juniormitgl.(bis 27 Jahren) 36,- DM pro Jahr
- Familienmitgliedschaft 70,- DM pro Jahr
- Fördermitgliedschaft mind. 120,- DM pro Jahr
(Firmen, Institutionen, Kommunen)