



Südwestfalen: PRO BAHN zieht Bilanz

Siegen. (aw) Die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Südwestfalen, bestehend aus den Kreisen Olpe und Siegen-Wittgenstein, sieht der Fahrgastverband PRO BAHN inzwischen auf einem guten Weg.



In den Jahren von 1950 bis 1990 wurde in die Infrastruktur von Bus und Bahn in Südwestfalen wenig investiert. So kommt es, dass viele Bahnhöfe und Bushaltestellen seit den 60er Jahren ein trostloses Bild abgaben. Nur der persönliche Einsatz einzelner Bahnhofsvorsteher sorgte für besseren Service und gute Kundenbetreuung am Bahnhof selbst. Mit der Regionalisierung hat sich das positiv verändert. Die Verantwortung wurde der Region Südwestfalen direkt übertragen. Nach anfänglichen Schwierigkeiten, die Gremien mit kompetenten Entscheidungsträgern zu besetzen, werden jetzt endlich die Probleme erkannt und es wird nach Lösungen gesucht.

Siegen-Weidenau: Dieser Fahrstuhl kann nur nach Anmeldung benutzt werden. Foto I.+A. Walder

In dieser Ausgabe:

- S. 1 - 3: Südwestfalen**
- S. 4 - 7: ÖPNV-Zukunftskommission**
- S. 8 - 9: RRX**
- S. 10 - 11: Betuwe**
- S. 11 - 12: Impressum, Termine**

Taktfahrpläne

In den letzten 20 Jahren hat sich in der Region Südwestfalen sehr viel geändert. Mittlerweile sind keine alte Fahrzeuge mehr unterwegs und die alten Diesellokomotiven mit Umbauwagen, an denen die Türen noch einzeln von Hand geschlossen werden mussten, gehören der Vergangenheit an, ebenso die Elektroloks der 50er Jahre mit 'Silberlingen' und schlechtem Komfort. Heute fahren auf allen Strecken neue, leise und moderne Triebwagen. Auch die Anzahl der Zugverbindungen erhöhte sich auf allen Strecken deutlich. Koordiniert wird das ganze durch zuverlässige Taktverkehre, die besonders auf den Strecken Siegen - Bad Berleburg und Erndtebrück - Bad Laasphe zum Einsatz kommen. Des Weiteren wurde der Abendverkehr von Hagen, Köln und Gießen nach Siegen ausgeweitet.

Vor der Regionalisierung fuhren die verschiedenen Unternehmen ohne Abstimmung untereinander ihren Busverkehr. Daraus resultierten viele Probleme für die Fahrgäste. Deshalb wurde in den Kreisen Siegen-Wittgenstein und Olpe die Linienführung neu geordnet. Der unwirtschaftliche Parallelverkehr von Bus und Bahn wurde beseitigt und die Verkehre von Bus und Bahn miteinander verknüpft, wie z.B. am Bahnhof Kreuztal.

Die Busunternehmen erkannten schon früh die Notwendigkeit einer Zusammenarbeit. Dies führte 1975 zur Gründung der VGWS, die jedoch nicht die damalige Deutsche Bundesbahn mit einschloss. Auf eine gemeinschaftliche Fahrkarte, die es ermöglichte, sowohl mit dem Bus als auch mit der Bahn zu fahren, mussten die Fahrgäste noch etliche Jahre warten. Dies wurde erst durch die Umstellung vom Streckentarif zum Flächentarif möglich. Mit der Zeit ergänzten verschiedene Spezial-Tickets das Angebot, beispielsweise Tages- und Seniorentickets. Nun war es jedem möglich, im gesamten Tarifgebiet Bus und Bahn preisgünstig zu nutzen, wie die Studenten es bereits seit 1993 mit ihrem Semesterticket können.

Bahnhöfe und Haltepunkte

Seit der Gründung des Zweckverbands Westfalen-Süd 1995 wurden mit Regionalisierungsmitteln zahlreiche Bahnhöfe und Haltepunkte barrierefrei umgebaut. An einigen Bahnhöfen stehen bereits Rufsäulen und dynamische Fahrgastinformationssysteme zur Verfügung. Andere Bahnhöfe und Haltepunkte wie z.B. Erndtebrück, Neunkirchen, Würgendorf und Lützel warten noch auf ihre barrierefreie Erneuerung. Bei den Bushaltestellen zeigt sich ein sehr unterschiedliches Bild. Positive Entwicklungen zeigen sich in den Kommunen, die die Busbahnhöfe/ZOB gebaut und ihre Bushaltestellen modernisiert haben. BusCaps und hohe Bordsteine mit Blindenleitlinien bieten Rollstuhlfahrern und Sehbehinderten optimale Bedingungen. Alle Haltestellen in der Region wurden mit neuen Schildern und Fahrplankästen ausgestattet, die Auskunft über den Haltestellenamen, die Buslinien mit Nummern und die Linienwege geben. Die Fahrplanausdrucke wurden vereinheitlicht und der Linienweg wurde mit allen Haltestellen und dem Taktverkehr bezeichnet. Außerdem erfolgte zügig der Austausch der unansehnlichen Betonwartehallen gegen moderne Wartehallen aus Glas.

Vor 20 Jahren mussten sich die Fahrgäste bei Fragen und Problemen noch an das jeweilige Verkehrsunternehmen wenden, heute können die Fahrgäste alles zentral über die ZWS-Info-Hotline in Erfahrung bringen. Auf den Internetseiten des ZWS können die Fahrgäste alle Informationen über die Fahrpläne und Tarife abrufen. Anfang dieses Jahres wurde ein VGWS-Fahrgastbeirat eingerichtet, in dem Vertreter von Kommunen, Fahrgastverbänden, Behindertenorganisationen u.a. ihre Anregungen einbringen können.

PRO BAHN-Fazit

Durch die Regionalisierung und die Entscheidungen, die vor Ort getroffen wurden, hat sich vieles grundlegend gebessert. Auch wenn es nach Auffassung von Pro Bahn noch

einiges zu verbessern gilt, bietet die Region Südwestfalen mittlerweile ein umfangreiches, zeitgemäßes und überwiegend gutes Bus- und Bahnangebot. Nun gilt es, dieses Angebot für die Fahrgäste zu erhalten. Für den Schienenverkehr stehen dazu Regionalisierungsmittel zur Verfügung, der Busverkehr in der Region erhält dagegen keine Zuschüsse. Das wird sich in Zukunft nicht so beibehalten lassen. Andere Regionen finanzieren und subventionieren den Busverkehr bereits aus den kommunalen Haushalten. Auch bei uns ist in den politischen Gremien ein Umdenken erforderlich, denn Bus- und Bahnverkehr sind ein wesentlicher Teil der Daseinsvorsorge besonders in einer stetig älter werdenden Gesellschaft.

Fahrgastverband vor Ort

Der PRO BAHN-Regionalvorstand war im August unter Leitung von Dirk Grenz unterwegs in Südwestfalen. Achim Walder von der neuen PRO BAHN-Regionalgruppe Südwestfalen zeigte an einigen Bahnhöfen die Erneuerungsarbeiten auch in Bezug auf Barrierefreiheit, Sauberkeit und Sicherheit. Durch den engen

Takt der Züge war es möglich, an einigen Bahnhöfen auszusteigen und das Bahnhofsumfeld in Augenschein zu nehmen. Auf der Strecke (Hagen) – Finnentrop – Siegen-Weidenau – (Siegen) sind die geplanten Arbeiten fast alle umgesetzt oder stehen dieses Jahr noch an. Besonderes Erstaunen löste der Aufzug am Bahnhof Siegen-Weidenau aus. Die Blindenleitlinien führen auf dem Bahnsteig zum Aufzug, aber nichts weist auf die verschlossene Aufzugtür hin. Eine Nachfrage bei der 3S-Zentrale in Hagen ergab, dass der Aufzug nicht für die öffentliche Benutzung gedacht, es nur ein Dienstoffstuhl sei. Man schlug vor, den Zug nach Siegen oder Kreuztal zu nehmen und dann mit Bus oder Taxi zum Ziel zu fahren. Positive Beispiele stellen die Bahnhöfe in Lennestadt, Kreuztal-Eichen, Kreuztal, Kreuztal-Ferndorf und Bad Berleburg dar, auch wenn selbst sie noch kleine Mängel aufweisen, die jedoch kurzfristig beseitigt werden können, wie z.B. Fahrpläne, die zu hoch hängen, Beschädigungen an Einrichtungen und fehlende Ausschilderungen. Für die übrigen Zweigstrecken sei auf die Dokumentation des VCD verwiesen.

Tunnelsanierung am Bahnhof Lippstadt

Lippstadt. (gf) Seit einigen Jahren entspricht der Fußgängertunnel im Bahnhof Lippstadt sowohl optisch als auch baulich nicht mehr den Ansprüchen der Fahrgäste: beschädigte Kacheln und Fußbodenplatten, eindringende Feuchtigkeit, unzureichende Beleuchtung und häufige Vandalismusschäden sind ständige Kritikpunkte von Reisenden und Besuchern.

Jetzt soll auf Vorschlag der Stadtverwaltung der Bahnhofstunnel im nächsten Jahr für insgesamt 755.000 Euro saniert werden. Ein helles modernes Erscheinungsbild soll mehr Aufenthaltsqualität unter den Gleisen schaffen. Die Unterführung soll durch das Entfernen der abgehängten Decke künftig höher und offener wirken. Der bislang triste Tunnel wird künftig durch grün schimmernde Glaswände glänzen, alle Schaukästen sollen raus. Die Vorschläge der Verwaltung beinhalten neben neuen Handläufen auch einen komplett neuen Boden: die grauen Bodenplatten werden durch ein gräuliches Pflaster wie am Bahnhofsvorplatz ersetzt. Darüber hinaus steht ein energieeffizientes

Beleuchtungssystem zur Debatte sowie ein taktiler Bodenleitsystem, das durch tastbare Markierungen und Farbkontraste auch blinden und sehbehinderten Menschen die Orientierung erleichtern soll. Noch weiter verbessert werden soll die inzwischen installierte Videoüberwachung, die schon jetzt zu einem deutlichen Rückgang von Beschädigungen und Beschmierungen im Tunnel geführt hat.

Zu den Gesamtkosten für die Baumaßnahme hat der Zweckverband NWL einen Zuschuss in Höhe von 495.000 Euro in Aussicht gestellt, so dass auf die Stadt Lippstadt im Haushalt 2014 ein Eigenanteil in Höhe von 260.000 Euro zukommt.

ÖPNV-Zukunftskommission fordert Umdenken

Düsseldorf. (re) Die vom Landtag NRW bestellte ÖPNV-Zukunftskommission fordert ein Umdenken in der Landespolitik, das weit über die reine Verkehrspolitik hinausgeht. Am 30. August 2013 hat die Kommission ihren Bericht an Verkehrsminister Michael Groschek übergeben. PRO BAHN hat an diesem Bericht mitgewirkt und entscheidende Impulse gegeben.

Die ÖPNV-Zukunftskommission NRW wurde im Februar 2012 vom Landtag NRW berufen. Eineinhalb Jahre lang haben Experten aus Wissenschaft, Verkehrsverbänden, Organisationen und Fahrgastvertreter beraten. Mit dabei war für den Fahrgastverband PRO BAHN Rainer Engel aus Detmold. Die Beteiligung von Fahrgastvertretern – den VCD vertrat Iko Tönjes – hat der Arbeit wesentliche Impulse gegeben, was auch in der Langfassung unter dem Stichwort „Bürgerbeteiligung“ ausdrücklich als positiv erwähnt wird. In großer Einmütigkeit hat die Kommission unter der Leitung der Vorsitzenden Gisela Nacken (Grüne) und Wolfgang Röken (SPD) den Schlussbericht verabschiedet. War der erste Anlass der Berufung der Kommission noch das Bedürfnis der Landespolitiker, eine Antwort auf die Frage zu erhalten, wie der ÖPNV besser und billiger zu organisieren sei, so kristallisierte sich im Laufe der Arbeit heraus, dass der öffentliche Verkehr eine deutlich bessere Stellung im Gesamtsystem der Landes- und Bundespolitik erlangen muss, um den Herausforderungen der Zukunft gerecht zu werden – nicht nur in Bezug auf Bahnen und Busse, sondern auf die Mobilität der Bürger insgesamt, der Forderung nach Teilhabe benachteiligter Bürger, der Veränderungen der Demografie und der Anforderungen der Umweltpolitik. Das Ergebnis ist ein Bericht, der als zukunftsweisendes Kompendium über die Entwicklung der Mobilität im größten Ballungsraum Deutschlands, aber auch im ländlichen Raum gelten kann.

Die organisatorische Begleitung und die Schlussredaktion lag in den fachkundigen Händen der Beratungsunternehmen Rail&Bus, Düsseldorf und KCW, Berlin. Die wesentlichen Ergebnisse der ÖPNV-Zukunftskommission NRW wurden in zehn Kernthesen festgehalten und werden hier gekürzt und kommentiert

wiedergegeben, Originaltexte sind als Zitate gekennzeichnet. Konkrete Empfehlungen sind in den ausführlichen Thementexten in der Kurz- und Langfassung zu finden, einige Forderungen nur in der Langfassung.

Mehr öffentlicher Verkehr

„Die Mobilität der Bürger kann nach Auffassung der Kommission nur durch eine Ausweitung des ÖPNV erreicht werden. Nur so sind gleichzeitig Klima- und Umweltschutzziele, wirtschaftliche Ziele und soziale Ziele zu erfüllen. Dies setzt ein attraktives und optimiertes Leistungsangebot im ÖPNV voraus, das eine 50- bis 100%-ige Steigerung der ÖPNV-Verkehrsleistung ermöglicht.“ Dafür fordert die Kommission eine klare politische Priorisierung des ÖPNV ein. Als Frontalangriff auf die bisherige Politik wird diese Forderung allerdings wenig Erfolg haben. Die Kommission hat daher viele detaillierte Einzelforderungen entwickelt, die diesen Durchbruch möglich machen können.

Während ein solcher Zuwachs gerade an Rhein und Ruhr große Engpässe zur Folge haben und zu Investitionen zwingen wird, geht die Kommission davon aus, dass am Rande der Ballung der ÖPNV wirtschaftlicher werden wird.

Integrierte Mobilitätsplanung

„Eine integrierte Mobilitäts- und Verkehrsplanung muss künftig auf Landes-, überörtlicher und lokaler Ebene verkehrsträgerspezifische Einzelplanungen ersetzen und alle Verkehre gesamthaft berücksichtigen.“ Damit meint die Kommission etwas völlig anderes als die bereits zu Grabe getragene Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP): eine Planung, die bereits bei der Verkehrserzeugung ansetzt und die daraus folgenden Mobilitätsbedürfnisse der Bürger gesamthaft berücksichtigt. „Eine solche

Mobilitätsplanung ist mit der (strategischen) ÖPNV-Planung sowie Raum-, Siedlungs-, Finanz- und Fachplanungen (insbesondere Bau- und Schulplanung) zu verzahnen. „Zwar ist das Wissen, dass bereits bei der Verkehrserzeugung angesetzt werden muss, bei Raum- und Siedlungsplanern längst Standard, aber bisher nicht in die politische und organisatorische Praxis umgesetzt. Dass die Zukunftskommission diese Forderung aufgenommen hat und in den politischen Raum trägt und die Forderung mit konkreten Handlungsforderungen unterlegt, ist geradezu revolutionär und wird Eingriffe in Rechtsbereiche wie das Bau- und Schulrecht erfordern, die weit abseits der Verkehrsgestaltung zu liegen scheinen.

Mobilität für alle

„Übergeordnetes strategisches Ziel ist die Sicherstellung der Mobilität aller Einwohner des Landes und die Erreichbarkeit aller relevanten Alltagsziele auch ohne eigenes Auto.“ Die Kommission fordert ein, dass Mobilitätsdefizite zu benennen und – verkehrsmittelübergreifend – zu verringern sind, und berührt damit einen wunden Punkt der bisherigen Landespolitik: Während Straßen überallhin führen und Autobesitzer jederzeit überall hinfahren können, gilt das nicht für alle Bürger, die nicht über individuelle Verkehrsmittel verfügen oder sich entschieden haben, eine Fahrt ohne eigenes Auto anzutreten.

In den Einzeltexten der Kommission wird klargelegt, dass es sich dabei um ein Problem der sozialen Teilhabe handelt. Bislang wurde das Thema der sozialen Teilhabe nur partiell und allenfalls auf kommunaler Ebene diskutiert. Dass vom Land (und auch vom Bund) gefordert wird, dass diese für die umfassende Mobilität Verantwortung übernehmen müssen, ist neu und ebenfalls revolutionär.

Leistungsfähige Infrastrukturen

Dass für die Gewährleistung der Mobilität eine leistungsfähige Infrastruktur zwingende Voraussetzung ist, stellt dort, wo der öffentli-

che Verkehr eigene Infrastrukturen hat, eine Binsenweisheit dar. Hier liegt indessen der wesentliche Finanzbedarf. Dass die bisherigen Finanzierungssysteme nicht einmal den Erhalt der Infrastruktur sichern, spricht sich auch in allerletzter Zeit herum. Insoweit stehen die Forderungen der Kommission im Einklang mit den neuesten Forderungen der Politik nach mehr Geld.

Doch dabei bleibt die Kommission nicht stehen: „Das Erschließen neuer Finanzierungsinstrumente (ggf. in einer Fondslösung) hält die Kommission für eine zukunftsfähige Finanzierung der Infrastruktur für unumgänglich.“ Die umfangreichen Details hierzu können hier nicht dargestellt werden. Wer wissen will, welche Finanzierungsinstrumente aus Expertensicht Erfolge versprechen, findet im Bericht Antworten.

Die Kommission spricht auch an, dass die Straßen in NRW dem ÖPNV dienen müssen und dass diese Aufgabe nur unzureichend gesetzlich verankert ist. So müssen Kommunen, die auf Landesstraßen Verbesserungen für den ÖPNV erreichen wollen, hierfür dem Land die Kosten erstatten, weil der Landesbetrieb Straßen dafür nicht zuständig ist. So kann es nicht bleiben.

Kostenwahrheit als Anschub

„Aus Gründen der sozialen Fairness und des Verursacherprinzips ist eine stärkere Beteiligung der indirekten Nutznießer und Kostenverursacher im Verkehr an der Finanzierung des ÖPNV nötig. Parallelförderungen unterschiedlicher Verkehrsträger widersprechen dem Ziel eines integrierten Verkehrssystems und sollten daher in Zukunft unterbleiben.“ Die Internalisierung von externen Kosten im Verkehr wird von der Kommission ebenfalls eingefordert, doch es ist den Experten klar, dass hier Weichen auf der Ebene der EU und des Bundes gestellt werden müssen. Die Kommission sagt aber unmissverständlich, dass dadurch direkt und indirekt die Finanzierung des ÖPNV deutlich verbessert werden kann.

Ganzheitliche Mobilität

„Angesichts sich verändernder Kundenbedürfnisse muss der ÖPNV seine Rolle als multi- und intermodaler Mobilitätsdienstleister für eine einfach zugängliche Mobilität unter Nutzung aller verfügbaren Verkehrsmittel (weiter) entwickeln und ausbauen, um eine nahtlose Mobilität von Haus zu Haus („Tür-zu-Tür-Bedienung“) sicherzustellen.“ Diese Forderung richtet sich in erster Linie an die Verkehrsunternehmen, ist aber durch das Land als eigene Aufgabe zu begreifen. Das Land muss daher nach Auffassung der Kommission antreiben, fördern und Know-how zur Verfügung stellen. Bisher hat das Land immer sehr schnell und einfach auf die kommunale Selbstverwaltung verwiesen und zu wenig selbst getan. Bei so manchem städtischen Verkehrsunternehmen an Rhein und Ruhr ist bis heute spürbar, dass es sich um ihre Kunden nur kümmert, bis sie ausgestiegen sind. Es gibt aber auch Beispiele, die Schule machen sollten.

Der Fahrgast im Mittelpunkt

„Der Fahrgast muss noch stärker in den Mittelpunkt gerückt werden, um unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden und nachfragegerechte Angebote zu schaffen.“ Auch diese Forderung ist trivial, aber die Experten verweisen zu Recht darauf, dass nur ein Angebot, das auch angenommen wird, die notwendigen Effekte erzeugt. Dem dient auch mehr direkte Bürgerbeteiligung bei der ÖPNV-Planung und -Gestaltung, doch diese Forderung findet sich nur in der Langfassung des Berichts. Aber die Kommission rät der Politik auch, die Kommissionsarbeit nicht mit der Entgegennahme des Berichts zu beenden, sondern mit der Bildung eines ÖPNV-Beirats auf Landesebene fortzuführen.

Qualifiziertes Regionalnetz

Ein erhebliches Defizit der Landespolitik spricht die Kommission mit dieser Forderung an: „Für ganz NRW soll ein qualifiziertes Re-

gionalnetz im ÖPNV definiert werden, das mit Garantieangeboten hinterlegt ist, um für die Bürger die Erreichbarkeit ihrer Ziele zu sichern, auch z. B. abends oder dann, wenn kein Pkw zur Verfügung steht. Das Regionalnetz soll aus dem SPNV-Schiennetz, den bedeutsamen ÖSPV-Schienenwegen und einem dem Schienenverkehr qualitativ ähnlichen (überregionalen) Busnetz bestehen.“ Jeder, der in den weiter entfernten Landesteilen wohnt, kann nachvollziehen, was es heißt, wenn der letzte Zug oder Bus zu früh fährt und größere Entfernungen mit dem Taxi zurückgelegt werden müssen. Schon eine Taxifahrt über mehr als 15 Kilometer kostet mehr als ein Ticket durchs ganze Land. Diese Forderung ist daher ein Teil der Forderung nach umfassender Gewährleistung der gesellschaftlichen Teilhabe. Dass die Ausgestaltung im Detail auf der Ebene der Aufgabenträger liegen muss, stellt die Kommission klar, weist dem Land aber ebenso klar die Aufgabe zu, den Rahmen dafür zu schaffen, dass die Aufgabe erfüllt wird. Das heißt auch: Zielvorstellungen entwickeln und Defizite benennen. Dann wäre beispielsweise aufgefallen, dass in mancher Stadt die S-Bahnen öfter und am Abend länger ankommen, als die Stadtbusse die Fahrgäste weiter in die Stadt bringen, oder dass so manche Straßenbahn- oder Buslinie am Stadtrand endet, obwohl gleich dahinter noch viele Bürger wohnen. Oder, dass eine Fahrt von Gummersbach nach Siegen mit dem Bus eine Weltreise ist, während Autofahrer im Handumdrehen ihr Ziel über die Autobahn erreichen.

Bessere flexible Bedienung

Ebenso bleibt die Kommission auch nicht dabei stecken, flexible Bedienungsformen als Notnagel für das flache Land zu begreifen: „Dort, wo vor Ort Linienverkehr wegen geringer Nachfragepotenziale nicht wirtschaftlich betrieben werden kann, müssen flexible Bedienungsformen weiterhin Mobilität sichern. Vernetzte Mobilitäts-, Informations- und Dispositionsangebote sind zu schaffen und zu koordinieren. Aus dem Nebeneinander von

Fahrdiensten sozialer Träger und des ÖPNV ist ein gemeinsames, effizientes Angebot zu gestalten.“ Auch diese letztere Forderung ist Neuland in NRW: Zu viele Fahrdienste mit sehr unterschiedlichen Benutzungsbedingungen und unterschiedlichen Finanzierungsträgern sind heute noch im Lande unterwegs.

Mehr Mobilitätsmanagement

Auch im Mobilitätsmanagement muss das Land nach Auffassung der Kommission anleitende Aufgaben übernehmen. „Das Land wird aufgefordert, Kommunen, Verkehrsunternehmen und die Wirtschaft zu einer Ausschöpfung ihrer jeweiligen Handlungsmöglichkeiten im Mobilitätsmanagement zu bewegen. Sollte das Prinzip, dass Verkehrserzeuger eine Mitverantwortung für die Lösung der Verkehrsprobleme haben, nicht auf freiwilliger Basis umsetzbar sein, sind ggf. ordnungspolitische Maßnahmen zu ergreifen.“

SPNV-Planung bleibt kommunal

Zu dem politisch umstrittenen Thema der SPNV-Organisation kommt die Kommission zu einem eindeutigen Ergebnis: „Für eine noch bessere Ausgestaltung des Leistungsangebotes sind wenige organisatorische Anpassungen vorzunehmen. Aus Sicht der Zukunftskommission hat es sich im Grundsatz bewährt, dass die Aufgabenträgerschaft für den öffentlichen Verkehr insgesamt auf der kommunalen Ebene angesiedelt ist. Mit der Zuständigkeit für den SPNV bei heute drei Zweckverbänden ist sichergestellt, dass auch der SPNV lokale Belange berücksichtigt. Einzelne Defizite im Zusammenwirken der SPNV-Aufgabenträger

sollten durch bessere Kooperation überwunden werden.“ Entsprechende Forderungen, die nicht nur zu wirkungslosen Programmsätzen im Gesetz führen dürfen, werden auch für die Aufgabenträger des städtischen Verkehrs gestellt.

Fazit

Die Berichte und Empfehlungen der Kommission sind zu einer umfassenden, kaum eine Frage auslassenden Dokumentation des Ist-Zustandes – der durchaus auf einem hohen Stand gesehen wird – und der Schlussfolgerungen geworden, die aus dem Ist-Zustand zu ziehen sind. Die Forderungen sind konkret und gehen weit über die Forderung nach einer „anderen Verkehrspolitik“ hinaus.

Jetzt wird eine Phase der parlamentarischen Diskussion über die Ergebnisse im NRW-Landtag folgen. Bereits in den 90er Jahren hat eine vergleichbare Kommission – die Enquete-Kommission – einen ähnlichen Bericht verfasst, deren Auswirkungen auf die Politik in NRW bis heute spürbar sind. Diese Wirkung ist auch dem Bericht der Zukunftskommission zu wünschen.

Dabei darf es jedoch nicht bleiben. Auch die Bundespolitik wird davon Kenntnis nehmen müssen, und andere Bundesländer sollten sich ein Vorbild an den Arbeitsergebnissen nehmen. Wer Verkehrspolitik verändern möchte, findet hier konkretes Handwerkszeug, das fern von jeder ideologischen Beeinflussung ist. Daher ist dem Bericht eine weit bessere Verbreitung zu wünschen, als die Pressemitteilung des Verkehrsministeriums ihm hat zuteil werden lassen. Der Fahrgastverband PRO BAHN wird daher die Forderungen der Kommission aufnehmen und in praktische Politik umsetzen.

Mülheim: Ratshearing zu Bus statt Bahn

Mülheim an der Ruhr. (ah) Bevor im November der Nahverkehrsplan abschließend beraten werden soll, wird es am 17. Oktober ein Ratshearing zum Thema „Busse versus Straßenbahnen – ein finanzieller und ökologischer Vergleich“ geben.

In diesem öffentlichen Hearing sollen jeweils mehrere Befürworter und Gegner des Systems Straßenbahn über die Vor- und Nachteile diskutieren. Anschließend ist eine Fragerunde

der Politik geplant. Eine direkte Beteiligung der Öffentlichkeit ist aus Zeitgründen nicht vorgesehen. Nach der Auswertung wird es dann im November abschließende Beratungen in den

Bezirksvertretungen und dem Mobilitätsausschuss geben. Der Ratsbeschluss soll Mitte Dezember erfolgen. Gegenüber dem bisherigen Entwurf sind Änderungen bei den Buslinien 130, 132, 134, 151, 752 und 753 angekündigt.

Zeitgleich hat der Rat der Stadt die Bestellung zehn weiterer Niederflurfahrzeuge

beschlossen. Damit wurde der Vorschlag der Verwaltung, 20 neue Bahnen zu kaufen und die damit verbundenen Kosten von jährlich 1,6 Mio. Euro durch weitere Einsparungen im Nahverkehrsplan zu finanzieren, abgelehnt. Eine solche Finanzierung hätte einschneidende Kürzungen im Angebot zur Folge gehabt.

Rhein-Ruhr-Express kommt voran

Düsseldorf. (le) Zwei wichtige Schritte ist der Rhein-Ruhr-Express (RRX) in den letzten Monaten voran gekommen. Zum einen konnte mit dem Bund und der Bahn eine Übereinkunft für eine erste Finanzierungsvereinbarung erzielt werden, zum anderen haben das Land und die betroffenen Aufgabenträger einen RRX-Grundvertrag geschlossen.

In der am 24.07. unterschriebenen gemeinsamen Erklärung zur Finanzierung der Betuwestrecke gibt es auch einen Passus zum RRX. Darin versichert der Bund, im Haushaltsjahr 2014 mit der DB AG bzw. den Eisenbahninfrastrukturunternehmen Finanzierungsvereinbarungen für die Baukosten im Planfeststellungsbereich 1 (PFB 1) Köln-Mülheim – Langenfeld-Berghausen sowie für Bedarfsplanmaßnahmen im Dortmunder Hauptbahnhof abzuschließen. Alle drei Planfeststellungsabschnitte im PFB 1 waren bereits im letzten Jahr offen gelegt worden, in Kürze finden erste Erörterungen statt. Die Planungen in den weiteren PFB lassen aber noch auf sich warten, insbesondere in den sensiblen Streckenabschnitten im Raum Düsseldorf.

Auf der Seite des Landes ist eine wichtige Grundsatzvereinbarung getroffen worden. Das Land NRW, die drei NRW-Aufgabenträger Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) und Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) sowie die beiden Aufgabenträger außerhalb von NRW, der Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord und der Nordhessische Verkehrsverbund werden ab Oktober die Beschaffung der vorgesehenen RRX-Fahrzeuge europaweit ausschreiben. Die Ausschreibung umfasst zugleich die Wartung der Züge mit der Garantie täglicher Verfügbarkeit für 30 Jahre. Gefordert sind Doppelstocktriebwagen mit Vmax 160 km/h, stufenlosem Einstieg von 76

cm-Bahnsteigen, 400 Sitzplätzen pro Zugteil (in der Regel werden Doppeltraktionen eingesetzt), zwei Toiletten pro Zugteil, davon mindestens eine behindertengerecht, sowie Klimatisierung auch bei abgestellten Zügen.

Die neuen Züge werden nach Auslieferung auf den Linien RE 1, RE 5, RE 6 und RE 11 eingesetzt, für den RE 4 werden ebenfalls entsprechende Fahrzeuge, allerdings zum Teil mit geringerer Kapazität, beschafft. Ab Dezember 2016 werden die Linienführungen geändert: Der RE 1 fährt wieder nur bis Hamm, der RE 11 übernimmt den zweistündlich befahrenen Abschnitt Hamm – Paderborn, wird bis Kassel verlängert und ab Duisburg nach Düsseldorf statt nach Mönchengladbach geführt, der RE 5 fährt im Regelbetrieb nur noch bis Wesel und der RE 6 soll ab Düsseldorf über Neuss und Dormagen bis Köln bzw. Köln/Bonn Flughafen verlängert werden. Die dadurch wegfallenden Abschnitte von Wesel nach Emmerich und von Duisburg nach Mönchengladbach werden dann durch die RB 35 bzw. den RB/RE 42 bedient, die neuen Verkehrsverträge für diese Linien sind bereits entsprechend unterzeichnet.

Die Fahrzeuge für den Betrieb werden von den drei NRW-Zweckverbänden beschafft und anschließend an die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) verpachtet. Der NVR hat sich offen gehalten, dass er möglicherweise einen Dritten, z. B. eine Leasing-Gesellschaft, einschaltet und nicht direkt Eigentümer der Fahrzeuge wird. Das NRW-Finanzie-

rungsmodell wurde eingerichtet, um gerade beim RRX den Wettbewerb anzureizen. Bei einer Gesamtinvestitionssumme für Fahrzeuge von rund 900 Mio. Euro besteht ansonsten die Gefahr, dass es nur einen Bieter gibt. Das Modell wurde aus dem VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell weiter entwickelt. Beim RRX sollte gewährleistet werden, dass das gleiche Fahrzeug für die gesamte RRX-Flotte beschafft wird, was eine Durchtauschbarkeit zwischen den Linien und eine gemeinsame Fahrzeugreserve ermöglicht. Die Vergabe der Wartung im Rahmen des Herstellerwettbewerbs soll die Produzenten stärker in die Pflicht nehmen, wartungsfreundliche Fahrzeuge mit hoher Verfügbarkeit zu konstruieren, die Hersteller dürfen zur Wartung Dritte, z. B. die EVU, heranziehen.

Die Fahrleistungen auf den RRX-Linien, insgesamt 14,2 Mio km/Jahr, werden in getrennten Losen (RE 1/RE 11 und RE 5/RE 6) ausgeschrieben, ein weiteres Los umfasst den RE 4. Da zum möglichen Vertragsbeginn im Dezember 2016 noch keine RRX-Fahrzeuge zur Verfügung stehen werden, wurde eine Interimsvergabe für die fünf Linien sowie die RB 33 Süd (Duisburg - Aachen) gestartet, die maximal vier Jahre umfassen soll. Ab 2018 sollen dann die RRX-Fahrzeuge ausgeliefert werden und linienweise den Betrieb aufnehmen.

Was wird aus Lünen – Münster?

Für das RRX-Endkonzept wurde bislang unterstellt, dass die Strecke Lünen – Münster vorher zweigleisig ausgebaut ist. Ohne diesen Ausbau ist die Führung einer RRX-Linie ab Dortmund nach Münster nicht möglich. Nach dem Ergebnis der Vorplanung steht dieses Projekt inzwischen infrage (wir berichteten in Ruhrschiene 2013#1). Die CDU im Landtag mutmaßte inzwischen, dass das Land diesen Ausbau zugunsten des RRX opfern wolle und hat dazu einen Antrag gestellt, zu dem am 10.09. eine Anhörung im Verkehrsausschuss durchgeführt wurde.

PRO BAHN hat in seiner Stellungnahme auf Widersprüchlichkeiten bei der Neubewer-

tung des Projektes im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) im Jahre 2010 hingewiesen. Dabei war der Nutzen-Kosten-Quotient von ursprünglich 4,0 auf 1,1 abgesenkt worden. Da zukünftig mit höheren Kosten für den Lärmschutz zu rechnen ist, wenn ab 2015 der Schienenbonus entfällt, droht das Projekt aus der Förderung zu fallen, wenn der Quotient unter 1,0 sinkt. Wir konnten nachweisen, dass die Gutachter des Bundes unterstellt hatten, dass Güterzüge nicht durch den Dortmunder Hauptbahnhof fahren könnten, wodurch der berechnete Nutzen des Projektes im Güterverkehr deutlich reduziert wurde. Wie der DB-Vertreter in der Anhörung mitteilte, ist diese Unterstellung unzutreffend, zudem kann der Hauptbahnhof in der Relation Lünen – Witten über die Ober- und Huckarde und Dortmundfeld umfahren werden. Insofern ist die Bewertung durch die Gutachter fehlerhaft, eine Korrektur wird vom Bund aber abgelehnt.

Bei der für 2015 avisierten Neuaufstellung des BVWP soll eine veränderte Methodik angewandt werden, die weniger auf Fahrzeitgewinne und mehr auf Erhöhung der Streckenkapazitäten ausgerichtet ist. Wie diese Bewertung ausfallen wird, kann aber bislang nicht abgeschätzt werden, da die endgültige Methodik noch nicht feststeht. Eigentlich ist es beschämend, dass es immer noch nicht gelungen ist, diesen größten Engpass im deutschen Fernverkehrsnetz auszubauen. Immer wieder verursachen verspätete IC/ICE-Züge aus Hamburg in Dortmund Folgeverspätungen des RE 1 Richtung Aachen und in Hagen des RE 13 Richtung Venlo, die jeweils direkt nach dem Fernzug auf die selbe Strecke müssen. Dominoartig verbreiten sich diese Verspätungen im Gesamtnetz, auch durch die Korrespondenzanschlüsse in Dortmund und Köln werden diese auf weitere Fernzüge übertragen. Und wenn der IC/ICE bei größeren Verspätungen nicht mehr über Lünen, sondern über Hamm gefahren werden muss, wird auch der Verkehr auf den Strecken Münster – Hamm und Hamm – Dortmund in Mitleidenschaft gezogen.

Betuwe: Finanzierung steht

Bonn. (le) Am 24.07. haben Bund, Land und Deutsche Bahn die lange erwarteten Finanzierungsvereinbarungen zum Ausbau der "Betwestrecke" Oberhausen – Emmerich (Grenze) unterzeichnet. Dabei wurde auch die bereits 2002 vereinbarte Beteiligung des Landes an den Kosten konkretisiert.

Zu dem Projekt gehören neben dem dreigleisigen Ausbau der Gesamtstrecke (südlich von Oberhausen-Sterkrade soll auch ein viertes Gleis hinzukommen, das zwischen Emscher und Rhein-Herne-Kanal in das Gleis der Walsumbahn eingefädelt wird) auch die Umstellung des Stromsystems auf dem Abschnitt zwischen Emmerich und der Grenze, die Blockverdichtung mit Umstellung auf ESTW-Technik (bereits durch ein Sonderprogramm des Bundes finanziell abgesichert) sowie der zweigleisige Ausbau der Spange von Oberhausen-Sterkrade Richtung Oberhausen-Osterfeld Süd. Die mögliche Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke auf 200 km/h bleibt erst einmal außen vor und wird im Bundesverkehrswegeplan als eigenes Projekt geführt.

Nach dem Preis- und Planungsstand von 2011 wird mit Kosten von 1.501,6 Mio. Euro gerechnet. NRW beteiligt sich an den für den SPNV relevanten Teilen wie 2002 vereinbart mit 36 %. Dabei wurde ein Förderfestbetrag vereinbart, so dass das Land maximal 450,1 Mio. Euro beitragen muss, wobei die Landesmittel als erste fließen werden, der Bund muss die restliche Finanzierung – voraussichtlich ab 2018 – sicherstellen, ohne dass beim Bau Verzögerungen entstehen. Bund und Bahn versuchen, für das Projekt Fördermittel der EU für die Transeuropäischen Netze (TEN-Zuschüsse) in der Förderperiode 2014 bis 2020 zu erlangen, die vorrangig vor Landes- und Bundesmitteln eingesetzt werden sollen.

Anwohnerkritik an Planung

Bei einer Bürgerversammlung am 31.07. in Dinslaken stellten Landesverkehrsminister Michael Groschek und DB-Konzernbeauftragter Reiner Latsch die Ergebnisse der Vereinbarung vor. Lothar Ebbens konnte sowohl für PRO

BAHN als auch für die örtlichen Bürgerinitiativen "Betuwe – so nicht" die Kritik an den bisher offengelegten Planungen vortragen. So sind vielerorts die geplanten Bahnunterführungen sehr eng bemessen und durch rechtwinklig angeordnete Zugänge bzw. Rampen an den Enden wenig transparent, wodurch sie von vielen Menschen als Angsträume wahrgenommen werden. Auch Bahnsteige, auf denen die Fahrgäste hinter nicht transparenten Lärmschutzwänden auf ihren Zug warten müssen, bieten keine ausreichende soziale Kontrolle. Negativer Höhepunkt der bisherigen Planungen: Im Bahnhof Voerde soll auch zwischen den Gleisen eine hohe Lärmschutzwand errichtet werden, so dass noch nicht einmal der gegenüber liegende Bahnsteig einzusehen ist. Auch an den geplanten Aufzügen zu den Bahnsteigen an mehreren Stationen, u. a. Oberhausen-Sterkrade, übt PRO BAHN Kritik. Erfahrungsgemäß haben Aufzüge an unbesetzten Stationen hohe Ausfallraten, Hilfe für mobilitätseingeschränkte Personen steht dann nicht bereit. PRO BAHN fordert für diese Zugänge stattdessen den Bau von Rampen.

Baustellenfahrpläne

Ein weiterer Kritikpunkt ist die Betriebsabwicklung während der Bauzeit. Einen möglichen Vorgeschmack gab es während der Sommerferien: Mehr als sechs Wochen lang war der Abschnitt Oberhausen-Sterkrade – Dinslaken wegen Gleisauwechslungsarbeiten nur eingleisig befahrbar. Im Baustellenfahrplan wurden statt drei Zügen pro Stunde nur eine einzige stündliche Regionalbahn Emmerich - Oberhausen angeboten, ergänzt durch drei HVZ-Züge Emmerich – Düsseldorf und zurück, die aber sehr zeitnah zur stündlichen RB verkehrten und dadurch keine wirkliche Taktverdichtung

darstellten. Vom stündlichen Pendelzug musste in Oberhausen Hbf mit Wechsel des Bahnsteigs in Richtung Koblenz umgestiegen werden, die Übergangszeiten auf die S 3 nach Essen waren mit bis zu 28 Minuten sehr lang, von Oberhausen Richtung Gelsenkirchen war wegen der zeitgleichen Bauarbeiten an dieser Strecke mit Ausfall der S 2 überhaupt kein akzeptabler Anschluss gegeben. Einige ICE International Frankfurt – Amsterdam wurden über Venlo umgeleitet, andere mussten den Zwischenhalt in Oberhausen Hbf auslassen. Trotz der eingeschränkten Streckenkapazität wurden auch tagsüber zahlreiche internationale Güterzüge über die Strecke geführt, wodurch der Personenverkehr oft Verspätungen erhielt. PRO BAHN fordert für die geplanten Ausbaumaßnahmen an der Strecke, die überwiegend

nur mit Sperrung eines Gleises durchgeführt werden können und dann nicht nur während der Schulferien stattfinden werden, ein wesentlich umfangreicheres und stabiles Fahrplankonzept, bei dem von der Hollandstrecke möglichst bis Düsseldorf, mindestens aber bis Duisburg gefahren wird, um die Umsteigenotwendigkeiten zu minimieren. VRR-Chef Husmann hat im VRR-Ausschuss für Verkehr und Planung angekündigt, dass er zu diesem Thema bei der DB vorstellig werden wird.

In den nächsten Monaten werden die Pläne für den Ausbau in besonders empfindlichen Abschnitten offengelegt, so ab November für den Bereich von Oberhausen-Sterkrade bis zur Stadtgrenze Dinslaken. Auch die Pläne für die Ortslagen in Wesel, Emmerich und Emmerich-Elten stehen noch aus.

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

Stv. Vors.: H. Kohring, Alter Uentropfer Weg 77, 59071 Hamm, ☎ 02381 487317, ✉ kohring@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Lothar Ebberts, Neugahlener Str. 20, 46149 OB, ☎ 0208 6351916, ✉ ebberts@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Oliver Mantel, Dortmund, ☎ 0231 13014534 und 0176 34971689, ✉ mantel@probahn-ruhr.de

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

Beisitzer: Bernhard Quack, Düsseldorfer Str. 22, 45145 Essen, ☎ 0201 7265726, ✉ quack@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, Internet: <http://www.probahn-muensterland.de>

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: Frank Michalzik, Bahnhofstr. 85a, 46499 Hamminkeln-Mehrhoog,

☎ 02857 915992 ✉ vorsitzender@probahn-nrw.de

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

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

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

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

Weitere Autoren dieser Ausgabe: Rainer Engel (re), Günter Fiedler (gf), Axel Hercher (ah), Achim Walder (aw)

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

In eigener Sache

Mit dieser Ausgabe erhalten die PRO BAHN-Mitglieder im Münsterland letztmalig die Ruhrschiene. Seit 2011 war die Ruhrschiene auch die regionale Fahrgastzeitung des PRO BAHN-Regionalverbands Münsterland. Der RV Münsterland stellt nun um auf das Regionalinfo.

Leser im Münsterland können die Ruhrschiene weiterhin im Internet lesen (www.ruhrschiene.de) oder durch Zahlung von 5 Euro pro Jahr auf unser Konto bei der Sparkasse Gelsenkirchen (s. S. 11) abonnieren.

Verkehrsforum EFM 3

Das für den Herbst geplante Verkehrsforum zu Chancen und Risiken des elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM 3) findet am Samstag, den 23. November 2013 statt. Information zu Veranstaltungsort gibt es in Kürze im Netz unter www.probahn-nrw.de.

Oktober

Donnerstag, 10.10.2013, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf

Dienstag, 22.10.2013, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Samstag, 25.10.2013
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Besuch beim Nachbarn Roermond
09:40 Uhr E Hbf ☎ (Service Point)

Dienstag, 29.10.2013, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

November

Donnerstag, 07.11.2013, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

Dienstag, 19.11.2013, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Samstag, 23.11.2013
VCD/PRO BAHN-Verkehrsforum:
EFM 3 (Info siehe linke Spalte)

Dienstag, 26.11.2013, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Samstag, 30.11.2013
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Weihnachtsmarkt an der Lippe
10:20 Uhr E Hbf ☎ (Service Point)

Dezember

Donnerstag, 05.12.2013, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

Donnerstag, 12.12.2013, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandstr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf

Dienstag, 17.12.2013, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

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

ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim: Büro Mülheimer Str. 91, Duisburg, ☎ ☎ Duisburg Hbf, ☎ Lutherplatz
O.Tram Oberhausen: „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, ☎ ☎ Oberhausen Hbf
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund: 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)