



Mit dem Zug zur Fußball-Weltmeisterschaft

Gelsenkirchen/Dortmund. (js) Am 15. April ist die Entscheidung gefallen: Das Westfalenstadion in Dortmund und die Arena „Auf Schalke“ in Gelsenkirchen werden zu den zwölf Austragungsorten der Fußball-Weltmeisterschaft 2006 gehören. Wir hatten bereits in **Ruhrschiene 2001#2** die vier nominierten Austragungsorte (neben Dortmund und Gelsenkirchen waren auch Düsseldorf und Mönchengladbach noch im Rennen) im VRR-Gebiet auf ihre ÖPNV-Anbindung hin getestet. Dieser Artikel soll nun detailliert die Anbindungsprobleme dieser beiden Standorte analysieren und Lösungsvorschläge präsentieren.



Dieses Bild zeigt Zuschauer auf dem Weg zu einem Bundesligaspiel am Gelsenkirchener Hbf. Da nicht genügend Niederflurbahnen zur Verfügung stehen, müssen auch die noch kleineren M6-Fahrzeuge eingesetzt werden. Obwohl die Bahn bereits so voll ist, dass

Ordner die Türen von Hand zudrücken müssen, bleiben viele Fans auf dem Bahnsteig zurück. Die nächste Bahn folgt erst in einigen Minuten.

Während Dortmund von uns als WM-tauglich eingestuft wurde (ebenso wie Düsseldorf, das aus ÖPNV-Sicht leider nicht dabei ist), ist die Arena „Auf Schalke“ mit einer einzigen Straßenbahnstrecke mit erheblichen Kapazitätsproblemen nur sehr unzureichend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Dass wir mit unserer Einschätzung richtig liegen, beweisen nicht nur die langen Rückstaus bei Heimspielen des Bundesligisten Schalke 04. Auch im September 2001, als nach dem „Pur“-Konzert viele Besucher stundenlang auf eine Rückfahrmöglichkeit warten mussten, wurde die mangelhafte Anbindung der Arena in der gesamten Presse breitgetreten.

Fortsetzung auf Seite 3 >>>

In dieser Ausgabe:

- Regionalisierungsgesetz NRW**
- Planungsvereinbarung Betuwelinie**
- Reaktivierung Walsumbahn**
- Keine Bahncard mehr in der Region**
- Regionale Meldungen**

Inhaltsverzeichnis

Titel	1
Mit dem Zug zur Fußball-Weltmeisterschaft	
Inhalt & Adressen	2
Schieneinfrastruktur	6
Wieder Personenverkehr auf die Walsumbahn	
Planungsvereinbarung für die Betuwelinie	
Landespolitik	8
Regionalisierungsgesetz NRW	
Tarife	10
Schöne Bescherung: Westfalen und Niederrhein ab Dezember ohne Bahncard	
Regionales	11
Nachtexpress wird Rotstift geopfert	
Essen baut Zuständigkeiten um	
Termine	12

Impressum

Herausgeb.: PRO BAHN e.V., Regionalverband Ruhr
Auflage: 550 Exemplare
Ausgaben: Anfang Januar, April, Juli und Oktober
Preis: kostenlos für PRO BAHN-Mitglieder des RV Ruhr
Abonnement 5,- € pro Jahr
Redaktion: Burkhard Dedy (V.i.S.d.P.),
Jochen Schönfisch, Dominik Vinbruck
E-Mail: info@ruhrschiene.de
Autoren: Guido Berg, Lothar Ebberts, Oliver Stieglitz

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

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

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

Ihre Ansprechpartner bei PRO BAHN

Verkehrs- und Umweltzentrum Essen, Maxstraße 11, 45127 Essen, ☎ 02 01 / 222 555, ☎ 02 01 / 23 17 07

Geschäftsstelle des Regionalverbandes Ruhr und des Landesverbandes Nordrhein-Westfalen

Öffnungszeiten: montags bis freitags 17 bis 19 Uhr – mo., di. und do. betreut von PRO BAHN

PRO BAHN e.V., Regionalverband Ruhr, E-Mail: info@probahn-ruhr.de, Internet: http://www.probahn-ruhr.de

Vorsitzender: Burkhard Dedy, Sonnenplatz 4, 44137 Dortmund, ☎ 02 31 / 1 38 66 04,
☎ 0 69 / 1 33 04 81 09 08, E-Mail: dedy@probahn-ruhr.de

Stv. Vorsitzender: Jochen Schönfisch, Kantstraße 41b, 44627 Herne, ☎ 0 23 23 / 38 00 61,
E-Mail: schoenfisch@probahn-ruhr.de

Stv. Vorsitzender: Dominik Vinbruck, Bissenkamp 17, 44135 Dortmund, ☎ 02 31 / 7 95 03 59,
☎ 07 21 / 1 51 48 63 94, E-Mail: vinbruck@probahn-ruhr.de

Beisitzerin: Britta Behrens, Ruhrstr. 6, 58452 Witten, ☎ 0 23 02 / 27 99 00
E-Mail: behrens@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Toni Deenen, Königsberger Straße 27, 46047 Oberhausen, ☎ 02 08 / 9 69 41 45, ☎ 9 69 41 46
E-Mail: deenen@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Thorsten Hensel, Pollerbergstr. 24, 45145 Essen, ☎ & ☎ 02 01 / 70 53 02

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., E-Mail: info@probahn-nrw.de, Internet: http://www.probahn-nrw.de

Vorsitzender: Oliver Stieglitz, Missundestraße 7, 44145 Dortmund, ☎ 02 31 / 81 56 11,
E-Mail: stieglitz@probahn-nrw.de

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

Geschäftsstelle: Schwanthalerstraße 74, 80336 München, ☎ 0 89 / 54 45 62 13, ☎ 54 45 62 14,

>>> Fortsetzung von Seite 1

Die Fußball-Weltmeisterschaft stellt verglichen mit dem Bundesligaalltag besondere Ansprüche an die Stadien und ihre Verkehrsanbindung. Zum einen blickt die Weltöffentlichkeit auf die Austragungsorte. Presse, Funk und Fernsehen berichten auch über die Geschehnisse außerhalb der Stadien – besonders gern und ausführlich, wenn nicht alles so klappt, wie es soll. Zum anderen werden wohl alle Spiele ausverkauft sein, dazu besonders viele auswärtige Besucher in den Städten und viel Prominenz, was besondere (verkehrsbehindernde) Sicherheitsvorkehrungen erfordert.

Viele auswärtige Gäste, insbesondere aus weiter entfernten Ländern, werden nicht mit dem eigenen PKW anreisen und sind dann hier auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen. Zuschauer, die sich mehrere Spiele im Wettbewerb ansehen wollen, werden möglicherweise in anderen Orten Deutschlands übernachten und mit dem Schienenpersonenfernverkehr anreisen. Die Verbindung zu den Hauptbahnhöfen wird daher im Vergleich zu Bundesligaspielen eine größere Rolle spielen. Besondere Beachtung sollte hier dem Anreiseweg aus Frankfurt am Main geschenkt werden, da sich dort neben einem wichtigen Eisenbahnknoten und einem weiteren WM-Stadion auch der international bedeutende Rhein-Main-Flughafen befindet.

Westfalenstadion Dortmund

Das Westfalenstadion ist sehr gut an das Dortmunder Stadtbahnnetz angebunden. Gleich zwei vom übrigen Verkehr völlig unabhängige Linienwege führen in die Innenstadt, die Haltestellenanlage am Stadion ist dank Wendeschleife und mehrerer Bahnsteigkanten sehr leistungsfähig. Die Doppel- bis Dreifachtraktionen der B-Wagen können über 800 Fans in einem Zug transportieren und das in Dortmund verwendete Signalsystem ermöglicht sehr dichte Zugfolgen, da nachfolgende Züge bereits langsam in den Bahnhof einfahren kön-

nen, bevor der vorherige ihn verlassen hat. Als Problem könnte sich noch der Wagenmangel herausstellen. Die Dortmunder Stadtwerke besitzen derzeit 21 achtachsige und 43 sechsachsige B-Wagen und stoßen seit der U 42-Verlängerung bei Bundesligaspielen unter der Woche bereits an ihre Grenzen. Neubeschaffungen von B-Wagen sind nicht möglich, da Siemens diesen Typ nicht mehr anbietet, und die Beschaffung weniger Wagen eines anderen Typs würde sehr teuer.

Wünschenswert wäre die Verlängerung der S-Bahnen S 1 und S 2 zum Brüggmannplatz bereits bis 2006, da dort dann eine Verknüpfung mit den nicht den Hauptbahnhof anfährenden Stadtbahnen der Linien U 42 und U 46 möglich wäre und sich so die Fahrgastströme besser auf zwei Stadtbahnstrecken verteilen würden.

Zur Entlastung des Hauptbahnhofes kann auch der Bahnhof Westfalenhalle dienen, der bei Bundesligaspielen regelmäßig zusätzlichen Zügen aus Richtung Osten und vom Hbf angefahren wird. Da die Strecke Dortmund–Unna elektrifiziert ist, kann dieser Haltepunkt bei der WM auch von Sonderzügen aus ganz Deutschland angefahren werden. Über die Verbindungskurve durch den Güterbahnhof Dortmunder Feld ist eine direkte Anfahrt auch aus Richtung Westen möglich.

Gelsenkirchener Arena

Zur Arena „Auf Schalke“ führt nur die Straßenbahnlinie 302. Die planmäßige Fahrzeit für die 6,5 km zum Hbf beträgt 15 Minuten. Die Strecke verläuft überwiegend auf besonderem Bahnkörper, bietet jedoch mit zahlreichen Ampelkreuzungen Konfliktpunkte mit dem übrigen Verkehr. Einen besonderen Engpass stellt der Innenstadt-Stadtbahntunnel auf dem letzten Kilometer vor dem Hauptbahnhof dar. Aufgrund des verwendeten altmodischen punktförmigen Zugbeeinflussungssystems kann sich immer nur ein Zug in einem durch Signale gesicherten Abschnitt befinden. Die Zugfolgezeit ist daher auf einen Abstand von etwa 2 Minuten begrenzt, da der nachfolgende Zug vor dem Bahnhof solange

warten muss, bis der vorherige von allen Fahrgästen verlassen die Station „Hauptbahnhof“ vollständig geräumt hat. Im Gegensatz zur Haltestelle am Stadion steht hier nur eine Bahnsteigkante je Richtung zur Verfügung. Da auch die Linien 107 und 301 mit werktags zusammen neun Abfahrten in der Stunde den Innenstadtunnel befahren, bleiben für den Verkehr vom oder zum Stadion nur etwa 21 Fahrtenpaare je Stunde übrig. Bei Veranstaltungen sieht man die Bahnen sich regelmäßig vor der Tunnelfahrt am Musiktheater stauen – hier ist bis 2006 dringend ein verbessertes Signalsystem erforderlich. Eine Niederflurstraßenbahn NF6D hat 72 Sitz- und 100 Stehplätze, bei Einzeltraktion liegt die Kapazität der Strecke also bei theoretisch nur gut 3.600 Fahrgästen pro Stunde; am Wochenende und bei bis zur Tür mit Fahrgästen vollgestopften Fahrzeugen sind vielleicht auch 5.000 Fahrgäste pro Stunde möglich.

Es ist seit langem geplant, hier im Stadionverkehr längere Züge einzusetzen. Die vor etwa 10 Jahren beschafften Niederflurstraßenbahnen sind bereits mit Kupplungen für Doppeltraktion ausgerüstet. Um solche Züge auf dieser Strecke einsetzen zu können, müssen aber zunächst die Fahrleitungen und Unterwerke dem höheren Strombedarf angepasst werden. Wenn das bis zur WM klappen soll, muss das Land bald trotz Haushaltssperre Zuschüsse freigeben. Aber selbst, wenn das gelingen sollte, könnte man in einer Stunde höchstens 10.000 Besucher zur oder von der Arena fahren, also nur ein Fünftel der 52.500 Zuschauer!

Ein anderes Problem ist die Fahrzeugreserve. Die BOGESTRA besitzt derzeit nur 42 Niederflurstraßenbahnwagen, von denen etwa 15 bereits auf der Linie 308/318 benötigt werden. Für Stadionverkehr in Doppeltraktion stehen also noch gar nicht genügend Fahrzeuge zur Verfügung. Selbst bei Spielen am Wochenende und ohne Doppeltraktionen reichen derzeit die Fahrzeuge nicht, so dass auch noch alte Hochflurstraßenbahnen vom Typ M6 eingesetzt werden. Diese eignen sich aufgrund der

geringeren Kapazität und der zeitraubenden Ein- und Ausstiege nur schlecht für Stadionverkehr.

Mülheim und Oberhausen besitzen ebenfalls zusammen 10 Niederflurfahrzeuge des Bochumer Typs. Diese sind jedoch nicht „mal eben entbehrlich“. Für die Fahrzeugbeschaffung der vier Verkehrsunternehmen im meterspurigen Straßenbahnnetz des mittleren Ruhrgebiets ist daher für die kommenden vier Jahre unbedingt darauf zu achten, dass die gemeinsame Fahrzeugreserve an möglichst kompatiblen doppeltraktionsfähigen Niederflurfahrzeugen für den Stadionverkehr zur Fußball-Weltmeisterschaft ausreicht.

Höchste Eisenbahn

Von vielen Politikern wird gerne die Verlängerung der normalspurigen Essener U 17 von GE-Horst zur Arena „Auf Schalke“ gefordert. Diese Linie macht aber genauer betrachtet wenig Sinn. Die Trasse entlang des Öllagers und des Sutumer Friedhofs hat außerhalb des Veranstaltungsverkehrs praktisch keinen Verkehrswert. Die Fahrzeit bis zum Essener Hauptbahnhof würde über eine halbe Stunde betragen, wobei ein Großteil der Fahrt ohne besonderen Bahnkörper im Straßenraum stattfinden müsste. Darüberhinaus würden Zusatzfahrten auf dieser Linie für Kapazitätsprobleme im Essener Innenstadtunnel sorgen und genügend Fahrzeuge für einen dichten Takt auf diesem langen Linienweg stehen auch nicht zur Verfügung.

Pendelbusse von der Arena zu den umliegenden Hauptbahnhöfen können auch keine Lösung für den Großteil der Zuschauer sein. Busse haben eine deutlich geringere Kapazität als Straßenbahnen und sind prinzipiell nicht mehrfachtraktionsfähig. Darüber hinaus wäre ihre Reisegeschwindigkeit stark beschränkt, wenn sie genau wie der Individualverkehr bereits weit vor dem Stadion im Stau stehen.

Nach Meinung von PRO BAHN kommt eine hinreichende Anbindung des WM-Spielortes Arena „Auf Schalke“ nicht um einen direkte Anschluss an das Eisenbahnnetz herum. Nur

so können die Zuschauermassen transportiert werden. Diese sicherlich nicht kleine Investition hätte ihren Nutzen aber nicht nur einmal zur Weltmeisterschaft, sondern wäre alle zwei Wochen bei den Bundesligaspielen und darüber hinaus bei den vielen anderen Großveranstaltungen in der Multifunktionsarena sehr von Nutzen. Und für den Individualverkehr hat die Stadt auch schon große Investitionen, unter anderem in eine zusätzliche Ausfahrt der Autobahn 42, angekündigt.

Übrigens interessiert sich auch das Football-Team Rheinfire für den Spielort Arena „Auf Schalke“, da das Düsseldorfer Rheinstadion kürzlich abgerissen wurde und der Neubau erst in zwei Jahren benutzbar sein wird. Als Alternativen sind allerdings auch noch das Kölner Stadion und sogar eine zweijährige Spielpause denkbar. Für die Akzeptanz der Arena „Auf Schalke“ – möglicherweise sogar über die geplanten zwei Jahre hinaus – könnte die Anreisqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln noch eine große Rolle spielen. Die Rheinfire-Anhänger reisen aus einem sehr großen Einzugsbereich überwiegend mit Bus und Bahn an.

Wohin mit dem Zug?

Im Gelsenkirchener Stadtteil Schalke gibt es aufgrund der Bergbauvergangenheit noch zahlreiche Eisenbahnanlagen. Im Süden des Stadtteils liegt unter der Berliner Brücke der ehemalige Personenbahnhof GE-Schalke an der Emschertalbahn der früheren Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft. Diese Strecke führt zweigleisig und elektrifiziert von Wanne-Eickel Hbf nach Oberhausen. Sowohl im Osten als auch im Westen kann in alle Himmelsrichtungen verzweigt werden. Der Bau eines Haltepunktes an dieser Stelle und die Wiederaufnahme des in den 1970er Jahren stillgelegten Personenverkehrs bei Großveranstaltungen ist mit vergleichsweise geringem Aufwand möglich. Allerdings beträgt die Entfernung von hier zum Stadion noch über 3 Kilometer, so dass man um einen ungünstigen Pendelbusverkehr nicht herumkäme. In die hier verkehrte Stra-

ßenbahn einzusteigen verbietet sich, da diese ja bereits überlastet ist.

Wenn man einen Haltepunkt an der ebenfalls elektrifizierten Verbindungsstrecke vom Güterbahnhof GE-Bismarck auf die Emschertalbahn Richtung Oberhausen errichten würde (direkt nördlich der A42-Brücke, also etwa an der alten Schalker Glückauf-Kampfbahn), wäre man zwar 900 Meter näher dran, aber immer noch nicht nah genug, um die für den Bahnhof Schalke geltenden Probleme zu lösen: Auch hier käme man nicht um einen anschließender Stationzubringer herum, da den Zuschauern nicht mehr als etwa 1 km Fußweg zugemutet werden kann.

Nördlich des Rhein-Herne-Kanals kreuzt die Niederländisch-Westfälische Eisenbahn (Wanne-Eickel-Winterswijk), die im Personenverkehr von der RB 43 „Emschertalbahn“ befahren wird, die Kurt-Schumacher-Straße. Ein hier anzulegender Haltepunkt wäre durch die ungünstige Lage auf einem hohen Bahndamm unter einer Brücke schwierig zu erschließen. Lediglich eine Umsteigeverbindung zur Straßenbahnhaltestelle „Emscherstraße“ scheint mit einigem Aufwand machbar. Die Fußwegentfernung zum Stadion würde immer noch deutlich über einen Kilometer betragen.

Direkt vor die Stadiontore!

Nach unserer Auffassung ist die sinnvollste Lösung, eine Eisenbahnstrecke bis direkt vor das Stadion zu legen. Nur 800 Meter westlich der Straßenbahnhaltestelle „Arena Auf Schalke“ führt die vor wenigen Jahren stillgelegte Anschlussbahn der Zeche Hugo vorbei. Nördlich des Bahnübergangs Flurstraße könnte man in einem Bogen über unbebautes Feld nördlich des Feldwegs Rabenstraße die Haltestellenanlage erreichen und dort einen Endbahnhof errichten. Von der Zechenbahn wären dann noch 900 m mit zwei Bahnübergängen zu reaktivieren. Auch die neue Strecke müsste eine Straße queren. Da an neuzubauenden Eisenbahnstrecken Bahnübergänge in der Regel nicht mehr genehmigungsfähig sind, müsste man

Schieneninfrastruktur

prüfen, ob diese Straße bei Großveranstaltungen im Stadion voll gesperrt werden kann.

Nach unserer Einschätzung wäre auch eine Elektrifizierung der Eisenbahn empfehlenswert. Neben den neu- oder wiederaufzubauenden knapp 2 km beträfe das noch etwa 2,6 km der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn bis in den Güterbahnhof GE-Bismarck. Mit einer Bahnsteiglänge von 200 m am Arena-Bahnhof könnten dann sowohl die S-Bahn-ähnlichen Triebzüge der Baureihe 425 in Dreifachtraktion mit über 600 Sitz- und fast 700 Stehplätzen eingesetzt werden als auch ICE3-Triebzüge aus dem Fernverkehr direkt das Stadion anfahren. Eine Fahrt aus dem Frankfurter Flughafen bis direkt vor die Arena wäre so in etwa 2 Stunden möglich!

Vom Güterbahnhof GE-Bismarck führt eine elektrifizierte zweigleisige Güterzughauptstrecke über Bochum-Riemke bis Bochum Langendreer; Abzweige gibt es in Richtung Wanne-Eickel, Recklinghausen–Münster, Herne–Dortmund und Bochum Hbf. Damit sind die Himmelsrichtungen Norden, Osten und Süden sowie die wichtigen Umsteigebahnhöfe Dortmund und Bochum gut angeschlossen. Eine Ausfahrt in Richtung Westen und damit

auch die Bedienung des Gelsenkirchener Hauptbahnhofs ist leider nur mit Fahrtrichtungswechsel möglich – um wenigstens Essen Hbf direkt zu erreichen, müsste die Verbindungskurve am Bochumer Hbf Richtung Westen wieder reaktiviert werden.

Der Bau des Metrorapids würde übrigens pünktlich zur Fußball-WM erhebliche Engpässe auf dieser Relation im Bereich Bochum Hbf schaffen: Die NOKIA-Bahn soll dann nach Kreuzung des nördlichen Überholgleises vor einem Prellbock enden, womit eine Weiterführung der Züge von dieser Strecke Richtung Dortmund oder Hagen ausscheidet.

Presse-Aktion

Um der Öffentlichkeit die heute bereits bestehenden Kapazitätsengpässe bei der Anbindung der Arena „Auf Schalke“ vorzuführen, organisiert PRO BAHN eine Presseveranstaltung. Voraussichtlich zum Heimspiel des FC Schalke 04 gegen Werder Bremen am 7. Dezember werden wir dazu einladen, sich ein Bild von den Rückstaus der Straßenbahnen und den langen Wartezeiten zu machen.

Weitere Informationen gibt es im Internet unter <http://www.probahn-ruhr.de/projekte>.

Wieder Personenverkehr auf die Walsumbahn

Duisburg/Oberhausen. (le) In Abstimmung mit der Stadt Oberhausen wird die Stadt Duisburg in Kürze ein Gutachten zur Reaktivierung der Walsumbahn Oberhausen Hbf–Duisburg-Walsum in Auftrag geben.

Diese Strecke wurde vor 20 Jahren im Personenverkehr stillgelegt, vor allem um den damals intensiven Güterverkehr (hauptsächlich Kohlezüge von der Zeche Walsum und zum Kraftwerk Voerde-Möllen) besser abwickeln zu können. Eine Untersuchung des Kommunalverbandes Ruhrgebiet hatte vor zehn Jahren für einen Personenverkehr im Halbstundentakt noch den zweigleisigen Ausbau für nötig gehalten. Inzwischen hat sich jedoch der Güterverkehr halbiert. Das Vorgehen der beiden Städte geht auf eine Initiative von PRO BAHN

Niederrhein zurück, die in den Bezirksvertretungen in Walsum und Hamborn auf große Resonanz gestoßen war.

Das Gutachten soll neben dem Nullfall einen Stunden- und Halbstundentakt jeweils bis Walsum und bis zum rund 1,5 km nördlich gelegenen Stadtteil Overbruch untersuchen. Neben den früheren Halten in Oberhausen-Buschhausen, Duisburg-Hamborn, -Marxloh, -Hamborn-Provinzialstraße und Walsum sind neue Halte u. a. in Duisburg-Neumühl und -Obermarxloh denkbar.

Planungsvereinbarung für die Betuwelinie

Oberhausen (Ie) Nach langjährigem Gerangel haben der Bund, das Land Nordrhein-Westfalen und die Deutsche Bahn AG am 6. Juni 2002 eine Vereinbarung über die Planung und die Finanzierungsaufteilung (Bund 64 %, Land 36 %, DB 0 %) zum Ausbau der rechtsrheinischen Schienenstrecke zwischen dem Knoten Oberhausen und der deutsch-niederländischen Grenze abgeschlossen.

Unter dem Vorbehalt der Aufnahme des Projekts in den Vordringlichen Bedarf des nächsten Bundesverkehrswegeplans (BVWP) soll die Strecke nördlich des Bahnhofs Oberhausen-Sterkrade dreigleisig ausgebaut und mit Lärmschutz „an einvernehmlich ausgewählten Abschnitten“ ausgestattet werden. Dabei soll der Lärmschutz ggf. vorab gebaut werden. Die zur Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 200 km/h notwendige Beseitigung von rund 60 Bahnübergängen wird in Einzelverhandlungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) mit den Gemeinden parallel verfolgt. Bei einer Besichtigungsfahrt von NRW-Verkehrsminister Schwanhold wiesen die Vertreter der Kommunen vor allem auf die kaum verkraftbare Belastung durch ihre Kostenanteile nach EKrG ebenso wie auf notwendige Maßnahmen für Fußgänger und Radfahrer hin.

Ausgeklammert bei der Vereinbarung bleibt der Knoten Oberhausen mit dem geplanten Ausbau des Zugbildungsbahnhofs Oberhausen-Osterfeld Süd anstelle von Oberhausen-West und der notwendigen kreuzungsfreien zweigleisigen Spange zwischen Osterfeld und Sterkrade. Gerade für die überfällige Modernisierung des Bahnhofs Sterkrade ist eine zügig beschlossene Gleisplanung zwingende Voraussetzung. Am Rande der Veranstaltung wurde eine weitere für etwa 2006/07 geplante RB-Verbindung Duisburg–Dinslaken angekündigt. Und für den grenzüberschreitenden Regionalverkehr Emmerich–Arnhem wird ein neues Gutachten unter Federführung der Stadt Emmerich erstellt.

Die Vereinbarung ist bei den Anliegergemeinden und den örtlichen Bürgerinitiativen, die entgegen anders lautenden Presseberich-

ten in der WAZ und im Bahn-Report keine Ausbaugegner sind, sondern seit Jahren das dritte Gleis wegen des Lärmschutzes fordern, auf mit Skepsis gepaarte Freude gestoßen. Die DB hatte noch vor kurzem jegliche Ausbaunotwendigkeit für die nächsten zehn Jahre bestritten, ließ aber dann durchblicken, dass sie Gelder der Öffentlichen Hand doch verbauen würde. Im Herbst sollen erste Pläne zum Ausbau den Gemeinden vorgestellt werden.

Wie bei allen DB-Planungen liegt der Teufel im Detail. Aus Fahrgastsicht ist zu fordern, dass, wo immer der Platz reicht, getrennte Durchfahr Gleise für Güter- und Fernverkehr an den Haltepunkten eingerichtet werden, um den Nutzern des SPNV zumutbare Verhältnisse zu bieten und freizügig Überholungen zu ermöglichen. Auch sollte zwischen Oberhausen und Wesel ein möglicher viergleisiger Ausbau der Trasse nicht verbaut werden, denn hier werden eher vier Gleise notwendig als ein drittes Gleis zwischen Emmerich und der niederländischen Grenze. Die ursprünglichen Planungen der DB, die Strecke zunächst volllaufen zu lassen, wären ganz zu Lasten des SPNV gegangen. Einen Vorgeschmack gaben die Gleisauwechselungsarbeiten zwischen Empel-Rees und Emmerich in den Sommerferien, die zum werktäglichen Ausfall von mehr als einem Dutzend Nahverkehrszügen zwischen Wesel und Emmerich führten.

Auch der aktive Lärmschutz an den Fahrzeugen sollte mehr Beachtung finden. Wie wäre es, wenn DB Netz z. B. Abschläge bei den Trassenpreisen für lärmarme Güterzüge gewährt oder besonders laute Güterzüge nachts aussperrt? Ähnliche Regelungen sind bei Flughäfen seit Jahren üblich.

Neues Regionalisierungsgesetz NRW

Düsseldorf. (os) Mehr Züge, eine bessere Koordination der regionalen Zweckverbände und innovative Technik: Die Landesregierung plant die Neufassung des Regionalisierungsgesetzes aus dem Jahre 1995. Während die übrige Welt am 11. September den Opfern der Terroranschläge in den USA gedenkt, referieren im Düsseldorfer Landtag Experten und Verbändevertreter zum Regionalisierungsgesetz.

Seit der Bahnreform sind die Länder für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verantwortlich. In NRW verteilt sich die Zuständigkeit auf neun Zweckverbände, an welche das Land die Bundesregionalisierungsmittel nach Zugkilometern weiterleitet. Die Zugkilometer, also das Angebot an Nahverkehrszügen, werden nach dem heutigen Gesetz im Umfang des Fahrplanangebotes von 1993/94 finanziert: 74 Mio. Zugkilometer in NRW. Der neue Gesetzesentwurf sieht vor, dass die Finanzierung des Angebotes von 2000 sichergestellt wird: 87 Mio. Zugkilometer. Doch schon vor Inkrafttreten des Gesetzes wird das Bahnangebot in NRW 98 Mio. Zugkilometer umfassen. Dementsprechend fordern auf der Anhörung im Verkehrsausschuss des Landtages fast alle Experten, als Finanzierungsuntergrenze das Angebot ab 15. Dezember 2002 zu garantieren.

Kritik auch bei der Fahrzeugförderung für kommunale Verkehrsunternehmen. Klaus Vorgan, Geschäftsführer der VRR-GmbH: „Zahlreiche Verkehrsunternehmen haben zur Arbeitsplatzsicherung mit ihren Beschäftigten längere Arbeitszeiten mit verringertem Einkommen vereinbart. Kürzungen etwa bei der Fahrzeugförderung würden diesen Verzicht der Beschäftigten wirkungslos machen. Die Arbeitnehmer subventionieren dann indirekt den Landshaushalt.“

Metrorapid

Auf starken Widerstand trifft die Formulierung „SPNV im Sinne dieses Gesetzes ist auch ÖPNV, der mit Magnetschwebbahnen betrieben wird.“ Damit ist die Tür geöffnet, den Metrorapid aus Regionalisierungsmitteln zu finanzieren. Zwar lehnen nur die Vertreter des

NRW-Städtetages, PRO BAHN und VCD den Metrorapid ausdrücklich ab. Sehr deutlich warnen aber unter anderem Zweckverbände, Verkehrsunternehmen, Gewerkschaften und IHK vor den mit dem Metrorapid verbundenen Kostenrisiken. Tenor: Die Finanzierung des Metrorapid darf nicht zu Lasten des übrigen Bahnangebotes in NRW gehen. IHK-Vertreter Beer: „Bei der Metrorapidfinanzierung geht es 2006 ans Eingemachte“. Die Vorschläge lauten, entweder für die Magnetbahn eine Kostenobergrenze zu definieren oder ein eigenes Magnetbahnfinanzierungsgesetz zu schaffen. Deutlich für die Gleichstellung von Magnetbahn mit konventionellen Bahnen sprechen sich Thyssen-Krupp, Siemens und die DB AG aus. Tom Reinhold von der Unternehmensberatung Roland Berger rät jedoch, frühzeitig eine Teststrecke zu eröffnen. Reinhold: „Angesichts des hohen Anteils erforderlicher Neuentwicklungen (die Teststrecke im Emsland ist technisch veraltet) und der Erfahrung mit neuen Bahnsystemen in jüngster Zeit (z. B. Flughafenbahn Düsseldorf, DB-Neigezüge) scheint ein längerer Testbetrieb unumgänglich, um Pannen bei der Einführung des neuen Systems zu verhindern, die einen kaum behebbaren Imageschaden auslösen würden.“

Managementgesellschaft

Ebenfalls strittig ist die Schaffung einer Managementgesellschaft. Das Land möchte eine den Zweckverbänden übergeordnete Instanz zur Festlegung der Bahnfinanzierung schaffen. Diese Gesellschaft soll auch wettbewerbsneutral Fahrzeuge bereitstellen können (Fahrzeugpool); ausdrücklich auch für Magnetschwebbahngesellschaften. Die Zweckver-

bände setzten dagegen auf einen freiwilligen Zusammenschluss. Ludger Siemer vom Zweckverband VVOWL: „Vor dem Hintergrund der kommunalen Selbstverwaltung lehnen die Zweckverbände eine gesetzlich vorgegebene Koordinierungsebene als zu weitgehende Einflussnahme des Staates ab.“

Barrierefreiheit

Eine gänzlich andere Kritik am Gesetzesentwurf bleibt schließlich unwidersprochen: Hans-Joachim Wöbbeking von der *Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Behinderter* moniert, dass bei der Planung zwar ausdrücklich die Belange von Personen mit Kindern und Fahrradfahrern berücksichtigt werden sollen, Fahrgäste mit Behinderungen jedoch unerwähnt bleiben.

Das entgeltliche Gesetz soll nach Beschlussfassung im Landtag am 1. 1. 2003 in Kraft treten. Der Gesetzesentwurf mit 20 verschiedenen Stellungnahmen kann auch im Verkehrs- und Umweltzentrum Essen eingesehen werden.

Stellungnahme PRO BAHN

PRO BAHN betrachtet den Metrorapid nicht als sinnvolles Verkehrsprojekt und lehnt eine Gleichstellung mit dem übrigen SPNV ab. Wenn die Politik eine Magnetbahn will, sollte sie ein separates Magnetbahngesetz beschließen. Falls es doch zur gesetzlichen Gleichstellung kommt, müsste explizit im Gesetzestext stehen, dass Magnetbahnen kein höherer finanzieller Zuschuss gewährt wird, als ein vergleichbares SPNV-Angebot auf der entsprechenden Relation erfordert. Den Versuch, die Metrorapidfahrzeuge über einen Fahrzeugpool zu finanzieren, lehnt PRO BAHN entschieden ab. Grundidee des Fahrzeugpools ist die Bereitstellung von Fahrzeugen für ausgeschriebene Verkehre zur Senkung von Marktzugangsbarrieren. Die Magnetbahn wird aber nicht ausgeschrieben, der Betreiber steht bereits fest. Die Metrorapidfahrzeuge können auch nicht flexibel auf anderen Strecken eingesetzt werden. Der Pool macht allenfalls Sinn bei der Ausschreibung

elektrischer Schienenverkehre, da es dort noch keine NE-Bahnen mit eigenem Fahrzeugbestand gibt.

Ferner lehnen wir die Förderung von Schienenersatzverkehren aus SPNV-Mitteln ab, sofern damit schwach ausgelastete Fahrten auf Bus- oder Taxibedienung umgestellt werden. Hier droht ein Rückfall in die Zeit vor Einführung des integralen Taktfahrplans, wo ganze Regionen abends und am Wochenende nicht mehr attraktiv auf der Schiene erreichbar waren. Letztlich droht durch die Abbestellung einzelner Züge auch eine Verteuerung der Trassenpreise für das verbleibende Angebot; die Konsequenz könnte die Abbestellung/Stilllegung sein.

Bei der Kooperation der Zweckverbände sieht PRO BAHN Nachholbedarf in der Abstimmung verbundübergreifender Bus- und Straßenbahnverkehre sowie bei den Tarifen zwischen bestimmten Verbänden. Bei der Diskussion um die Abstimmung des Eisenbahnangebotes darf der grenzüberschreitende Verkehr – Niedersachsen, Hessen, Rheinland-Pfalz, Belgien und die Niederlande – nicht vergessen werden. Eine Landesmanagementgesellschaft als zusätzliche Bestellerebene bedeutet aber eine Aufblähung der Verwaltung und zusätzlichen Abstimmungsbedarf. Hier sollte man den Zweckverbänden die notwendige Koordination von sich aus zutrauen, die neugegründete *Agentur Nahverkehr* weist den Weg.

Die Managementgesellschaft würde der Landesregierung gegenüber der Deutschen Bahn AG ein gewisses Drohpotenzial einräumen. Da hier die lukrativen verbundübergreifenden Leistungen verhandelt würden, könnte das Land Zugeständnisse der DB beim Fernverkehrsangebot oder Metrorapid mit großzügigen Verkehrsverträgen belohnen. Hier drohen also politische Kungelgeschäfte auf Kosten der Steuerzahler. Dies widerspricht dem Ziel der Bahnreform, das Angebot durch Regionalisierung kundennäher und durch Wettbewerb kostengünstiger zu gestalten.

Schöne Bescherung: Westfalen und Niederrhein ab Dezember ohne Bahncard

Westfalen. (os) Die Deutsche Bahn führt am 15. Dezember ein neues Tarifsystem ein, das auch eine Neuregelung der Bahncard mit Halbierung des Rabattes beinhaltet. Trotz Verhandlungen mit der NRW-Landesregierung und der Bahn AG wurde dabei keine Lösung für Bus- und Bahnkunden in den westfälischen Verkehrsgemeinschaften und am Niederrhein gefunden, so dass dort die Bahncard-Anerkennung entfällt.

Erst im Jahr 2000 wurden in NRW flächendeckend Bus-Schiene-Tarife eingeführt. Seitdem können die Fahrgäste in den sechs Verkehrsgemeinschaften VRL, VGM, Der Sechser (OWL), VPH, VGWS und VGN mit einem Ticket den Bus und die Bahn benutzen. Vorher gab es mit der Bahncard 50 % Rabatt auf DB-Fahrkarten, jetzt können Bahncard-Inhaber zum Preis der Kinderfahrkarte fahren. Der Rabatt beträgt dann zwar nur noch etwa 40 %, dafür gilt er jetzt auch in den Bussen.

Damals sagte Verkehrsminister Peer Steinbrück: „Dieses Angebot ist eine riesige Verbesserung für die Bahncard-Inhaber in den westfälischen Verkehrsverbänden – also den Zweckverbänden Ruhr-Lippe, Münsterland, Ostwestfalen-Lippe, Paderborn/Höxter und Westfalen-Süd – und wird hoffentlich bald für ganz Nordrhein-Westfalen gelten.“

Alte Versprechen

Im März 2000 teilte Nachfolger Schwanhold mit, dass DB AG und Verkehrsministerium möglichst schnell die landesweite Anerkennung der Bahncard erreichen wollen. Minister Schwanhold: „Es kann in meinen Augen nicht richtig sein, dass zum Beispiel ein Bahncard-Inhaber aus Düsseldorf nach Bonn seinen Fahrpreis halbieren kann, nach Dortmund jedoch nicht. Wenn wir mehr Verkehr auf die Schiene und in den öffentlichen Nahverkehr bringen wollen, dann müssen solche Hemmnisse wegfallen.“

Nun aber verschwindet die Bahncard still und heimlich vom NRW-Tarifmarkt. Nur noch im IC/ICE-Verkehr und bei verbundübergreifenden Fahrten wird sie anerkannt. Allerdings nur noch

mit 25 % Rabatt statt 50 %. Selbst die bei der Eisenbahn geltende Regelung, dass „alte“ Bahncards bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit weiterhin 50 % Rabatt gewähren, gilt in den Verbänden nicht, am 15. Dezember ist Schluss.

Gestern noch war die Bahncard für die NRW-Landesregierung ein Zukunftsmodell, nun muss sie zeigen, ob es ihr damit noch ernst ist. Die bisherige Bahncard-Regelung sollte solange in Kraft bleiben, bis sich alle Beteiligten auf eine fahrgastfreundliche Lösung geeinigt haben. Welche Lösungsmöglichkeit gibt es? Statt der faktischen Abschaffung der Bahncard sollte diese zu einer echten Mobilitätskarte ausgebaut werden, mit einheitlichen Regeln in allen Bussen und Bahnen. Die Konditionen einer solche Mobilitätskarte darf aber nicht mehr alleine die Deutsche Bahn AG diktieren. Die Bahncard ist heute nämlich eine unternehmensbezogene Kundenkarte. Eine weiterentwickelte Mobilcard muss unternehmensunabhängig sein, damit neben der (legitimen) Umsatzorientierung eines Unternehmens auch die Interessen der Fahrgäste angemessen berücksichtigt werden. Jetzt ist die Politik am Zug.

Bahncard-Rabatt beibehalten!



Sie können PRO BAHN beim Einsatz für den Erhalt der Bahncard unterstützen – mit Ihrer Stimme im Internet

unter <http://www.probahn-nrw.de> oder durch Anforderung unserer Protestpostkarten in der Landesgeschäftsstelle.

Nachtexpress wird dem Rotstift geopfert

Castrop-Rauxel/Bochum/Dortmund. (Ie) Zum 7. Januar 2003 wird der NE 10 zwischen Bochum-Langendreer und Castrop Münsterplatz wegen schlechter Auslastung eingestellt. Dies hat der Verkehrsausschuss des Kreistags Recklinghausen beschlossen.

Nachdem die Stadt Castrop-Rauxel die Verkehrsunternehmen aufgefordert hatte, Vorschläge für Leistungskürzungen zu unterbreiten, war von der BOGESTRA der NE 10 benannt worden. Die Stadt Dortmund wollte die Linie noch bis zum Ende des zweijährigen Konzessionszeitraums Ende Mai fahren lassen, der jetzt im Januar stattfindende Fahrplanwechsel bei den meisten Ruhrgebietsunternehmen gab jedoch den Ausschlag für die Einstellung zum Jahreswechsel. Nach Presseberichten beträgt die Fahrgastzahl bei den drei Fahrtenpaaren pro Nacht nur rund 15 Personen. Von Bochum nach Castrop kommt man jetzt in den Wochenendnächten nur noch mit zweimaligem Umsteigen in Herne und Castrop-Rauxel Hbf.

Wieder einmal ist eine Verbindung zwischen mehreren Städten und im Zuständigkeitsbereich mehrerer Unternehmen Opfer von Sparmaßnahmen geworden. Der NE 10 war eine Linie, die von ihren Anschlüssen lebte (in Langendreer S 1 von Dortmund und NE 3 von Bochum, in Lütgendortmund S 4 und in Castrop NE 11), genau diese waren aber im Fahrplan nicht angegeben. Auch eine Koordination mit dem im Abschnitt Lütgendortmund-Bövinghausen parallel laufenden Dortmunder NE 7 (im 75-Minuten-Takt) wurde nicht hergestellt. Und als nächstes hat die BOGESTRA den NE 13 (GE-BO-Wattenscheid-E-Kray-GE) im Visier. Diese Linie ist pikanterweise weder im Bochumer noch im Essener Fahrplan zu finden! Wer soll dann auch damit fahren?

Essen baut Zuständigkeiten um

Essen. (gb) Die Stadt Essen beginnt sich auf die Erfordernisse des liberalisierten ÖPNV-Marktes einzustellen. Ab 2003 wird bei der Stadtkämmerei eine Steuerungsstelle ÖPNV eingerichtet. Diese Stelle soll zukünftig die Funktion des Aufgabenträgers und die Bestellerfunktion für Verkehrsleistung wahrnehmen.

Die Stadttochter Essener Verkehrs-AG (EVAG) ist dabei ausersehen worden, das gesamte Vergabeverfahren durchzuführen. Dabei handelt sie jedoch nicht autonom, sondern in einem Entscheidungsprozess gemeinsam mit der Stadt Essen im Rahmen eines „Runden Tisches“. Nach Entscheidung über die Vergabe wird sie formal von der EVAG durchgeführt. Die Steuerungsstelle soll eine Vorstufe für ein funktionierendes ÖPNV-Management in Essen darstellen. Ziel ist schließlich, ab voraussichtlich 2005 ein ganzheitliches integriertes Verkehrsmanagement aufzubauen.

Nach Ansicht von PRO BAHN fehlt dieser neuen Konstruktion die demokratische Anbin-

dung. Der Rat der Stadt Essen ist nicht in der Lage, Einfluss auf die „Kugelrunden“ des Runden Tisches zu nehmen. Mit dieser Konstruktion sichert sich die EVAG auch in Zukunft einen maßgeblichen Einfluss auf die Gestaltung des ÖPNV in Essen. Auch die Ansiedlung dieser Steuerungsstelle bei der Stadtkämmerei und nicht im Umfeld des Stadtplanungsamtes wird als unglücklich für die ÖPNV-Entwicklung in Essen gehalten. Es hat den Anschein, als habe eine zügige Defizitreduzierung Vorrang vor einer zukunftsorientierten ÖPNV-Politik. Die Wertschätzung des ÖPNV in Essen ist in der Ratsvorlage für die Sitzung am 30.10.02 sehr zutreffend wiedergegeben worden.

Termine

Dienstag, 01.10.2002, 19.30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Montag, 07.10.2002, 19.30 Uhr
Ortsgruppe Dortmund

Freitag, 11. bis Sonntag, 13.10.2002
„Fliegen auf Höhe 0!? Der Metrorapid und die Folgen für den Schienenverkehr im Ruhrgebiet“, Fachtagung in der Ev. Akademie Iserlohn

Dienstag, 15.10.2002, 19.30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Sonntag, 20.10.2002
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Höhepunkte des Bergischen Landes
08.30 Uhr E-Borbeck ☉ (Kiosk)
08.50 Uhr E Hbf ☒ (ServicePoint)

Dienstag, 22.10.2002, 19.30 Uhr
Dortmunder Verbändetreffen

Dienstag, 22.10.2002, 20.00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Die aktuelle Termin-Übersicht und zusätzliche Informationen finden Sie unter <http://www.probahn-ruhr.de/termine>

Dienstag, 05.11.2002, 19.30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Montag, 11.11.2002 19.30 Uhr
Ortsgruppe Dortmund

Samstag, 16.11.2002
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Einkaufsfahrt nach Nijmegen
Achtung: Fahrt ausnahmsweise an einem Samstag – Personalausweis bitte nicht vergessen!
07.55 Uhr E-Borbeck ☉ (Kiosk)
08.05 Uhr E Hbf ☒ (ServicePoint)

Dienstag, 19.11.2002, 19.30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Dienstag, 26.11.2002, 19.30 Uhr
Dortmunder Verbändetreffen

Dienstag, 26.11.2002, 20.00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 03.12.2002, 19.30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Montag, 09.12.2002, 19.30 Uhr
Ortsgruppe Dortmund, Jahresabschluss, geänderter Ort: Treffpunkt Glühweinstand Kleppingstraße Ostseite, vor Eisdielen Giro

Sonntag, 15.12.2002
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Weihnachtsmärkte im Revier
11.10 Uhr E-Borbeck ☉ (Kiosk)
11.30 Uhr E Hbf ☒ (ServicePoint)

Dienstag, 17.12.2002, 19.30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung, Weihnachtstreffen in Hattinger Altstadt, Treffen um 19.30 Uhr vor dem KundenCenter am Busbahnhof

Dienstag, 07.01.2003, 19.30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Montag, 13.01.2003, 19.30 Uhr
Ortsgruppe Dortmund

Arbeitsgruppe Essen, Bottrop, Mülheim: Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstraße 11, Essen, ☒ Essen Hbf
O.Tram Oberhausen: „Haus Wahl“, Marktstraße 38, Oberhausen, ☒ Oberhausen Hbf
Bündnis umweltfreundl. Stadtverkehr: Umweltzentrum, Alsenstraße 27 (Düppelstr.), Bochum, ☒ BO Hbf
Ortsgruppe Dortmund: „Zum Zöllner“, Hainallee 2, Dortmund, ☉ ☒ DO-Stadthaus (Südausgang)
Dortmunder Verbändetreffen: VCD-Büro, Huckarder Straße 10, Dortmund, ☉ Ofenstraße

Na, interessiert an PRO BAHN?

Bitte hier abtrennen (oder kopieren) und einsenden an:

PRO BAHN e.V. • Schwanthalerstraße 74 • 80336 München • ☎ 0 89 / 54 45 62 - 13 • ✉ - 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 2002#4 • 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 34,- € / Jahr
 Juniormitglied (≤ 27 Jahre) 23,- € / Jahr
 Familienmitgliedschaft 40,- € / Jahr
 Fördermitgliedschaft ab 70,- € / Jahr
(Firmen, Institutionen, Kommunen)