



Stadtbahn nach Bredeney?

Essen. (gb/js) Essens Nahverkehr ist eine sehenswerte Ansammlung von Kompromissen. Ein bisschen Stadtbahn, Straßenbahn in Meterspur und die Reste des Spurbusexperimentes sind in der Ruhrmetropole zu bestaunen. Auf der Stadtbahn-Südstrecke nach Bredeney halten Meterspurfahrzeuge mit Klapptrittstufen an den Hochbahnsteigen der Stadtbahn. Nun stellt sich die Frage nach Nachfolgefahrzeugen für die in die Jahre gekommenen M-Wagen. Niederflurfahrzeuge können hier nicht ohne Umgestaltung der Strecke eingesetzt werden.

Als die Südstrecke in den 1970er Jahren geplant und 1986 eröffnet wurde, dachte noch niemand an Niederflurstraßenbahnwagen. Einzige Möglichkeit, einen beinahe stufenlosen Schienenverkehr zu realisieren, war der Um-

bau aller Strecken für den Stadtbahnwagen B an Hochbahnsteigen. Der Einsatz von Meterspurfahrzeugen des Typs M in Stadtbahntunneln war nur als Zwischenstufe geplant. Da die BOStrab vorschreibt, dass der Einstieg in die Fahrzeuge keinesfalls unter dem Bahnsteig liegen darf, liegt zum Ausgleich von Toleranzen die Bahnsteighöhe grundsätzlich bis zu zehn Zentimeter unter der Fußbodenhöhe der Fahrzeuge. Für die B-Wagen wurde daher 90 cm als Standardbahnsteighöhe festgelegt.

Auf der Südstrecke verkehren sowohl B-Wagen der Linie U 11 zur Messe als auch M-Wagen der Linien 101/107 nach Bredeney auf gemeinsamen Drei-Schienen-Gleisen. Als Kompromiss wurden an den Bahnhöfen Saalbau, Rüttscheider Stern, Martinstraße und Florastraße Bahnsteige mit 80 cm Höhe gebaut und

Fortsetzung auf Seite 3>>>



Ein Klapptrittstufen-M-Wagen fährt aus Richtung Bredeney in den Tunnel ein. Foto: Stieglitz

In dieser Ausgabe:

- MDV-Auffangkonzept**
- Betuwe: so nicht!**
- Zehn Jahre ÖPNV-Trasse Oberhausen**
- Mülheim: Baustellenprovisorien**
- Hagen abgehängt?**

Inhaltsverzeichnis

Thema	1
Stadtbahn nach Bredene?y	
Inhalt & Adressen	2
Fahrplan	5
MDV-Auffangkonzept liegt vor	
Fahrgastpolitik	6
Betuwe: so nicht!	
Korrektur	8
WM-Sieg-Zusatzleistungen	
Kurzmeldungen	9
EFA mit Ist-Daten	
Wetter-Schutzhäuschen	
Neulich in Bus und Bahn ...	
Hagen abgehängt?	
Regionales	10
Zehn Jahre ÖPNV-Trasse Oberhausen	
Mülheim:	
Baustelle bringt altbekannte Provisorien	
Termine	12

Impressum

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

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

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

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

Ihre Ansprechpartner bei PRO BAHN

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

Geschäftsstelle des Regionalverbandes Ruhr und des Landesverbandes Nordrhein-Westfalen

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

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

Vorsitzender: Dominik Vinbruck, Klönnestraße 51, 44143 Dortmund

☎ 0231 1509626, 0178 5245263, ☎ 0721 151486394, ☎ vinbruck@probahn-ruhr.de

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

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

Stv. Vorsitzender: Holger Kohring, Alter Uentropfer Weg 77, 59071 Hamm

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

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

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

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

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

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

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

Bitte als Verwendungszweck angeben: „RV Ruhr“!

PRO BAHN Nordrhein-Westfalen e. V., ☎ info@probahn-nrw.de, *Internet:* http://www.probahn-nrw.de

Vorsitzender: Oliver Stieglitz, Kaiserstraße 191, 44143 Dortmund

☎ 0231 815611, 0160 95714101, ☎ stieglitz@probahn-nrw.de

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

Geschäftsstelle: Friedrichstraße 95 (PB 98), 10117 Berlin, ☎ 030 2096-2585, ☎ 030 2096-2586

>>> Fortsetzung von Seite 1

ein Teil der M-Wagen (Fußbodenhöhe: 80 cm) mit Klapptrittstufen ausgestattet. So ist die Linie U 11 mit dieser Stufe im Einstieg an diesen Bahnhöfen nicht behindertengerecht. In die Straßenbahnlinien kommt man hier zwar stufenlos rein, kann aber an keiner anderen Stelle des Netzes ohne Treppen aussteigen.

Vergangene Stadtbahnträume

Ursprünglich war geplant, bis zum Jahr 2008 auch die Strecke Steele–Porscheplatz–Frinrop/Grenze Borbeck als Stadtbahnlinie überwiegend in Tunnelage umzubauen. Damit wäre auch auf der Ost-West-Strecke im Innenstadtbereich ein Mischbetrieb zwischen B- und M-Wagen entstanden. In einer weiteren Baustufe wären vermutlich auch die verbliebenen Essener Straßenbahnlinien entweder stillgelegt oder auf B-Wagen umgestellt worden. Für die in den Jahren 1975 bis 1990 beschafften M-Wagen hätte man keine meterspurigen Nachfolgefahrzeuge mehr benötigt. Stattdessen hat man sich jedoch in den 1990ern gegen den weiteren Bau von Tunnelstrecken entschieden. Die EVAG begann, meterspurige Niederflurwagen zu beschaffen, die auch ohne Hochbahnsteige einen behindertengerechten Einstieg bieten. Sie können allerdings nur an Bahnsteigen mit bis zu etwa 24 cm Höhe halten.

Auch für die Klapptrittstufen-M-Wagen muss nun über Ersatzbeschaffung ab dem Jahr 2012 nachgedacht werden. Prinzipiell gibt es damit für die Südstrecke vier Möglichkeiten:

1. Neubeschaffung von Hochflur-Straßenbahnfahrzeugen mit Klapptrittstufen,
2. Teilabriss der Bahnsteige,
3. Umbau der Strecke nach Bredeney für Stadtbahnwagen des Typs B,
4. Umbau der Messerstrecke für meterspurige Niederflurfahrzeuge.

Die erste Variante scheidet praktisch aus, da solche Fahrzeuge im Wagenpark der EVAG eine teure Splittergattung bilden würden, die an den zentralen U-Bahn-Stationen keinen stufen-

freien Zugang bieten. Auch würde die Südstrecke damit auf Dauer nicht behindertengerecht ausgerüstet werden können.

Es bleiben drei Möglichkeiten

Mit einem Umbau der Bahnsteige kann das bisherige Linienkonzept auch mit Niederflurfahrzeugen nach Bredeney betrieben werden. An den drei gemeinsamen Bahnhöfen würden die Bahnsteige auf 60 Metern Länge für die U 11 auf 90 cm erhöht und auf den verbleibenden 30 Metern auf niederflurgerechte 24 cm abgesenkt werden. Zu prüfen ist, ob beim nur von Meterspurwagen angefahrenen Bahnhof Florastraße ein Abriss der Bahnsteige erforderlich ist oder die Einstiegshöhe durch Ausschottern der Gleise angepasst werden kann.

Nachteil dieser Variante sind die beschränkten Zuglängen. Dreifach-Traktionen, die auf der U 11 bei den wenigen wirklich publikumsstarken Messen eingesetzt werden, könnten nur noch ohne Halt vom Hauptbahnhof zur Messe verkehren. Auf den Linien nach Bredeney wäre keine Doppeltraktion möglich, so dass in alle Zukunft in der Hauptverkehrszeit im personalintensiven Fünf-Minuten-Takt gefahren werden muss und keine Möglichkeit zur Steigerung der Kapazität besteht.

Stadtbahn nach Bredeney

Im April 2006 beschloss die EVAG, das Projekt eines Umbaus der Straßenbahnstrecke nach Bredeney zur oberirdischen Stadtbahn U 12 voran zu treiben. Damit könnte das Dreischienengleis entfallen und die acht Bahnsteige auf 90 cm angehoben werden.

Allerdings müssten auch auf der oberirdischen Zulaufstrecke nach Bredeney solche Hochbahnsteige entstehen. Erste Planungen für diese Umrüstung gab es bereits in den 1970er Jahren. Sie ist allerdings nur mit Einschränkungen möglich. So soll aus Platzgründen die Haltestelle Frankenstraße aufgegeben werden. Diese ist jedoch sehr wichtig für das Geschäftszentrum Bredeney und den Schülerverkehr, da sie zentral im Stadtteilern liegt.

Für den Bau der Hochbahnsteige – die im nördlichen Stadtteil Karnap schon mal als Panzerverladerampen apostrophiert und an der Haltestelle Sigambreweg verhindert wurden – an den Haltestellen Alfredusbad, Kruppallee und Bredeney müssten Parkplätze wegfallen und der Baumbestand angetastet werden. Falls es dagegen große Widerstände geben sollte, ist durchaus denkbar, dass die Endstelle der Südstrecke zum Alfredusbad zurückgenommen wird. An dieser ersten oberirdischen Station wäre genug Platz zum Bau einer Endhaltestelle mit Busverknüpfung. Die Buslinie 169 aus Velbert–Werden, welche die Hauptlast der Erschließung von Bredeney tragen müsste, ist allerdings sehr verspätungsanfällig besonders bei ungünstigen Wetterlagen.

Als Linienkonzept ist von der EVAG angedacht, die Linie U 11 Gelsenkirchen Buerer Straße–Messe Süd und U 12 Karlsplatz–Bredeney zu führen. U 17 und U 18 beginnen dann am Berliner Platz. Gleichzeitig ist geplant, die Verdichterfahrten auf nachfragestarken Linienästen des Straßenbahnnetzes nach Steele und Katernberg durch einen Zehn-Minuten-Takt mit Doppeltraktionen abzulösen. Im Essener Straßenbahnnetz ist es leider oft so, dass einer überfüllten Straßenbahn eine praktisch leere Straßenbahn folgt. Die U-12-Planung würde nach ersten Berechnungen dazu führen, dass zukünftig tagsüber 74 Kurse gebraucht werden. Heute sind es 81 Kurse im Stadtbahn- und Straßenbahnnetz.

Der große Nachteil der U-12-Variante ist die Belastung des Knotens am Hauptbahnhof in Essen. Zwei Straßenbahnlinien weniger können nach Süden durchgebunden werden und müssten am Hauptbahnhof enden. Es entsteht eine Nordlastigkeit des Straßenbahnnetzes und eine Südlastigkeit des Stadtbahnnetzes.

Die Straßenbahn als Alternative

Eine Alternative wäre der langfristige Umbau der Südstrecke inklusive der Messestrecke zur meterspurigen Straßenbahn mit Absenkung der Bahnsteige auf sechs U-Bahnhöfen.

Dies würde wie bei der U-12-Planung die vollständige Umstellung des Straßenbahnnetzes auf Niederflurfahrzeuge ermöglichen. Die Belastung des Knotens Hauptbahnhof wäre aber mit nur noch einer am Hauptbahnhof endenden Linie deutlich geringer, beide Netze ausgeglichener. Der Messeverkehr für publikumsstarke Messen an Wochenenden könnte dann durch eine Verstärkerlinie Viehofer Platz–Messe abgedeckt werden, wobei allerdings die Meterspurwagen etwa 10 % weniger Plätze bieten als die B-Wagen. Die Messelinie müsste zudem am Hbf die Gleise der verbleibenden Stadtbahnlinien kreuzen – die U 11 ist derzeit die einzige Essener Linie, die den völlig fehlgeplanten Südkopf der U-Bahn-Station Hbf ohne Kreuzung einer anderen Fahrstraße durchfahren kann.

Die Stadtbahnlinien U 17 und U 18 verkehren weiterhin und werden zum Karlsplatz bzw. zur Buerer Straße verlängert. Nach ersten Berechnungen würden für diese Alternativvariante im Alltagsbetrieb nur 72 Kurse benötigt.

Fazit

Die U-12-Planung ist wegen der unlöslichen Platzprobleme in Bredeney und der drohenden Akzeptanzschwierigkeiten abzulehnen.

Die konsequenteste Abkehr von der in der Sackgasse steckenden Stadtbahnplanung wäre der Komplettumbau auf Meterspur. Allerdings würde damit gerade Essens leistungsfähigste Vorzeigelinie U 11 zurückgebaut. Den wenigsten Aufwand und die geringsten Vor- und Nachteile bringt die Teilabsenkung der Bahnsteige mit sich. Ein eindeutiges Votum für eine dieser beiden Varianten ist nicht möglich.

Kurzfristige Verbesserungen

Essen wird stellvertretend für das Ruhrgebiet Europäische Kulturhauptstadt 2010. Eine der Hauptspielstätten wird dabei das Weltkulturerbe Zeche Zollverein im Stadtteil Katernberg. Das Gelände wird derzeit durch die Straßenbahnlinie 107 erschlossen. Sinnvoll wäre

der Einsatz von Niederflurfahrzeugen in Doppeltraktion zwischen Essen Hbf und Gelsenkirchen Hbf. Die Südstrecke könnte dann von einer Linie 101 Altenessen–Bredeneby mit Hochflurfahrzeugen in Doppeltraktion bedient werden. Die bisherigen Straßenbahnlinien 106 (Südast) und 101 (Nordast) könnten miteinander verknüpft werden. Dies würde für das Weltkulturerbe Zollverein eine qualitativ hochwertige und barrierefreie Anbindung bedeuten. Zudem würden durch die kürzere Linienführung weniger Klapprtrittstufenfahrzeuge benötigt, so dass bereits vor dem Umbau der Südstrecke einige der älteren Wagen ausgemustert werden könnten.

Derzeit wird der Nahverkehrsplan in Essen von externen Gutachtern überarbeitet. Daher ist aus Sicht von PRO BAHN jetzt der richtige Zeitpunkt für eine Diskussion, in welche Richtung sich der öffentliche Personenverkehr in Essen weiterentwickeln soll, gekommen. Die verschiedenen Bausteine „Krupp-Gürtel-Straßenbahn“, „Beschleunigungsmaßnahmen für die Straßenbahn“ und „Weiterentwicklung der Südstrecke“ müssen zu einem abgestimmten Gesamtkonzept für den ÖPNV in Essen koordiniert werden. PRO BAHN wird das Gespräch mit der EVAG und den NVP-Gutachtern suchen und die Vorteile der Alternativplanung vorstellen.

MDV-Auffangkonzept liegt vor

Ruhr-Lippe. (le) Der ZRL hat inzwischen das Konzept für Zusatzleistungen auf der Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV) Düsseldorf–Hamm–Paderborn–Kassel–Thüringen für das Jahr 2007 vorgestellt, wodurch die gravierendsten Bedienungslücken aufgrund der IC/ICE-Zugstreichungen der DB geschlossen werden sollen. Aufgrund der beschlossenen Kürzungen der Regionalisierungsmittel ist nur eine mäßige Ausweitung der Zugleistungen um ein Fahrtenpaar montags bis freitags auf dem Abschnitt Düsseldorf–Paderborn angedacht, wodurch auch keine zusätzliche Zuggarnitur erforderlich ist.

So soll die für Geschäftsreisende ins Ruhrgebiet und nach Düsseldorf wichtige bisherige Frühverbindung von Kassel-Wilhelmshöhe nach Düsseldorf Hbf (an 9:17 Uhr) durch eine RE-Leistung von Paderborn bis Düsseldorf ersetzt werden. In Gegenrichtung ist für den Wegfall der letzten Verbindung von Düsseldorf Hbf (ab 19:46 Uhr) nach Kassel-Wilhelmshöhe ein zusätzlicher RE 11 zwischen Düsseldorf und Hamm vorgesehen, der dort Anschluss an eine angepasste RB 89 nach Paderborn bietet. Aus Umlaufgründen wird morgens eine Zusatzleistung zwischen Hamm und Paderborn notwendig (Paderborn an 6:50 Uhr).

Da bis zum Fahrplanwechsel der RE 11 auf moderne Doppelstockwagen umgestellt wird, kann die Fahrzeit zwischen Hamm und Paderborn verkürzt werden, so dass hier fast die Fahrzeiten der Fernzüge erreicht werden. Allerdings gibt es auf diesen Zügen weiterhin nur Lokomo-

tiven der Baureihe 112, mit denen ein Befahren des neuen Eggetunnels nicht möglich ist (fehlende Notbremsüberbrückung). Für die entfallenden Verbindungen nach Kassel muss daher auf die auf der RB 89 eingesetzten ET 425 zurückgegriffen werden.

Da auch keine Mittel für zusätzliche Züge auf dem Abschnitt Warburg–Kassel zur Verfügung stehen werden, wird zur Vermeidung eines weiteren Umstiegs ein Zugpaar der RB 89 anstelle einer der Regio-Tram bis und ab Kassel-Wilhelmshöhe geführt. So kann morgens von Kassel aus der neue Früh-RE 11 in Paderborn erreicht werden, abends bietet der letzte bis Paderborn verkehrende RE 11 (an 20:50 Uhr) Anschluss an eine hier wartende RB 89 von Münster nach Kassel. So wird morgens die erste Verbindung weiterhin etwa zeitgleich ermöglicht, abends ist die letzte Fahrmöglichkeit eine Stunde früher als bisher.

Für die übrigen entfallenden IC-/ICE-Züge, vor allem die Mittagsverbindungen Düsseldorf ab 11:45 Uhr und Kassel-Wilhelmshöhe ab 13:01 Uhr, die zukünftig nur freitags und an Sonn- und Feiertagen verkehren, ist zunächst kein Ersatz vorgesehen. Die hierfür erforderliche zusätzliche Zuggarnitur hätte die vollständige Umstellung des RE 11 auf Wagen mit 160 km/h und damit die Fahrzeitverkürzungen verhindert. Ebenso gibt es an Wochenenden keine Ersatzleistungen, wobei sonn- und feiertags aber zusätzliche Spät-IC Düsseldorf ab 17:45 Uhr und Kassel-Wilhelmshöhe ab 21:01 Uhr verkehren.

Zusätzliche Zugkilometer

Die zusätzlichen Leistungen umfassen rund 94 000 Zug-km im Jahr. Es besteht die berechtigte Hoffnung, dass sie als Grundangebot in den

SPNV-Finanzierungsplan des Landes aufgenommen werden. Außerdem soll weiter langfristig an einem tariflich integrierten Schnellverkehr in dieser Relation unter Einbeziehung der Fernzüge gearbeitet werden.

Dieses Ersatzkonzept zeigt das Bemühen der regionalen Aufgabenträger auf, Lücken, die vom Fernverkehr gerissen werden, möglichst kreativ und mit geringstmöglichem Aufwand zu schließen.

Natürlich kann das Ergebnis nicht ganz befriedigen, aber entscheidend ist der Hinweis darauf, dass es sich um eine erste Stufe handelt und weitere Maßnahmen folgen sollen. Es steht zu befürchten, dass solche Auffangkonzepte demnächst für weitere Verbindungen notwendig werden könnten. Grund genug, die Bestellerentgelte in NRW nicht konzeptionslos zusammenzuzustreichen.

Betuwe: so nicht!

Niederrhein. (le) Während auf niederländischer Seite die Bauarbeiten an der Betuwe-Neubaustrecke zwischen dem Rotterdamer Hafen und Zevenaar nahe der deutschen Grenze praktisch abgeschlossen sind, die Strecke mit Probefahrten getestet wird und als Betriebseröffnungstermin der 02. Januar 2007 genannt wird, diskutiert man auf deutscher Seite noch über Ausbaumaßnahmen an der Anschlussstrecke zwischen Oberhausen und der Grenze bei Emmerich. Mit fast einjähriger Verspätung gegenüber dem ursprünglich geplanten Termin tagte am 08. Juni 2006 die Arbeitsgruppe der Anliegergemeinden und örtlichen Bürgerinitiativen im Bürgerhaus Rees.

Für zusätzliche Irritationen hatte Bahnchef Mehdorn bei seinem Auftritt im Verkehrsausschuss des Landtags am 23. März 2006 gesorgt. Unter anderem stellte er die Behauptung auf, das Eisenbahnbundesamt verbiete der Bahn den Bau eines Lärmschutzes, solange die gesetzlichen Grenzwerte bei bestehendem Verkehr noch nicht erreicht seien. Hierfür sei eine mehrjährige Prozedur zur Aufstellung eines Lärmatlases erforderlich. Für den Bau des dritten Gleises sprach er von „nach dem Jahr 2010 in Richtung 2015“. Außerdem erhob er massive Vorwürfe gegen die niederländische Seite, u. a. sei die Betuwe-Linie nicht in einem

Europa-kompatiblen Standard gebaut worden und erfordere die Umrüstung der Lokomotiven. Zwar stellen sich seine Äußerungen – bei Licht betrachtet – fast durchweg als eine Mischung aus Halbwahrheiten und Verdrehungen heraus, die politische Wirkung hat er aber damit erreicht.

Niederlande haben fertig

Bei der Veranstaltung in Rees stellte zunächst ein Vertreter der Betreibergesellschaft der Betuweroute (BREM, ein Unternehmen des staatlichen Netzbetreibers Pro Rail und der Häfen Rotterdam und Amsterdam) den Stand

der Arbeiten vor. Er prognostizierte, dass die Zugzahl im grenzüberschreitenden Güterverkehr von täglich 66 (2005) über 100 (2007) auf 120 (2010) steigen werde. Schwerpunkt des Zuwachses liege im Bereich des Containerverkehrs. Da die Trassennutzungspreise staatlich fixiert würden, habe die Betreibergesellschaft, die für fünf Jahre die Konzession erhalten habe, ein Interesse an möglichst großer Nutzung der Strecke.

Der Vertreter des Landes NRW wies auf die im Jahre 2002 zwischen Bund, Land und DB unterzeichnete Planungs- und Finanzierungsvereinbarung hin. Auf deren Basis sei eine weitere Übereinkunft zur Übernahme der Planungskosten der DB durch Bund und Land geschlossen worden. Es sei bundesweit einmalig, dass ein Land sich an den Kosten des Ausbaus einer Fernverkehrsschienenstrecke des Bundes beteilige.

DB spielt auf Zeit

Der Vertreter der DB Netz AG konnte die Teilnehmer dann nur desillusionieren. Die eigentliche Planung habe noch nicht begonnen, da die in der Präambel der Vereinbarung von 2002 stehende Voraussetzung – die haushaltsmäßige Absicherung des Projektes durch Bund und Land – noch nicht erfüllt sei. Man habe aber bereits 3 Mio. Euro für Vorarbeiten ausgegeben. Eine Fertigstellung der Planfeststellungsunterlagen inklusive der notwendigen Umweltverträglichkeitsprüfung benötige noch einige Zeit, so dass man bei Erlangen des Baurechts wohl das Jahr 2010 schreibe. Immerhin sei aber bis dahin die Blockverdichtung abgeschlossen, da durch den Bau und die Finanzierung der neuen Elektronischen Stellwerke (ESTW) diese Maßnahme vorab möglich sei. Insofern könne die Strecke den zu erwartenden Verkehr auch aufnehmen.

Auf Rückfrage wurde erklärt, dass für den grenzüberschreitenden Abschnitt Zevenaar–Emmerich noch nicht geklärt sei, ob er von der bisherigen Stromversorgung mit 1 500 V Gleichstrom auf ein Wechselstromsystem um-

gestellt werde, so dass für einen durchgehenden elektrischen Zugverkehr ohne Umspannen der Einsatz von Mehrsystemlokomotiven erforderlich sein wird. Da auf der Betuwe-Neubau-strecke auch Dieselloks zugelassen sind, ist auch zukünftig mit umfangreichem Einsatz schwerer Dieselloks unter Fahrdrabt zu rechnen. Desweiteren wurde dargelegt, dass der Bau einer Überwerfung südlich des Bahnhofs Oberhausen-Sterkrade zur kreuzungsfreien Ausfädelung der Züge Richtung Oberhausen-Osterfeld Süd mit zur Planung gehöre.

Örtliche Planungen blockiert

Die Teilnehmer aus den Anliegerstädten sparten nicht mit Kritik. Sie wiesen auf die Probleme hin, die durch ständig länger werdende Schließzeiten an den fast sechzig Bahnübergängen entlang der Strecke entstünden. So seien die Rettungsdienste nicht mehr in der Lage, innerhalb der geforderten Zeit an allen Einsatzorten zu sein. Planungen zur Beseitigung von Bahnübergängen durch Unter- oder Überführungen seien so lange blockiert, bis die Lage des zu bauenden dritten Gleises und des vereinbarten Lärmschutzes geklärt sei. Auch andere kommunale Planungen kämen ebenso wenig voran wie die überfällige Modernisierung der Bahnhöfe und Haltepunkte.

Da inzwischen gute Aussichten bestehen, dass die Strecke in die nächste mittelfristige Finanzplanung des Bundes aufgenommen wird, nachdem sie in der 66-Projekte-Liste keine Berücksichtigung fand, darf jetzt gehofft werden, dass, wie im Vertrag von 2002 beschrieben, „die Planungen für das Vorhaben kurzfristig eingeleitet werden“.

Güterverkehr vor Takt-SPNV

An der Strecke kann man bereits heute die Folgen des steigenden Güterverkehrs erkennen. Immer wieder werden internationale Güterzüge vor planmäßige Regionalzüge geschoben – nicht nur Züge mit zeitempfindlichen Transporten, sondern auch Massenguttransporte wie Kohlezüge. Mit der neuen Eisenbahninfrastruktur

tur-Benutzungs-Verordnung droht hierbei weitere Gefahr, da demnächst bei der Fahrplanaufstellung internationale Züge, also auch unvertaktete Güterzüge, Vorrang haben vor nationalen Taktverkehren. Immer wieder wird der gesamte Verkehr auf der Strecke durch schadhafte Güterzüge blockiert. Und es ist ja hinlänglich bekannt, welche geringe Rückfallebenen im Netz heute noch bestehen, um Züge umzulenken. Zumindest ist die gesamte Strecke inzwischen für Gleiswechselbetrieb eingerichtet, so dass eine Führung über das Gegengleis erleichtert wird.

Welches Ziel verfolgt die DB?

Wer das Geschehen rund um die Strecke Oberhausen–Emmerich verfolgt, wird den Eindruck nicht los, dass die DB auf Zeit spielt. Strategische Überlegungen des Konzerns wie die Beteiligungswünsche an den Häfen in Hamburg oder Duisburg scheinen bei den Entscheidungen über den Ausbau des Netzes vorrangig beachtet zu werden. Und dies geschieht dann zunehmend auf dem Rücken der Anwohner beim Thema Lärmschutz und der SPNV-Kunden entlang der Strecke. Jetzt ist einer der Kernpunkte der Vereinbarung von 2002, die vereinbarte Reihenfolge Lärmschutz, Blockverdichtung, drittes Gleis, durch die DB ausgehebelt worden. Paradoxiertweise konnte sie dabei von einem Sonderfinanzprogramm des Bundes zum Bau von ESTW profitieren. Jetzt kann sich das Bundesunternehmen

wieder behaglich zurücklehnen: Für die Abwicklung der eigenen Verkehre steht genug Kapazität bereit, der Lärmschutz kann weiter hintenangestellt werden, und die Konkurrenz durch andere Verkehrsunternehmen bleibt überschaubar. Wenn nach einem integrierten Börsengang der DB AG auch noch private Investoren bei den Investitionsentscheidungen mitreden dürfen, wird der öffentliche Einfluss noch stärker eingeschränkt.

Das Argumentationsmuster der DB ist schon perfide. Erst wenn haushaltsmäßig alles klar ist, wird überhaupt mit den eigentlichen Planungen begonnen. Diese brauchen aber bis zum Erlangen des Baurechts so lange Zeit, dass die ursprünglichen Haushaltsdaten nicht mehr ausreichen. Und dabei muss die DB bestenfalls die Vorplanungen vorfinanzieren, am Ende bezahlen Bund und Land auch die gesamten Planungskosten.

Dabei könnte an dieser Strecke ein vorbildlicher Umgang mit Eisenbahninfrastruktur praktiziert werden. Vorsorglicher Lärmschutz statt Lärmsanierung und Einhausung besonders problematischer Durchfahrbereiche auch an der bestehenden Strecke sind Elemente, die auf niederländischer Seite in der Planung berücksichtigt wurden. Denkbar und EU-rechtlich möglich wäre auch eine Staffelung der Trassenpreise nach dem durch das rollende Material verursachten Lärm, damit nicht weiterhin überlaute Dieselloks bei nächtlichen Durchfahrten Tausende Anwohner aus dem Schlaf schrecken.

WM-Sieg-Zusatzleistungen

Westfalen-Süd. (os/le) Entgegen den Ausführungen in der Titelgeschichte in **Ruhrschiene 2006#2** hat der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS) doch WM-Zusatzleistungen bestellt. An WM-Spieltagen in Köln verkehren nachts Zusatzzüge der RB 95 von Au nach Siegen im Anschluss an die letzten Züge der S 12 von Köln. Diese Leistungen waren allerdings weder in der gemeinsamen Presseerklärung der Zweckver-

bände und der Aufstellung der Zusatzleistungen verzeichnet, noch sind sie – im Gegensatz zu den WM-täglichen Zusatzzügen – im Kursbuch oder ähnlichen Fahrplanmedien zu finden. Wir hatten in unserem Artikel vor allem die Zusatzzüge im Auge, die während der gesamten WM-Zeit verkehrten. Fakt ist allerdings, dass nach den 21-Uhr-Spielen in Dortmund oder Gelsenkirchen die Städte auf dem Abschnitt Letmathe–Siegen nicht erreichbar sind.

EFA kennt jetzt Ist-Daten

Rhein-Ruhr. (js) Die elektronische Fahrplanauskunft EFA des VRR ist seit kurzem in der Lage, die Ist-Daten des DB-Schienerverkehrs minutengenau anzuzeigen. Anders als die Fahrplanauskunft der DB zeigt EFA die erwartete Verspätung nicht nur in den Bahnhofstafeln an, sondern berücksichtigt sie auch in der Fahrplanauskunft. *Dieser Fortschritt ist sehr lobenswert. Es bleibt zu hoffen, dass der Service bald auch auf den örtlichen Verkehr ausgeweitet wird und nicht einige Linien aus unternehmenspolitischen Gründen außen vor bleiben.*

Wetter-Schutzhäuschen

Wetter. (os) Die Glasscheiben der Wetter-schutzhäuschen auf dem Bahnsteig von Wetter sind sinnlosem Vandalismus zum Opfer gefallen. DB Station&Service sieht sich nicht in der Lage, die Scheiben zu ersetzen.

Bei vernachlässigten Bahnhöfen ist es schwer, DB Station & Service zu Erneuerungen zu zwingen. Logisch wäre es, wenn die betroffenen Bahnunternehmen ihre Stationsgebühren wegen Schlechterfüllung mindern. DB Personenverkehr darf natürlich nicht kürzen, weil beide Unternehmen zur DB AG gehören. Für Abellio dürfte es dagegen kein Problem sein, die Stationsgebühren zu mindern.

Neulich in Bus und Bahn ...

... am Dienstag, 28. März, wurden wir im S-Bahnhof Kettwig Stausee per Lautsprecher darauf aufmerksam gemacht, dass die S-Bahn Richtung Essen Hbf um 18:56 Uhr ausfalle. Mit einer weiteren Durchsage wurde uns mitgeteilt, dass die S-Bahn um 19:16 Uhr nur bis Essen-Kettwig fahren würde. Als die S-Bahn dann einfuhr, wusste der Lokomotivführer noch nichts davon, dass seine S-Bahn nur noch eine Station fahren sollte. In Essen-Kettwig angekommen wunderten wir uns alle, dass die S-Bahn nun doch weiter in Richtung Essen Hbf fuhr (cr).

Hagen abgehängt?

Hagen. (dv) Erste Details über den Fernverkehrsfahrplan 2007 halten für Hagen, Wuppertal und Solingen wenig Erfreuliches bereit: Die ICE-Linie 43, seit Dezember 2002 im Zwei-Stunden-Takt zwischen Basel, Frankfurt, Neubaustrecke, Köln, Hagen und Dortmund unterwegs, wird zukünftig aus Süden kommend in Köln enden. Der weitere Linienweg bis Dortmund wird von der IC-Linie 55 Leipzig–Hannover–Dortmund übernommen. In Tagesrandlagen-Verbindungen wird die ICE-Linie 43 wie gewohnt bis Dortmund geführt. DB Fernverkehr begründet diese Maßnahme mit den umfangreichen Bauarbeiten am Dortmunder Hauptbahnhof für das „3do“.

Widerstand regt sich insbesondere bei den Industrie- und Handelskammern der Region. Die Südwestfälische IHK zu Hagen beklagt, dass sich durch die Änderung deutliche Verschlechterungen für die Bahnreisenden ergeben würden. Besonders weist sie darauf hin, dass die umstiegsfreie ICE-Direktverbindung über die Neubaustrecke zum Frankfurter Flughafen verloren geht. Ihr Vorschlag: Die ICE-Linie 43 nicht nach Dortmund, sondern nach Hamm führen, um den Knoten Dortmund zu entlasten.

Schön ist es nicht, wenn liebgewonnene Verbindungen zukünftig nur per Umstieg in Köln nutzbar sind. Der SIHK-Vorschlag, stattdessen die ICE-Linie 43 nach Hamm zu führen, scheint aber nicht durchdacht: Zum einen ist zur fraglichen Zeit die Trasse zwischen Hagen und Hamm mit dem RE 13 belegt. Zum anderen gibt man mit diesem Vorschlag den Stundentakt der Wupper-Schiene über Dortmund Richtung Hamburg auf. Es gibt nicht nur Fahrgäste, die von Hagen zum Frankfurter Flughafen möchten.

PRO BAHN hält von den denkbaren Varianten die von der DB gefundene Lösung für gut. Zwei Forderungen sollte die Region an die DB stellen: Der Umstieg in Köln muss auch bei Verspätungen gesichert und auf kurzen Wegen möglich sein – und die Verbindung muss wieder hergestellt werden, wenn der Umbau in Dortmund abgeschlossen ist.

Zehn Jahre ÖPNV-Trasse Oberhausen

Oberhausen. (le) Mit einem Trassenfest an der Haltestelle Neue Mitte und Sonderfahrten zahlreicher Oldtimerstraßenbahnen feierten die Stadtwerke Oberhausen AG (STOAG) am 28. Mai 2006 das zehnjährige Bestehen der Oberhausener ÖPNV-Trasse.



Der flexible Verkehr ist der Hauptvorteil der Trasse. Überholungen, wie hier die einer Oldtimerstraßenbahn durch einen neuen STOAG-Gelenkbus, sind auch im Alltagsverkehr möglich. Foto: Peter Bosbach

dere Zufahrten sowie eine Ausfahrt ins Gewerbegebiet Lipperfeld. Busse dürfen mit 80 km/h, Straßenbahnen mit 70 km/h unterwegs sein.

Die Erfahrungen mit der Trasse sind ausgesprochen positiv. Durch zwei weitere Zufahrten aus Richtung Osterfeld

Ein Rückblick: Als vor zehn Jahren die Neue Mitte mit dem Einkaufszentrum CentRO entstand, musste eine leistungsfähige ÖPNV-Erschließung her. Durch das Gelände führte eine nicht mehr genutzte Bahntrasse. Hiermit war eine Anbindung an den Oberhausener Hauptbahnhof möglich, im Norden konnte mit einer Rampe eine Anbindung an den Bahnhof OB-Sterkrade geschaffen werden, wobei das Werksgelände der MAN/GHH durchquert wurde. Verschiedene Verkehrssysteme auf der Trasse wurden diskutiert. Es war auch der Einsatz von Spurbussen im Gespräch. Schließlich wurde eine flexible ÖPNV-Trasse gebaut, auf der gemeinsam Omnibusse und 2,30 Meter breite Niederflurstraßenbahnen fahren und an rund sechzig Meter langen Haltestellen halten.

Die Trasse, die nur an einer Stelle eine Straße ebenerdig kreuzt, ist rechtlich ein Sonderfahrweg, auf dem neben Bussen und Straßenbahnen auch Einsatzfahrzeuge von Polizei und Feuerwehr und Servicefahrzeuge der STOAG fahren dürfen. Für die beiden nahe der Trasse liegenden Feuerwachen gibt es zwei beson-

und Knappenviertel hat die Trasse eine zentrale Funktion im Netz und dient nicht nur der Anbindung der Neuen Mitte, sondern hauptsächlich der schnellen Verbindung der Oberhausener Stadtteile untereinander und mit den Nachbarstädten mit einer Straßenbahn- und sieben Buslinien im Tagesverkehr sowie sieben NE-Linien. Die Beförderungszahlen der STOAG stiegen in kürzester Zeit von 24 auf 36 Mio. Fahrgäste im Jahr und sind danach kontinuierlich bis auf 40 Mio. angewachsen, obwohl das umfangreiche Fahrtenangebot im Laufe der Jahre per Saldo merkbar reduziert wurde. Im Freizeit- und Nachtverkehr fanden dabei eher noch Ausweitungen statt, während insbesondere nicht mehr so gut genutzte Parallelstrecken zur Trasse ausgedünnt wurden.

Vor zwei Jahren wurde die Trasse in Sterkrade um eine Haltestelle bis zum Neumarkt verlängert. Die bereits planfestgestellte Abzweigung ab der Neuen Mitte in Richtung Essen ist aufgrund einer absoluten Fehlbewertung im Rahmen der IGVP (siehe **Ruhrschiene 2006#1**) zunächst einmal auf Eis gelegt.

Baustelle bringt altbekannte Provisorien

Mülheim an der Ruhr. (ah) Mit dem Beginn der Bauarbeiten für die neue Innenstadt-Verkehrsführung und die Ruhrpromenade (vgl. *Ruhrschiene* 2006#1) werden die Fahrgäste bis zur Inbetriebnahme der neuen zentralen Haltestelle „Stadtmitte“ viele Provisorien erleben und sich mehrmals an neue Haltestellenstandorte gewöhnen müssen.

Baubeginn war am 18. April im Bereich der Haltestelle „Schloss Broich“. Dort werden die Gleise zur Verbesserung der Verkehrslage im Kreuzungsbereich um 30 cm tiefer gelegt und damit der für den Individualverkehr (IV) unangenehme Buckel entfernt. Die Straßenbahnhaltestellen in Mittellage werden so umgebaut, dass sie auch in beiden Fahrtrichtungen von den Bussen angefahren werden können. Die heutige Bushaltestelle vor dem Schloss wird zugunsten von Rad- und Fußweg und einer Begrünung zurückgebaut. Die drei freien Rechtsabbieger im Kreuzungsbereich erhalten allesamt Ampeln. Damit werden die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer deutlich sicherer.

Umbau Haltestelle Stadtmitte

Ende Juli beginnen die Bauarbeiten im Bereich der heutigen Haltestelle „Stadtmitte“ an der Leineweberstraße. Dort wird die neue Haltestelle „Berliner Platz“ mit Seitenbahnsteigen für Bus und Straßenbahn entstehen, die von den Ein- und Ausrückfahrten des Betriebshofs angefahren wird. Die Gleise müssen nach Süden verschoben werden, damit die Leineweberstraße in Richtung Westen auf zwei Spuren verbreitert werden kann, um den Verkehr der Friedrich-Ebert-Straße aufzunehmen.

Zunächst wird deshalb die noch junge Bushaltestelle wieder abgerissen und die Busse müssen für acht Monate an ihrem langjährigen Standplatz auf der Leineweber Straße vor Tengemann/Schlecker halten. Die Straßenbahnlinien 104, 110 und 112 werden während des Umbaus ihre Haltestelle in der Schollenstraße erhalten. Dort hielt bis zur Eröffnung des Ruhrtunnels die Linie 102 und halten heute noch ein- und ausrückende Bahnen der anderen Linien. Nach dem Bau der Ein-/Ausrückhaltestelle werden die Busse

und Bahnen dort bis zur für Frühjahr 2009 geplanten Fertigstellung der neuen Haltestelle vor dem Kaufhof weiterhin regelmäßig halten.

Für die vorlaufenden Kanalarbeiten in der Friedrich-Ebert-Straße muss die Linie 112 in den Sommerferien auf einen Fünfzehn-Minuten-Takt ausgedünnt und ab 10. Juli im SEV mit Bussen gefahren werden. Die 110 verkehrt in den Ferien zwischen Stadtmitte und Styrum im SEV. Ebenfalls Ende Juli beginnen die Bauarbeiten in der Friedrichstraße zwischen Delle und Schulstraße. Dabei wird die Lage der Gleise verändert und die Haltestelle „Wertgasse“ im Bereich der heutigen Haltestelleninsel in Fahrtrichtung Stadtmitte zu einer Zweirichtungshaltestelle umgebaut. Dabei wird es für die Linie 110 zeitweise zu eingleisigem Betrieb kommen. Der IV wird großräumig umgeleitet und auch die Buslinie 151 muss zeitweise ihren angestammten Linienweg verlassen.

September: Umbau Bahnstraße

Für Ende September ist der Baustart in der Bahnstraße geplant. Dort wird auf der gesamten Länge (einschließlich Am Löwenhof) in Ost-West-Richtung eine Busspur entstehen. Später fahren alle Buslinien vom Hauptbahnhof kommend an der Strecke der Rheinischen Bahn entlang zur neuen Bushaltestelle „Rathausmarkt“, direkt an den Bahnbögen gegenüber vom Marktplatz. Die heutige Bushaltestelle Richtung Hauptbahnhof wird am selben Standort ebenfalls niederfluriger ausgebaut.

Für die Mülheimer Fahrgäste bringen die Bauarbeiten also viele bekannte Provisorien der Vergangenheit zurück. An die vorübergehenden Haltestellenstandorte werden sie sich sicherlich schnell gewöhnen. PRO BAHN wird über die weitere Entwicklung berichten.

Termine

Dienstag, 04.07.2006, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Dienstag, 18.07.2006, 19:30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Samstag, 22.07.2006, 17:30 Uhr
PRO BAHN-Fahrgaststammtisch in Paderborn mit Liborirundgang Gasthaus Taubenschlag in der Paderborner Riemekestraße (fünf Gehminuten vom Hbf). Es besteht später die Möglichkeit zu einem Rundgang über die Libori-Kirmes.

Sonntag, 23.07.2006
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Krefeld – Die Stadt von Samt und Seide
10:10 Uhr E-Borbeck ☉ (Aufzug)
10:35 Uhr E Hbf ☒ (ServicePoint)

Dienstag, 25.07.2006, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

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

Dienstag, 01.08.2006, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Sonntag, 06.08.2006
Regionalversammlung – Sommer-
treffen: Mit dem Ausflugsdampfer
zum Kemnader See
Treffpunkt: 13:20 Uhr Witten Hbf ☒
Abfahrt: 13:50 Uhr Anleger Witten-
Bommern, Uferstraße
Fahrpreis 3,80 €; Fahrradmitnahme
erlaubt.

Dienstag, 15.08.2006, 19:30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Dampfbierbrauerei Borbeck
☉ Essen-Borbeck

Sonntag, 20.08.2006
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Überraschungstour
9:30 Uhr E-Borbeck ☉ (Aufzug)
10:00 Uhr E Hbf ☒ (ServicePoint)

Dienstag, 22.08.2006, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Samstag/Sonntag, 26./27.08.2006:
NRW wird 60 – Landesfest mit PRO-
BAHN-Beteiligung
Düsseldorf, Rheinufer

Samstag, 02.09.2006, 11–17 Uhr
Bahnhofsfest Hamm mit PRO-BAHN-
Infostand

Dienstag, 05.09.2006, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Sonntag, 17.09.2006
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Breckerfeld
9:30 Uhr E-Borbeck ☉ (Aufzug)
10:00 Uhr E Hbf ☒ (ServicePoint)

Dienstag, 19.09.2006, 19:30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Dienstag, 26.09.2006, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 03.10.2006, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Dienstag, 17.10.2006, 19:30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Vorschau: 20. bis 22.10.2006
Bahntagung von PRO BAHN, VCD
und dem Institut für Kirche und Ge-
sellschaft

Arbeitsgruppe Essen, Bottrop, Mülheim: Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstr. 11, Essen, ☒☉☒ Essen Hbf
O.Tram Oberhausen: „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, ☒☉ Oberhausen Hbf
Ortsgruppe Dortmund: Nähere Informationen bei Oliver Stieglitz, ☎ 0231 815611, ✉ stieglitz@probahn-nrw.de
Regionalgruppe Hellweg/Hochstift: Die Regionalgruppe hat wechselnde Treffpunkte. Infos bei Günter Fiedler, ☎ 02942 1598, ✉ fiedler@probahn-ruhr.de, oder Rainer Wester, ☎ 05258 940219, ✉ wester@probahn-ruhr.de.

Bitte hier abtrennen oder kopieren und einsenden. Oder einfach online Mitglied werden unter <http://www.pro-bahn.de/beitritt>
PRO BAHN e. V. • Friedrichstraße 95 (PB 98) • 10117 Berlin • ☎ 030 2096-2585 ☎ -2586

Ja, ich bin an PRO BAHN interessiert.

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

Name, Vorname

Straße

PLZ, Wohnort

weitere Familienmitglieder

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.) Beruf (freiwillig)

Datum, Unterschrift

(Ruhrschiene 2006#3 • Regionalverband Ruhr)

Sie erleichtern uns die Arbeit mit einer Einzugsermächtigung.

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Kontonummer

BLZ

Kreditinstitut

bin ich – bis auf Widerruf – einverstanden.

Datum, Unterschrift

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