



Dortmund: Liebesgrüße aus Kamen

Dortmund. (os) Die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna - mit Sitz in Kamen - gratuliert dem BVB mit einem Doppeldeckerbus zur erneuten Meisterschaft. Das Fahrzeug wurde im BVB-Design gestaltet und wird auf der Linie S 30 zwischen Bergkamen und Dortmund eingesetzt.



Auf dem VKU-Bus können die Fahrgäste mit ihrem Namen unterschreiben. Foto: VKU

Am Dortmunder Hauptbahnhof hält die Linie S 30 nun auf der Nordseite des Wallrings, direkt neben den Taxisständen. Diese Haltestelle wird vom Spielbank-Express 444, Airport Express und ab 10. Juni auch von der Linie 460 bedient. Mit der neuen Haltestelle verkürzen sich die Umsteigewege zwischen Bus, Eisenbahn und U-Bahn deutlich. Die S 30 der VKU ist die einzige Buslinie im VRR-Raum, die während der Fahrt kostenlosen Internetzugang über WLAN anbietet.

In dieser Ausgabe:

- S. 1 - 2: Dortmund, Essen**
- S. 3: Mülheim an der Ruhr**
- S. 4 - 5: Münsterland, S-Bahn**
- S. 6 - 10: Siegen, RRR, Kurzmeld.**
- S. 11 - 12: Impressum, Termine**

Umbau Hauptbahnhof

Der Umbau der Verkehrsstation des Dortmund Hauptbahnhofs soll nun 2016 beginnen. Vorgesehen sind die Verbreiterung der Bahnsteigunterführung, der Einbau von Aufzügen und eine Neugestaltung der Bahnsteige sowie des Nordausgangs. Nach Auskunft des Bahnhofsmanagers Seelmeyer sollen die Dortmunder Bahnsteige gepflastert werden und nicht – wie in Essen – geteert. Wichtiger Bestandteil der Maßnahme ist der Querschlag zur U-Bahn. Damit wird es zwei Umsteigewege geben. Die Stadt Dortmund hatte zur Neugestaltung des U-Bahnhofs einen Gestaltungswettbewerb ausgelobt; neben der architektonischen Neugestaltung geht es dabei vor allem um die Verbreiterung der U-Bahnsteige und einen dritten Bahnsteigzugang.

Einen Vorgeschmack auf den Aufwand, die Bahnsteigunterführung zu verbreitern, bekommt man derzeit bei einem Besuch des Hauptbahnhofs Münster. Dort stehen den Reisenden allerdings zwei Unterführungen zur Verfügung.

Dortmunder Osten

Die Erschließung des Dortmunder Ostens erfolgt durch die Stadtbahn U 43. Mit dem

Busnetz 2000 wurde ein Quartiersbus eingerichtet, Linie 422, der einerseits die Linie 420 Aplerbeck – Brackel verstärkt, dann aber auch die Bereiche Sendstraße und Defdahl an den Hellweg anbindet.

Zum Fahrplanwechsel im Juni übernimmt die Linie 436 den Abschnitt Aplerbeck – Brackel und verläuft dann über das neue Wohngebiet Hohenbuschei (alter Flughafen und BVB-Trainingsgelände) bis Husen und Kurl. Linie 422 führt künftig von Brackel über den Buddenacker zum Gewerbegebiet Aplerbeck (Schleefstraße). Die Verbindung von Körne ins Defdahl übernimmt die Linie 452. Sie erreicht ihr neues Einsatzgebiet von der Funkenburg kommend über Hannöversche und Alte Straße, in Parallelbedienung zur Linie 422. Die neue westliche Endstation der 422 ist dann Lüneburger Straße.

Die Neukonzeption ist gerade für den Bereich Brackel vielversprechend. Allerdings ist es etwas unglücklich, dass die Linie 422 an beiden Linienenden keine nützlichen Anschlüsse herstellt. Die Endstation Im Spähenfelde liegt relativ nahe zu den Stadtbahnlinien U 43 oder U 44. Eine bessere Verknüpfung scheidet aber auch daran, dass die Straßen rund um Funkenburg (U 43) und Borsigplatz (U 44) eine gewisse Stauanfälligkeit aufweisen.

„Ich will so bleiben wie ich bin“

Essen. (gtb) Einem Bericht der WAZ vom 03.04.2012 zur Folge verzichtet die DB AG auf einen Neubau der Gebäude auf der stadtzugewandten Seite des Essener Hauptbahnhofs.

Vorausgegangen waren monatelange Querelen zwischen der Stadt Essen und der DB AG. Realisiert wird nun lediglich ein Parkhaus an der Hachestraße gegenüber dem Intercity-Hotel.

An der Hachestraße war lange Zeit ein weiteres Gebäude geplant. Die Stadt Essen stimmte dem Neubau unter der Bedingung zu, dass der Westtunnel des Hauptbahnhofs nach Norden einen Durchstich erhält und auch der Bahnsteig Gleis 1/2 an den Westtunnel angeschlossen wird. Die DB hat nun festgestellt, dass zahlreiche Versorgungskabel in dem Bereich liegen, deren Verlegung einen erheblichen Aufwand darstellen würde. Dies führte nach

DB-Aussagen zu einer Unwirtschaftlichkeit des Projektes.

Nicht einigen konnten sich DB AG und Stadt Essen über die Planungen unmittelbar am Hauptbahnhof. Das markante „Aurelis-Hochhaus“ ist mittlerweile aus Brandschutzgründen gesperrt. Ende 2012 soll von den Eigentümern entschieden werden, ob es eine Grundsanierung erfährt. Nach dem Medienbericht wurde die Bauvoranfrage zum Abriss und Neubau der Gebäude am Bahnhofsvorplatz von der Stadt Essen abgelehnt. Die bauliche Situation in Essen Hbf wird wohl weiterhin so bleiben, wie sie derzeit ist. Lösungen sind nicht in Sicht.

MH: Eckpunkte zur Liniennetzoptimierung beschlossen

Mülheim an der Ruhr. (ah) Auf Antrag von SPD und CDU wurden im Ausschuss für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Mobilität am 19. April teilweise einstimmig Eckpunkte zur Liniennetzoptimierung beschlossen. Am Vortag bekräftigte die Bezirksregierung erneut ihre ablehnende Haltung zur Stilllegung von Straßenbahnstrecken. Der Rat entschied am 3. Mai, die Flughafenstrecke, die bereits im SEV betrieben wird, komplett still zu legen.

Die Eckpunkte treffen Aussagen zum Nahverkehrsplan, zum zukünftigen Straßenbahnnetz und zum Kauf neuer Fahrzeuge, zum Nachtnetz und zu finanziellen Aspekten:

Die Verwaltung soll bis Ende diesen Jahres einen Nahverkehrsplan vorlegen, der auch die Bedarfe der Fachhochschule und von Gewerbe- sowie Neubaugebieten berücksichtigt. Die Erstellung kann auch extern vergeben werden.

Wie bereits von der Verwaltung vorgeschlagen, soll die Linie 110 (Styrum – Hauptfriedhof) und der Abschnitt Hauptfriedhof – Flughafen der Linie 104 durch eine Buslinie ersetzt werden. Die Linie 112 soll künftig über den Kaiserplatz hinaus zum Hauptfriedhof fahren und die Linie 104 dafür an der Wertgasse enden. Bezüglich der Einstellung der Straßenbahnstrecke 110 gibt es den Vorbehalt der Wirtschaftlichkeit. Die Bezirksregierung erklärte dazu, dass Fördermittel in Höhe von 19 Mio. Euro berührt seien und eine Stilllegung abgelehnt werde. Dies gilt auch für den am 2. April aus Sicherheitsgründen vom Betriebsleiter der MVG stillgelegten Abschnitt Hauptfriedhof – Flughafen! Dort sind Investitionen in Gleise und Oberleitung von fast vier Mio. Euro nötig. Allein die Beseitigung grober Mängel würde mindestens 500.000 Euro kosten. Selbst diese wollen CDU, SPD und FDP nicht investieren. Sie haben deshalb in der Ratssitzung am 3. Mai die vorbehaltlose Stilllegung dieses Streckenabschnittes beschlossen. Vier Tage vorher hatte die MVG noch kurz vor Ablauf der Frist die Bezirksregierung über den Zeitplan für eine notdürftige Instandsetzung der Strecke informiert. Dies sollte in den Sommerferien geschehen. Nach dem Ratsbeschluss wird nun in Düsseldorf auf zwei Anträge aus Mülheim gewartet: 1. die Entbindung von der Betriebspflicht und 2. die Konzession für eine

(unwirtschaftliche) Pendelbuslinie. Gescheitert ist ein Antrag der SPD, die Pendelbuslinie über Hauptfriedhof hinaus bis Oppspring zu verlängern und damit vor allem den Schülern aus der Flughafensiedlung einen Umstieg für zwei Haltestellen zu ersparen. Die Bezirksvertretung hat dies am 24. Mai abgelehnt.

Um die Linie 112 zukünftig auch nach Verlängerung komplett mit Niederflurfahrzeugen bedienen zu können, soll die MVG die Option der EVAG auf den Kauf von fünf neuen Straßenbahnen einlösen.

Beim Nachtnetz wird eine (bereits bestehende) zeitliche Angleichung an die Nachbarkommunen gefordert. Die ersten NE-Busse sollen statt 23.30 Uhr bereits um 23.00 Uhr verkehren.

In finanzieller Hinsicht gibt es nun für die MVG klare Vorgaben: Bis 2017 soll u. a. durch diese Maßnahmen eine Einsparung von jährlich zwei Mio. Euro erreicht werden, bis 2019 weitere 1,5 Mio. Euro jährlich.

Die Eckpunkte beinhalten allerdings auch eine Öffnungsklausel, die Änderungsvorschläge der anderen Fraktionen sowie Anregungen aus der Bürgerschaft mit in die weiteren Beratungen einfließen lassen soll. Diese sollen umfassend geprüft und bewertet werden. Dazu gehört der Vorschlag der CDU, die die Kritik der Bezirksregierung an Parallelverkehren zwischen Hauptbahnhof und Stadtmitte aufgreift und die Busse teilweise statt über Rathausmarkt wie früher über den Kaiserplatz führen möchte. Bündnis 90 / Die Grünen und die SPD lassen zudem einen Zweirichtungsverkehr der Nachtexpresslinien NE 2 (Stadtmitte – Broich – Speldorf – Styrum) und NE 4 (Südast Stadtmitte – Holthausen – Menden – Stadtmitte) prüfen sowie einen anderen Standort für die Endhaltestelle Kaiserplatz.

Wieder SPNV auf WLE-Gleisen?

Münster (le) Zu den vorrangig geplanten Streckenreaktivierungen im Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) gehört die Strecke Münster – Neubeckum der Westfälischen Landes-Eisenbahn GmbH (WLE), auf der der Personenverkehr 1975 eingestellt wurde. Die Untersuchung der Strecke zeigt das Potential und die gesamtwirtschaftliche Sinnhaftigkeit auf.

Die 36 Kilometer lange eingleisige Strecke erschließt den Korridor im Südosten Münsters mit den Stadtteilen Gremmendorf, Angelm- odde und Wolbeck über Sendenhorst sowie Tönnishäuschen (Stadt Ahlen) und Enniger (Stadt Ennigerloh) bis zum Bahnhof Neubeckum (Stadt Beckum) an der Strecke Hamm – Bielefeld. Rund 10 % des Stadt-Umland-Verkehrsaufkommens in Münster entfallen auf den Süd-Ost-Korridor. Heute wird dieser im Stadtgebiet vor allem durch die alle 20 Minuten verkehrende Buslinie 8 – ergänzt durch die Linien 6, 17 und 22 – der Stadtwerke Münster bedient, den Stadt-Umland-Verkehr übernehmen die Stundentakt-Linien R 32 (Münster – Sendenhorst) und S 30 (Münster – Beckum).

Die bei der Untersuchung unterstellte Streckenbedienungs sieht als Planfall 1 einen Stundentakt Münster – Neubeckum mit 43 Minuten Fahrzeit vor, tagsüber überlagert durch je eine weitere stündliche Fahrt von Münster bis Sendenhorst bzw. Wolbeck, so dass sich bis Wolbeck (14 Minuten Fahrzeit) ein 20-Minuten-Takt, bis Sendenhorst (28 Minuten Fahrzeit) eine Bedienung alle 20/40 Minuten ergibt. Zugkreuzungen erfolgen in Loddenheide, Wolbeck sowie auf einem zweigleisig auszubauenden Abschnitt vor Sendenhorst. Als Zwischenhalte sind Halle Münsterland, Loddenheide, Gremmendorf, Angelm- odde, Wolbeck, Albersloh, Sendenhorst, Tönnishäuschen und Enniger vorgesehen. Durch diese Bedienungskonzept kann im Korridor auf die Buslinien 8, S 30 und R 32 weitgehend verzichtet werden, die übrigen Buslinien werden neu geordnet. Planfall 2 sieht eine SPNV-Bedienung nur bis Sendenhorst analog dem Planfall 1 vor, die Linie S 30 würde auf Sendenhorst – Beckum eingekürzt.

Das Betriebskonzept erfordert eine Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf

80 bis 100 km/h, wodurch auch eine technische Sicherung der Bahnübergänge erforderlich wird. Deren Anzahl soll von bisher 96 auf 47 reduziert werden. Sämtliche Haltepunkte müssen neu errichtet werden. Die Kosten des Infrastrukturausbau wurden mit Preisstand 2010 mit 48,8 Mio. Euro beziffert, für den Planfall 2 (Ausbau nur bis Sendenhorst) fallen rund 32,3 Mio. Euro an.

Die Nachfrageprognose, bei der auch neue Gewerbe- und Wohngebiete an der Strecke unterstellt wurden, ergibt im Planfall 1 6.560 Fahrgäste pro Tag, darunter 960 neue ÖV-Nutzer, der für die Fahrzeugdimensionierung wichtige stärkste Querschnitt vor Münster Hbf weist 4.620 Fahrgäste auf. Beim Planfall 2 werden täglich 6.260 Fahrgäste (davon 920 Neuverkehr) erwartet, im Querschnitt vor dem Hauptbahnhof 4.590. In beiden Fällen muss bei dem unterstellten Fahrzeug (LINT 41) in der morgendlichen Spitzenstunde ein Zug als Doppeltraktion verkehren. Nicht eingerechnet wurde die Möglichkeit, die Züge über den Hauptbahnhof Münster auf andere Strecken, z. B. Richtung Burgsteinfurt oder Warendorf, durchzubinden. Hierdurch wären neue attraktive Direktverbindungen möglich, außerdem könnten so Fahrzeuge eingespart werden.

Die gesamtwirtschaftliche Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen ergibt für den Planfall 1 einen Nutzen-Kosten-Quotienten von 0,50, für den Planfall 2 von 1,15. Damit erfüllt nur der Planfall 2 die volkswirtschaftliche Rentabilität, dieser wurde daher in den Nahverkehrsplan des NWL in Stufe 1 eingebracht.

Für den späteren Betrieb nach Planfall 2 entstehen, je nach Finanzierung der Streckeninvestitionen, geschätzte Folgekosten von 3,5 bis 3,9 Mio. Euro jährlich, die durch Bestellerentgelte des NWL ausgeglichen werden müssten.

PRO BAHN startet im Umwelthaus Münster

Münster. (fmx) Endlich hat die gewisse Heimatlosigkeit des PRO-BAHN-Regionalverbandes Münsterland ein Ende.

Die Frage war in der Vergangenheit stets: wo kann PRO BAHN eine räumliche Möglichkeit bieten für regelmäßige Gespräche, Aktionen, Treffen mit Interessenten und Mitgliedern, Vorträge? Es muss nicht immer die Kneipe sein, es soll aber stets eine solche Nähe zu Bus und Bahn sein, dass ein autoloses Anreisen möglich ist.

Und da bietet sich einfach das Umwelthaus in Münster an auf der Zumsandestraße 15. Klingt nach „Jott-we-de“, denn es fehlt im Straßennamen ein Bahnhofsbezug. Aber es sind nur höchstens 10 Minuten vom Hbf in Münster: Hinterausgang, danach links halten und wenige Straßen überqueren.

Zu dieser Einfachheit hat der Vorstand dann auch noch diese der Einprägbarkeit gestellt:

Jeder 2. Donnerstag im geraden Monat, 19.00 – 21.00 Uhr. Am 14. Juni ist somit der nächste Termin. Hier soll es um die Reaktivierung der WLE-Strecke Münster - Sendenhorst - Neubeckum im SPNV gehen, Referenten von WLE und ZVM sind angefragt.

Die weiteren Termine sind dann am 09. August, 11. Oktober und 13. Dezember an gleicher Stelle. Damit das Umwelthaus auch zu seiner Bedeutung kommt.

Haus für alle Umwelt-Verbände und -Freunde! Also denn: Ihr Besuch ist dringend vonnöten!

S 5 / S 8: Alter Betreiber – neue Fahrzeuge

Gelsenkirchen. (le) Knapp die Nase vor Abellio hatte DB Regio bei der Ausschreibung der S-Bahn-Linien 5 und 8 (Dortmund – Hagen und Hagen – Düsseldorf – Mönchengladbach) durch den VRR. Ab Dezember 2014 werden diese Linien mit Neufahrzeugen des Typs Coradia Continental von Alstom gefahren.

Die Ausschreibung war erst nach Beendigung den Streits zwischen VRR und DB Regio im Mai 2011 möglich. Der VRR wünschte für diese Strecke Fahrzeuge mit behindertengerechten Toiletten, die Fahrzeugindustrie sah sich wegen der kurzen Frist bis zur Betriebsaufnahme aber nur in der Lage, diese mit einer Bodenhöhe von 80 cm zu liefern. Daher wird zukünftig an 21 von 45 Stationen, vor allem im Raum Düsseldorf, ein Ausstieg aus dem Fahrzeug mit einer Stufe nach oben verbunden sein, da hier 96-cm-Bahnsteige vorhanden sind. An den übrigen 24 Stationen ist zukünftig ein stufenloser Einstieg möglich, durch ausfahrbare Schiebetritte vollständig barrierefrei wie heute vielerorts beim Einsatz der FLIRTS. 15 Stationen an S 5 und S 8 könnten auch langfristig nicht auf 96 cm erhöht werden, so dass die jetzige Lösung einen brauchbaren Kompromiss darstellt. Auch an anderen S-Bahn-Strecken ist keine generelle Barrierefreiheit mit 96-cm-Bahnsteigen herstellbar, z. B. entlang der S 2.

Kurzfristig wird untersucht, insbesondere den Bahnsteig in Wetter auf 76 cm zu senken, etwa durch Hochschottern. In der Stadt befinden sich wichtige Behinderteneinrichtungen. Heute ist zwar ein stufenloser Ein- und Ausstieg bei der S 5 gegeben, beim RE 16 und der RB 40 muss aber auch eine Stufe aus dem Fahrzeug nach oben überwunden werden, gleiches gilt für den nach der Neuvergabe hier haltenden RE 4.

Der Wettbewerb um diese Strecken war auch dank des angebotenen VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodells recht erfolgreich, der VRR erspart gegenüber dem Altvertrag rund 1 Euro pro Zugkilometer. Die Gewerkschaft der Lokführer (GdL) hebt den Erfolg des Wettbewerbs hervor. Durch Direktvergaben mit überhöhten Preisen drohten häufig Abbestellungen von Leistungen, die auch zu weniger Beschäftigung von Lokführern führten. „Das war im VRR infolge einer völlig unwirtschaftlichen Direktvergabe über Jahre hinweg der Fall“, so GdL-Bezirksvorsitzender Frank Schmidt.

Weiterhin Anschlussprobleme in Siegen

Siegen. (le) Seit Einführung des neuen Rhein-Sieg-Express (RE 9) zwischen Aachen und Siegen im Dezember 2010 gibt es Ärger mit den Anschlüssen zum RE 99 (Siegen – Frankfurt) der Hessischen Landesbahn (HLB).



Triebwagen der Hessischen Landesbahn im Bahnhof Siegen. Foto: Oliver Stieglitz

Bei einer sehr knappen Übergangszeit von nur vier Minuten ist ein längerer Fußweg am großen Mittelbahnsteig in Siegen zwischen den Gleisen 3 und 54 erforderlich. Verschärft wird das Problem dadurch, dass die für den RE 9 vorgesehenen neuen Elektrotriebwagen der Baureihe Talent 2 nach Zulassungsproblemen immer noch nicht eingesetzt werden können, die lokbespannten Ersatzgarnituren aber Mühe haben, den Fahrplan einzuhalten. Der durchgängige Einsatz der Talent 2 auf dem RE 9 ist wohl erst zum Jahresende zu erwarten.

Der örtliche Zweckverband SPNV Westfalen-Süd (ZWS) hatte einen mehrwöchigen Betriebsversuch durchgeführt, bei dem durch veränderte Haltegleise am Mittelbahnsteig der Übergang auf einen kurzen Weg zum gegenüberliegenden

Gleis verbessert wurde. Hierdurch konnten die Anschlüsse wesentlich sicherer gestaltet werden. Allerdings sieht sich DB Netz nicht in der Lage, diese Bahnhofsfahrordnung in den Regelfahrplan zu übernehmen. Durch die ebenfalls im Anschlussknoten liegenden Linien RE 16 (Siegen – Essen) und RB 93 (Siegen – Bad Berleburg) muss dabei der Abschnitt Siegen-Weidenau - Siegen im Gleiswechselbetrieb befahren und in Weidenau das Gegengleis der Hauptstrecke genutzt werden. Da aber in den nächsten Jahren in größerem Umfang Güterzüge von den deutschen Nordseehäfen nach Süddeutschland über die Ruhr-Sieg-Strecke und die Dillstrecke Richtung Gießen umgeleitet werden, hält DB Netz hierdurch die Kapazität der Strecke für zu stark eingeschränkt.

Aktuelle Planungen beim Rhein-Ruhr-Express

Rhein-Ruhr. (js/le) Vor Kurzem wurden die Pläne für den ersten RRX-Planfeststellungsabschnitt (PFA 1.3) offengelegt, der dem Stadtgebiet von Langenfeld entspricht. Während dieser Abschnitt keine Überraschungen bereithält, enthält der Erläuterungsbericht (einzu-sehen auf www.rrx.probahn-nrw.de), grundlegende Aussagen zur gesamten RRX-Strecke.

Die gesamte RRX-Kernstrecke von Köln bis Hamm ist in sechs Planfeststellungsbereiche mit jeweils bis zu fünf PFAs eingeteilt. Die Realisierung der Maßnahmen in jedem Bereich für sich würde bereits Verbesserungen im SPNV-Angebot ermöglichen. Begonnen wird voraussichtlich mit dem Bereich 1 zwischen Köln und Düsseldorf, da hier der Bedarf für eine weitere SPNV-Linie am dringendsten ist.

Nutzung der Infrastruktur

Zwischen Köln und Düsseldorf-Reisholz soll die S-Bahn-Strecke durchgängig zweigleisig ausgebaut werden. Stellenweise soll der bestehende Gleismittenabstand vergrößert werden, um auch überbreite Güterzüge verkehren zu lassen. Vorgesehen sind in diesem Bereich vier RRX-Linien im festen 15-Minuten-Takt auf den Ferngleisen. Alle dazwischen möglichen Trassen werden für den Personenfernverkehr benötigt - neben den heutigen ICE/IC-Linien werden auch Trassen für Zusatzzüge, Leerfahrten und weitere Anbieter freigehalten. Voraussetzung dafür ist, dass hier sämtliche Güterzüge, insbesondere zwischen den Güterbahnhöfen K-Kalk und D-Reisholz, über die S-Bahn-Gleise verkehren. Die geplante Infrastruktur lässt flexible Betriebsmöglichkeiten im Störfall zu.

In Reisholz wechseln die RRX-Züge auf ein neues Gleispaar westlich der S-Bahn. Von hier bis Duisburg Hbf stehen nach dem Ausbau durchgängig sechs Gleise zur Verfügung. Die heutigen Lücken in den Ortsgleisen werden geschlossen. Im Bereich Kalkum entsteht ein Überwerfungsbauwerk, so dass das RRX-Gleis Richtung Norden die S-Bahn-Strecke queren kann. Auf den östlich liegenden Ferngleisen soll dann nur noch der Fernverkehr mit 200 km/h verkehren. Hier sind dann fliegende

Überholungen möglich. Zwischen Duisburg und Düsseldorf sollen auch die beiden aus Richtung Oberhausen kommenden RRX-Linien, der RE 2 und die zukünftig durchgängig bis/ab Düsseldorf verkehrende RB 35 die RRX-Gleise mitnutzen.

Im Abzweig Duisburg-Kaiserberg bleiben entgegen früherer Pläne die Weichen im Rahmen des ESTW-Umbaus doch erhalten. Zusätzlich wird eine Gleisverbindung vom westlichen Güterumgehungsgleis zum Bahnsteiggleis 1 geschaffen. Damit sind zukünftig Paralleleinfahrten aus Richtung Oberhausen und Essen möglich, bei denen wahlweise einer der Züge auf Gleis 1/2 zur Weiterfahrt auf den RRX-Gleisen oder auf Gleis 3/4 zur Weiterfahrt auf den Ferngleisen einfährt. In Gegenrichtung werden in der Regel die Gleise 10/11 für den RRX und 12/13 für den Fernverkehr genutzt. Damit wird der Duisburger Hbf symmetrisch, was beim integralen Taktfahrplan (ITF) die Kapazität erhöht. Vollkommen kreuzungsfrei können dann in beiden Richtungen die Fahrbeziehungen Düsseldorf (Fernbahn) - Essen, Düsseldorf (RRX) - Oberhausen, die S-Bahn 1 und Krefeld - Duisburg (Kehrgleis im Nordkopf) abgewickelt werden. Die Linie S 2 wird dann an Gleis 8 kehren, ohne die Ferngleise von/nach Essen kreuzen zu müssen. Um eine Parallelausfahrt des ICE Richtung Amsterdam und des RE 2 Richtung Essen zu ermöglichen, muss letzterer bis Mülheim die S-Bahn-Gleise nutzen - in Gegenrichtung geht es dank des Güterumgehungsgleises ohne.

RE auf S-Bahn-Gleisen

Zwischen Duisburg und Dortmund sollen die Ferngleise überwiegend vom Fernverkehr und den vier RRX-Linien genutzt werden. Der RE 42 zwischen Duisburg und Essen sowie

der RE 16 und die RB 40 zwischen Essen und BO-Langendreer sollen stattdessen die S-Bahn-Gleise mitbenutzen. Dazu entstehen neue Überleitmöglichkeiten in MH-Heißen, ein Verbindungsgleis zwischen Essen Hbf und E-Steele, eine kreuzungsfreie Einfädelerung der S 3 in E-Steele Ost sowie eine Kurve vom S-Bahnhof BO-Langendreer Richtung Witten. Deren nach früheren Planungen eingeleisige, nicht kreuzungsfreie Führung stellt aber einen neuen Zwangspunkt dar. *Hier sehen wir eindeutig Nachbesserungsbedarf.* Der Haltepunkt E-Kray Süd wird aufgegeben, in Wattenscheid werden voraussichtlich zwei RRX-Linien halten.

Auf der gesamten Kernstrecke sowie den parallelen S-Bahn-Strecken werden die Blockabstände verkürzt und weitere Überleitmöglichkeiten von und zur S-Bahn geschaffen. Es ist davon auszugehen, dass alle Altstellwerke durch ESTW ersetzt werden und die Signaltechnik komplett erneuert wird. Der Bau des ESTW Duisburg hat bereits begonnen, hier wird es in den nächsten Jahren deutlich verbesserte Fahrmöglichkeiten auf den Zulaufstrecken geben. In Bochum Hbf werden Schnellfahrweichen eingebaut, um die Bahnsteiggleise der Fernstrecke mit höherer Geschwindigkeit anfahren zu können. So entstehen jeweils zwei gleichwertige Bahnsteigkanten, die zur Verkürzung der Zugfolge abwechselnd angefahren werden sollen. In Mülheim Hbf bleibt es bei einem Ferngleis je Richtung.

In Dortmund sind die von PRO BAHN kritisierten Pläne vom Tisch, den RRX westlich des Bahnhofs mit einer Brücke auszufädeln und dann über Eving und die Güterumgehungsbahn Richtung Kamen zu führen. Nun sollen Fernverkehr und RRX gemeinsam die Gleise der Hauptstrecke benutzen, die Gleisvorfelder auf beiden Seiten werden optimiert. Im Hbf sollen die Gleise 8, 10, 11, 16, 18 und 20 von Fernverkehr und RRX genutzt werden. In der Regel werden dann die beiden äußeren Bahnsteige für die Fernverkehrs-Korrespondenzhalte und der mittlere für die RRX-Linien genutzt.

Im Zusammenhang mit dem geplanten zwei-

gleisigen Ausbau der Strecke Lünen-Münster soll der Ostkopf vollsymmetrisch ausgebaut werden und ein zweigleisiges Überwerfungsbauwerk Richtung Lünen erhalten. Geplant ist außerdem eine Abstellanlage im Bereich Eving für in Dortmund endende RRX-Fahrzeuge.

Vorgesehene RRX-Fahrzeuge

Die Zweckverbände und das Land haben sich beim RRX-Wagenmaterial inzwischen auf vierteilige Doppelstock-Triebzüge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h festgelegt. Zum Einsatz kommen sollen Doppeltraktionen mit einer Länge von knapp 215 m, die mehr als 700 Sitzplätze bei einem komfortableren Sitzreihenabstand als bei der Baureihe 425 bieten. Auf den Außenstrecken mit kürzeren Bahnsteigen ist so auch ein Einsatz von Einzeltraktionen möglich. Je nach genauem Fahrplankonzept ist ein Schwächen in Hamm für die Linie Richtung Paderborn – Kassel oder ein Schwächen oder Flügeln in Wesel denkbar. Dennoch müssen auf mehreren Zulaufstrecken Bahnsteige verlängert werden. Auf der Strecke Oberhausen – Emmerich soll dies im Rahmen des Betuwe-Umbaus erfolgen. Auch an allen Stationen zwischen Dortmund und Hamm müssen Bahnsteige verlängert werden.

Den Anforderungen für den RRX entspräche beispielsweise die Triebzug "KISS", den die S-Bahn Zürich derzeit als sechsteiligen Zug beschafft. Bei Weglassung zweier nicht angetriebener Mittelwagen erhielte man einen Zug in der für den RRX vorgesehenen Größe, der die nötige Antriebsleistung und Zugkraft für eine hohe Beschleunigung von mehr als 1 m/s² mitbringt. Da so mindestens die Hälfte aller Räder angetrieben ist, ist auch im Herbst und Winter ein gutes Traktionsverhalten zu erwarten.

Herausforderung Einstiegshöhe

Problematisch umzusetzen wird in Doppelstockfahrzeugen die Anforderung eines niveaugleichen Einstiegs bei einer Bahnsteighöhe von 76 cm, die mittels des bei Neufahrzeugen heute obligatorischen Schiebetritts nicht nur Rollstuhl-

fahren den selbständigen Ein- und Ausstieg ermöglicht, sondern durch die fehlenden Stufen auch den Fahrgastwechsel grundsätzlich beschleunigt. Während bei einstöckigen Fahrzeugen wie der Baureihe 425 und dem eurobahn-FLIRT mit einer Fußbodenhöhe von 80 cm und Sitzpodesten über den Rädern eine solche Einstiegshöhe problemlos ist, hat ein Doppelstockwagen Fußbodenhöhen von etwa 45 cm im Unterdeck und 2,5 m im Oberdeck.

Da über den Drehgestellen nur Türen mit mehreren Treppenstufen wie bei den heutigen NRW-DoStos möglich sind, kommt für einen annähernd niveaugleichen Einstieg nur das Unterdeck in Frage, damit nicht durch größere einstöckige Abschnitte die Fahrgastkapazität deutlich verringert wird. Wegen des darüber liegenden Oberdeckes sind aber Türschwelhöhen größer als 56 cm kaum realisierbar, so dass wie bei den heutigen DoSto-Steuerwagen eine Stufe von etwa 20 cm zur Bahnsteigkante verbliebe. Man darf hier also gespannt sein auf die Lösungen der Fahrzeugindustrie.

Vorgesehen sind zwei doppelspurige Türen je Wagenseite. Die Zahl der Sitzplätze je Türspur verdoppelt sich dadurch etwa gegenüber der Baureihe 425 und vergrößert sich auch gegenüber den heutigen Doppelstockwagen, die über den Drehgestellen überbreite dreispurige Türen bieten. Die vorgesehenen neuen Züge werden also gegenüber heute nur dann zu einer Verkürzung der Haltezeiten sorgen können, wenn die zusätzlichen Linien dafür sorgen, dass auch in der Hauptverkehrszeit praktisch keine stehenden Fahrgäste mitfahren müssen.

Ausschreibung startet in Kürze

Die zukünftig als RRX fahrenden heutigen RE-Linien werden noch in diesem Jahr für die Betriebsaufnahme im Dezember 2016 in zwei Paketen ausgeschrieben: RE 1/RE 11 und RE 5/RE 6. Bis dahin muss noch die Option geklärt werden, eine Linie zweistündlich nicht nur bis Paderborn, sondern bis Kassel zu führen. Mit Betriebsaufnahme wird dann der RE 11 wieder nach Düsseldorf geführt und dafür

die RB 42 als RE von Essen über Krefeld nach Mönchengladbach verlängert. Ob dann wieder der RE 11 statt des RE 1 nach Paderborn oder gar Kassel verkehrt, ist noch nicht geklärt.

Der RE 6 soll dann über Neuss bis Köln verlängert werden. Dies bedingt, dass der RE 5 ab 2016 in der Regel nur noch bis Wesel verkehrt, da ansonsten mehr Fahrzeuge benötigt würden als im endgültigen RRX-Konzept für diese Linien, die dann von Minden nach Koblenz und von Emmerich nach Düsseldorf fahren sollen. Zum Ausgleich wird die RB 35 ganztägig bis Düsseldorf verlängert, was den RE 1 entlasten wird.

Für den Betrieb dieser Linien sind die zukünftigen RRX-Fahrzeuge vorgesehen. Um einen einheitlichen Fahrzeugpark vorzusehen und trotz des hohen Investitionsvolumens den Wettbewerb um die Strecken zu erleichtern, planen die Zweckverbände einen getrennten Wettbewerb für die Fahrzeuge. Die Fahrzeugherstellung und -wartung bis hin zur Reinigung soll in einem Lebenszyklus-Modell an interessierte Hersteller vergeben werden, wodurch auch der Fahrzeugübergang an andere Betreiber nach Auslaufen des Verkehrsvertrags geregelt wäre.

Fazit

Nun nimmt die Planung der RRX-Infrastruktur Fahrt auf. Wenn bald auch Baurecht für erste Abschnitte gegeben ist, muss die Finanzierung der Baukosten für diese Maßnahmen abgesichert werden. Hier ist der Bund gefordert.

Für die Finanzierung des Angebots muss das Land einstehen. Die für 2016 erfolgenden Ausschreibungen sehen eine weitere Erhöhung des Angebots vor. Drei stündliche Züge von Hamm über Essen nach Düsseldorf, drei Züge zwischen Duisburg und Köln, das Beibehalten der 2010 geschaffenen Direktverbindung Münster – Essen – Düsseldorf und die Wiederherstellung der Direktverbindung Münster – Essen – Mönchengladbach zeigen, dass sich der RRX in die Richtung bewegt, die PRO BAHN von Anfang an gefordert hat: besseres Angebot auf der RRX-Stammachse unter Beibehaltung von Durchbindungen auf wichtige Zulaufstrecken.

Abellio in Schlichtungsstelle

Essen. (os) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen Abellio Rail NRW mit Sitz in Essen ist dem Verein Schlichtungsstelle Nahverkehr beigetreten. Die Schlichtungsstelle vermittelt bei Streitfällen zwischen Fahrgästen und Verkehrsunternehmen, z.B. wenn Fahrgäste Einwände gegen eine Fahrpreisnacherhebung geltend machen oder Entschädigungen fordern. Die Schlichtungsstelle ist bei der Verbraucherzentrale Nordrhein-Westfalen in Düsseldorf angesiedelt.

mobifair-Preis an eurobahn

Hamm. (le) Die überwiegend von Gewerkschaften getragene Vereinigung mobifair, die sich für faire Löhne und gute Arbeitsbedingungen insbesondere in Wettbewerbsbereichen wie dem Verkehrswesen einsetzt, hat als erstes SPNV-Unternehmen in NRW die eurobahn mit dem mobifair-Sozialzertifikat ausgezeichnet. Damit bescheinigt mobifair Keolis und der eurobahn die unbedingte Einhaltung fairer Arbeitsbedingungen und vorbildliche Lohn- und Sozialstandards.

Die Übergabe an den Keolis-Geschäftsführer Hans Leister fand in Anwesenheit des NRW-Verkehrsministers Harry Voigtsberger in Hamm statt. Der Minister verwies auf die Verantwortung der Aufgabenträger, bei der Vergabe der Leistungen Lohn- und Sozialstandards für die Beschäftigten zu beachten.

S 6: Sperrung wegen MOF 2

Essen. (le) Zur Beschleunigung der Bauarbeiten an Bahnsteigen an der Strecke Essen – Kettwig – Düsseldorf wird der Verkehr der S 6 in den Schulferien vom 07.07. bis einschließlich 19.08. zwischen Essen Hbf und Düsseldorf-Derendorf eingestellt. Die S 6 fährt stattdessen über Düsseldorf-Unterrath nach Düsseldorf Flughafen Terminal. Zwischen Düsseldorf-Unterrath und Essen Hbf verkehren Busse als Schienenersatzverkehr. In den sechs Wochen sollen die Stationen Essen Stadt-

wald, Essen-Werden, Kettwig, Ratingen Ost, Düsseldorf-Rath und D-Rath Mitte im Rahmen der Bahnhofsmernisierungsoffensive 2 (MOF 2) umfassend modernisiert werden. Für rund 20 Mio. Euro werden die Bahnsteige auf 96 cm erhöht, außerdem werden die Ausstattung der Bahnsteige, die Bahnsteigoberflächen, die Beleuchtungsanlagen sowie die Wegeleitsysteme erneuert sowie taktile Leit- und Begleitstreifen für sehbehinderte Fahrgäste eingebaut.

Wechsel im Landesvorstand

Duisburg. (os) Auf der Landesversammlung in Duisburg wurde Michael Bienick aus Hückelhoven zum neuen PRO BAHN-Landesvorsitzenden gewählt. Der bisherige Landesvorsitzende Oliver Stieglitz übernimmt die Kassenführung.

„Fahrmangel im SPNV“

Leserbrief von Ralf Uekermann, Münster (Westf), zum Artikel in Ruhrschiene 2012#1

Der o. g. Artikel thematisiert den SPNV-Triebfahrzeugführermangel im vergangenen Winter in NRW und die möglichen Hintergründe.

Aus der Sicht der Fahrgäste - somit auch aus dem Blickwinkel von PRO BAHN - sowie sicher auch aus der der Aufgabenträger (AT) hat die Erbringung der vereinbarten Betriebsleistung gem. Fahrplan und somit die Erfüllung des zwischen AT und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) geschlossenen Verkehrsvertrages oberste Priorität. Die o. g Verkehrsverträge kommen i. d. R. über vorab durchgeführte Wettbewerbsverfahren unter Marktbedingungen zustande.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen, insbesondere die, die sich besonders in Wettbewerbslobbyorganisationen wie „mofair“, „Netzwerk Privatbahnen“, u. a. engagieren, sollten nicht nur ständig für „mehr Wettbewerb“ plädieren, sondern dann auch in der Lage sein, die durch den Wettbewerb zustande gekommen Verkehrsverträge gewissenhaft zu erfüllen.

Umso mehr mutet es wie Hohn und Spott gegenüber uns Fahrgästen an, wenn Eisen-

bahnverkehrsunternehmen Fahrten im größerem Umfang einfach ausfallen lassen oder gar ganze Linien stilllegen – so geschehen in Form einer temporären Stilllegung der Linie RB36 Oberhausen – Duisburg-Ruhrort durch die NordWestBahn (NWB) an den Weihnachtsfeiertagen 2011. Diese als „Befreiungsschlag“ bezeichnete Maßnahme war offenbar dem nicht vorgebeugten Personalmangel geschuldet, wurde aber vom EVU an den Weihnachtsfeiertagen ganz dreist mit Personalschulungsmaßnahmen begründet - ob das wohl glaubwürdig ist? Noch eins drauf gesetzt wird mit der Begründung der Ausfälle durch den im Unfall in Geldern im August 2010 verursachten Fahrzeugmangel – den es dank vorhandener Ersatzfahrzeuge aber doch gar nicht gab! – oder – noch phantasivoller – durch eine verfehlte Personalpolitik der DB in der Ära Mehdorn. Getreu dem Motto „Schuld sind immer die Anderen“ soll nun auch

noch die DB-Tochter Schenker am Zuverlässigkeitsdebakel der privaten EVU schuld sein. Da sei doch mal die Frage erlaubt, ob denn bei den ersten Ausschreibungen nicht auch private EVU Personale der DB abgeworben haben?

Gewünscht hätte ich mir mehr Hintergrundinformationen. Aus meiner Sicht wären viele Zugausfälle durch eine vorausschauende Personalpolitik verhinderbar gewesen. So gehört eine ausreichende Personalreserve, die Krankheit, Urlaub, Fluktuation, Fortbildung berücksichtigt, genauso dazu wie attraktive Arbeitsbedingungen. Nicht zuletzt dürfte ein allgemeiner Fachkräftemangel in nahezu allen Branchen seit Jahren bekannt sein. Viele Unternehmen der Verkehrsbranche steuern dem ja auch erfolgreich entgegen, z. B. durch Ausbildungslehrgänge wie z. B. dem der Fachkraft im Fahrbetrieb (FiF).

Impressum / Ansprechpartner bei PRO BAHN

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

Bürozeiten: **Dienstags 16:30 bis 18:30 Uhr**

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

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

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

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

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

Beisitzer: Oliver Stieglitz, Kaiserstr. 191, 44143 Dortmund, ☎ 01609571 4101, ✉ stieglitz@probahn-ruhr.de

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

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

Bitte als Verwendungszweck angeben: „Ruhrschiene“!

PRO BAHN Regionalverband Münsterland.

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

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

Vorsitzender: Michael Bienick, Gendorfer Str. 11, 41836 Hückelhoven, ✉ bienick@probahn-euregio-aachen.de

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

Geschäftsstelle: Friedrichstraße 95, 10117 Berlin, ☎ 0303982 0581, ☎ 0302017 9967

Die **Ruhrschiene** erscheint vierteljährlich, die Auflage dieses Hefts beträgt 580 Exemplare. Der Bezug ist für Mitglieder von PRO BAHN Münsterland und Ruhr kostenlos, Abonnement 5,- Euro pro Jahr.

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

Weitere Autoren dieser Ausgabe: Dirk Grenz (dg), Axel Hercher (ah), Franz Maxwill (fmx), Guido Trösser-Berg (gtb)

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

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

Termine

Halbes Hundert

(le) Jubiläum: Diese Ruhrschiene ist die 50. Ausgabe. Seit Anfang 2000 erscheint die Ruhrschiene als Mitteilungsblatt des damals neu gefassten Regionalverbands Ruhr und löste die bisherigen Zeitungen der Vorgänger-Regionalverbände, die „RevierSchiene“ und den „Anschluss“ ab. Auch für mich ist diese Ausgabe ein kleines Jubiläum: Zum 25. Mal zeichne ich redaktionell als Hauptverantwortlicher. Wer noch mal unsere früheren Themen nachschauen will: Unter www.ruhrschiene.de sind sämtliche Ausgaben archiviert.

Vielen Dank an jene, die mit Ihren Artikeln, ihrer Unterstützung bei Adressverwaltung und Versand oder durch Spenden das Erscheinen der Ruhrschiene unterstützt haben.

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

Juni

Donnerstag, 14.06.2012, 19:30 Uhr
Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen (eine Woche verschoben wegen Fronleichnam)

Donnerstag, 14.06.2012, 19:00 Uhr
Regionalversammlung Münsterland, Umwelthaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf

Sonntag, 17.06.2012
Ohne Auto-Mobil ans Ausflugsziel:
Dortmund im Wandel
10:05 Uhr E Hbf ☎ (ServicePoint)

Dienstag, 19.06.2012, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim

Dienstag, 26.06.2012, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Juli

Donnerstag, 05.07.2012, 19:30 Uhr
Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen

Sonntag, 15.07.2012

Ohne Auto-Mobil ans Ausflugsziel:
Tuche, Bänder und Aussichtspunkte - Rund um Wuppertal
10:10 Uhr E Hbf ☎ (ServicePoint)

Dienstag, 17.07.2012, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim

Dienstag, 24.07.2012, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

August

Donnerstag, 02.08.2012, 19:30 Uhr
Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen

Donnerstag, 09.08.2012, 19:00 Uhr
Regionalversammlung Münsterland, Umwelthaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf

Dienstag, 21.08.2012, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim

Dienstag, 28.08.2012, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

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

Bitte hier abtrennen oder kopieren und einsenden. Oder einfach online Mitglied werden unter <http://www.pro-bahn.de/beitritt>
PRO BAHN e. V. • Friedrichstraße 95 • 10117 Berlin • ☎ 030 20181742 ☎ 030 20179967

Ja, ich bin an PRO BAHN interessiert.

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

Name, Vorname

Straße

PLZ, Wohnort

weitere Familienmitglieder

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.) Beruf (freiwillig)

Datum, Unterschrift

Sie erleichtern uns die Arbeit mit einer
Einzugsermächtigung.

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Kontonummer

BLZ

Kreditinstitut

bin ich – bis auf Widerruf – einverstanden.

Datum, Unterschrift

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