



Nach mehr als 30 Jahren Planung ...

Essen. (bd) ... fährt die S 9 nun alle 20 Minuten von Bottrop über Essen nach Wuppertal. Am 14. Dezember 2003 wurde das Teilstück zwischen Essen-Steele und Wuppertal-Vohwinkel nach jahrelangen Ausbau- und Elektrifizierungsarbeiten eröffnet.



Ein Wendezug der S 9 hält am neuen Bahnsteig in Essen-Holthausen. (Foto: Bernhard Quack)

Während sich die Fahrzeiten nicht nennenswert verändert haben, wurden die Betriebszeiten deutlich ausgeweitet. Die letzte S 9 nach Wuppertal verlässt Essen jetzt erst um 1:21 Uhr, am Wochenende sogar noch eine Stunde später. Auch zwischen Essen und Bottrop sind die Züge

Fortsetzung auf Seite 3 >>>

In dieser Ausgabe:

- Der Herbst, Die Bahn und Das Chaos**
- Die Fußball-WM rückt näher**
- Stadtgrenze, Endstation! Bottrop**
- Ergebnisse der ET 425/426-Umfrage**
- Weitere regionale Meldungen**

Inhalt & Adressen

Inhaltsverzeichnis

Titel	1
Nach mehr als 30 Jahren Planung ...	
Inhalt & Adressen	2
Fahrgastpolitik	4
Der Herbst, Die Bahn und Das Chaos	
Großereignis	7
Die Fußball-WM rückt näher	
Aus Fahrgastsicht	8
Stadtgrenze, Endstation! Bottrop	
In eigener Sache	
Regionales	10
Hellweg/Hochstift: Regionalgruppe gegründet	
ET 425/426 – Nicht alle fahren gerne mit	
Unna jetzt auch mit C	
H-Bahn verlängert	
BärenTicket auch „nebenan“	
Ohne Auto-mobil 2004	
Ortsgruppe Dortmund	
Hinweis für Abonnenten	
Termine & Update	12

Impressum

Herausgeb.: PRO BAHN e.V., Regionalverband Ruhr
Auflage: 600 Exemplare
Ausgaben: Anfang Januar, April, Juli und Oktober
Preis: kostenlos für PRO BAHN-Mitglieder
des RV Ruhr; Abonnement 5,- € pro Jahr
Redaktion: Burkhard Dedy (bd) (V.i.S.d.P.), Jochen
Schönfisch (js), Dominik Vinbruck (dv)
E-Mail: info@ruhrschiene.de
Autoren: Lothar Ebbers (le), Thorsten Hensel (th),
Rainer Wester (rw)

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

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

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

Ihre Ansprechpartner bei PRO BAHN

Verkehrs- und Umweltzentrum Essen, Maxstraße 11, 45127 Essen, ☎ 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 e.V., Regionalverband Ruhr, E-Mail: info@probahn-ruhr.de, Internet: http://www.probahn-ruhr.de

Vorsitzender: Burkhard Dedy, Sonnenplatz 4, 44137 Dortmund, ☎ 0231 1386604,
☎ 069 13304810908, E-Mail: dedy@probahn-ruhr.de

Stv. Vorsitzender: Jochen Schönfisch, Kantstraße 41b, 44627 Herne, ☎ 0621 4182187,

☎ 0621 4182280, E-Mail: schoenfisch@probahn-ruhr.de

Stv. Vorsitzender: Dominik Vinbruck, Bissenkamp 17, 44135 Dortmund, ☎ 0231 7950359,

☎ 0721 151486394, E-Mail: vinbruck@probahn-ruhr.de

Beisitzerin: Britta Behrens, Ruhrstraße 6, 58452 Witten, ☎ 02302 279900,

E-Mail: behrens@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Toni Deenen, Königsberger Straße 27, 46047 Oberhausen, ☎ 0208 9694145,

☎ 0208 9694146, E-Mail: deenen@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Thorsten Hensel, Pollerbergstraße 24, 45145 Essen, ☎ & ☎ 0201 705302,

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

Vorsitzender: Oliver Stieglitz, Missundestraße 7, 44145 Dortmund, ☎ 0231 815611,

E-Mail: stieglitz@probahn-nrw.de

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

Geschäftsstelle: Schwanthalerstraße 74, 80336 München, ☎ 089 54456213, ☎ 089 54456214

>>> Fortsetzung von Seite 1

am Wochenende jetzt länger unterwegs. Leider sind es aber mal wieder Kleinigkeiten, die das eigentlich gute Angebot in einem schlechten Licht erscheinen lassen.

Keine Fahrgastinformation

Obwohl die Ansagen in den Zügen inzwischen mittels digitalem Sprachspeicher erfolgen und nur zusätzliche Infos ergänzt werden müssten, fahren die Züge auf der S 9 noch ohne automatische Ansagen und auch ohne Beschilderung, da auch die Rollbänder und Anzeigergeräte nicht angepasst wurden. *Nach Jahrzehnten der Planung kam die Inbetriebnahme für die DB Regionalbahn Rhein-Ruhr offensichtlich so überraschend, dass für die notwendigen Änderungen keine Zeit mehr war. Vermutlich wird man nach bis dahin hoffentlich erfolgter Einprogrammierung der S 9 dann im Juni von der Verlängerung der S 6 nach Köln-Nippes überrascht.*

Auch an den Stationen sieht es zum Teil nicht besser aus. Am wichtigsten Essener S-Bahnhof Steele sind die hier eigentlich unverzichtbaren Zugzielanzeiger schon seit Jahren defekt und die Ziele so festgestellt, dass alle auf einem Gleis verkehrenden S-Bahnlinien gleichzeitig angezeigt werden. Hier fährt die S 9 allerdings weiterhin nach Steele Ost, die RB 49 nach Wuppertal und der RE 14 fehlt ganz. Ist es zu viel verlangt, dass an solchen Knotenpunkten Änderungen an der Beschilderung umgehend umgesetzt werden?

Halbierung der Kapazität

Durch die Verlängerung aller Züge nach Wuppertal ist hier das Sitzplatzangebot je Stunde deutlich gesteigert worden. Zwischen Essen und Langenberg, wo auch vorher schon ein 20-Minuten-Takt angeboten wurde, ist das Angebot an Sitzplätzen allerdings deutlich reduziert worden. Zum einen entfällt in der morgendlichen Hauptverkehrszeit ein zusätzlicher Zug ab Langenberg, der zwischen 7:00 Uhr und 7:30 Uhr bisher für einen 10-Minuten-Takt sorgte. Zum anderen fahren die Züge jetzt nur noch mit drei

S-Bahn-Wagen statt mit früher vier modernisierten Silberlingen. Statt 312 Sitzplätzen haben die Züge nun nur noch 184 Sitzplätze in der zweiten Klasse. In der morgendlichen Spitzenstunde können zwischen Langenberg und Essen nun nur noch 552 Fahrgäste in der zweiten Klasse einen Sitzplatz finden, im alten Fahrplan waren es mehr als 1200! Dieses Minus können zusätzliche Züge in den Spät- und Abendstunden auch nicht ausgleichen. PRO BAHN fordert daher, den zwischen 6:30 Uhr und 7:20 Uhr in Steele Ost abgestellten RE 14 ab Steele nach Langenberg zu verlängern und so das Angebot wieder zu verbessern.

Fahrplanfehlplanung

Aus Fehlern wird man klug – sollte man meinen. Wenn man sich den Fahrplan der neuen S 9 anschaut, bekommt man aber einen anderen Eindruck. Zwischen Haltern und Wuppertal ist die S 9 über 90 Minuten unterwegs und hat dann an beiden Endpunkten gerade jeweils sechs Minuten Wendezeit. Auch bei den Zwischentakten, die in Bottrop enden, sieht es nicht viel besser aus, hier sind es sieben Minuten. In dieser Zeit muss der Lokführer die Seite wechseln, die Beschilderung ändern (wenn sie mal funktioniert ...) und vielleicht sogar mal einem dringenden menschlichen Bedürfnis nachgehen. Zusammen mit den zahlreichen eingleisigen Streckenabschnitten sowie der gemeinsamen Gleisnutzung mit den nicht gerade für ihre Pünktlichkeit bekannten Linien S 1 und S 8 schaukeln sich die Verspätungen schnell hoch und können nur durch vorzeitiges Wenden wieder ausgeglichen werden. Die örtliche Presse strafte die Bahn bereits mit entsprechend negativen Schlagzeilen ab.

Marketing

Abschließend bleibt noch das mangelhafte Marketing zu bemängeln. Es ist schon erstaunlich, dass man kurz nach Fahrplanwechsel in Wuppertal Hbf keine Information zu dem neuen Angebot nach Essen findet. *Aber wenn man sieht, dass die Kapazität deutlich verringert worden ist, ist es vielleicht auch besser, auf Werbemaßnahmen zu verzichten ...*

Der Herbst, Die Bahn und Das Chaos

Nordrhein-Westfalen. (Ie) Alle Jahre wieder kommt der Herbst und mit ihm eine Witterung, die dem Bahnverkehr gewisse Probleme bereitet. Doch was sich im Herbst 2003 auf den Schienen an Rhein und Ruhr abspielte, war die kaum erwartete Steigerung chaotischer Verhältnisse, die der Fahrgast in den letzten Jahren kennengelernt hatte. Im Folgenden werden Hintergründe beleuchtet und Forderungen für die Zukunft benannt.

Schon seit einiger Zeit ist bekannt, dass bestimmte neue Schienenfahrzeuge besonders große Probleme bei herbstlicher Witterung haben. Hervorzuheben sind hierbei die Elektrotriebwagen der Baureihe 425/426, die trotz leichter Bauweise und Zulassung für bis zu 160 km/h nicht mit Magnetschienenbremsen ausgestattet sind. So ist es schon vorgekommen, dass diese Fahrzeuge unfreiwillig Halte auslassen mussten, weil sie an den Bahnsteigen durchrutschten. Konsequenterweise wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit dieser Baureihe mit einer schon im Sommer ergangenen Verfügung ab dem 14. September 2003 auf 120 km/h reduziert, wodurch auf zahlreichen Strecken ein Nottfahrplan eingeführt werden musste. Er wurde übrigens immer noch nicht wieder aufgehoben, damit nicht innerhalb des Jahresfahrplanes noch mehr Fahrplanwechsel stattfinden.

Nottfahrplan

Hierdurch wurden drei zusätzliche Fahrzeuggarnituren benötigt (RB 33, RB 41, RB 79), die offenbar aus der Fahrzeugreserve genommen wurden, ohne diese aufzustocken. Weder Ausleihen bei Schwesterunternehmen in anderen Bundesländern noch Reaktivierungen von abgestellten (nicht ausgemusterten) Fahrzeugen wurden beobachtet. Erschwerend kam hinzu, dass im besonders problematischen Monat November Bauarbeiten auf der linksrheinischen Strecke Köln–Koblenz stattfanden. Obwohl hierbei eine stündliche Leistung (RE 5) ausfiel, benötigte der Ersatzverkehr wegen ungünstiger Umläufe und längerer Zuggarnituren mehr Fahrzeuge als der planmäßige Verkehr. Betroffen hiervon war vor allem der Rest-RE 5 Köln–Emmerich, der statt mit Doppelstockwagen mit Silberlingen ver-

kehrte, die teilweise ebenfalls aus der Fahrzeugreserve entnommen waren.

Eine Auswirkung des herbstlichen Schmierfilms auf den Schienen sind Flachstellen an den Rädern, die beim Bremsen entstehen, wenn die Räder blockieren und der Zug weiterrutscht. Dieser Effekt ist schon so alt wie die Eisenbahn selbst. Die Räder müssen dann wieder rund geschliffen werden – die Werkstattkapazitäten hierfür sind allerdings bei der DB in den letzten Jahren so reduziert worden, dass sie zwar im Jahreschnitt ausreichen, im Herbst aber trotz 24-Stunden-Betriebs die schadhafte Fahrzeuge nicht so schnell bearbeitet werden können, wie neue Schadhafte anfallen. So war teilweise rund ein Viertel des Fahrzeugparks im NRW-Nahverkehr außer Betrieb.

Jeden Morgen Schiene putzen

Vor einem Jahr waren noch als Geheimwaffe gegen den Schmierfilm neue Schienenreinigungszüge von DB Netz vorgestellt worden. Von diesen war in diesem Herbst überhaupt nicht mehr die Rede. Dem Vernehmen nach wurden sie bis auf einen auch schon wieder in andere Bundesländer überstellt.

Pünktlich zur rail#tec fiel dann das Herbstlaub, und was sich dann im Alltag auf den Schienen abspielte, stand im krassen Gegensatz zu den feierlichen Worten in der Westfalenhalle: massenweise Zugausfälle, massive Verspätungen vor allem im Nahverkehr, Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit der ET 425/426 für wenige Tage auf 80 km/h, viel zu kurze Züge, planmäßige Wendezüge ohne Steuerwagen. Ganze Zugumläufe fielen tagelang aus, ohne dass die Fahrgäste rechtzeitig informiert wurden! Nur in wenigen Fällen geschah dies planmäßig und mit

angekündigtem Schienenersatzverkehr, so beim Pendelzug Iserlohn–Letmathe und dem Pendelumschlag Essen–Langenberg der RB 49. Auf der Strecke Duisburg–Emmerich wurden in der morgendlichen Hauptverkehrszeit planmäßige 6-Wagen-Züge mit einem oder zwei Wagen gefahren. Diese konnten weder alle Fahrgäste aufnehmen noch wegen der chaotischen Verhältnisse beim Ein- und Aussteigen ihren Fahrplan einhalten und verursachten Folgeverspätungen auf der Weiterfahrt nach Düsseldorf. Weiter sah man auf dieser Strecke gleichzeitig einen einfachen ET 425 als Ersatz für einen 6-Wagen-Zug und andererseits einen 5-Wagen-Doppelstockzug anstelle einer planmäßigen Garnitur mit drei Silberlingen.

Züge ohne Steuerwagen verkehrten auf Umläufen mit sechs Minuten Wendezeit – der RE 11 ließ den Halt Hamm, wo er die Fahrtrichtung wechseln sollte, häufig einfach aus, um das Wendenmanöver einzusparen. Und wenn ein RE 3 mit bereits 20 Minuten aus der Gegenrichtung mitgeschleppter Verspätung in Wanne-Eickel noch einmal fünf Minuten stehen gelassen wurde, um einen pünktlichen „Metropolitan Express Train“ bis Gelsenkirchen vorzulassen, der anderenfalls ganze zwei Minuten verspätet worden wäre, so schwand das letzte Fünkchen Verständnis der Fahrgäste für die Probleme der Bahn. Denn es zeigte sich, dass es nicht nur an einsatzbereiten Fahrzeugen, sondern vor allem an Störfallmanagement mangelte.

Das Personal vor Ort fiel dagegen als sehr engagiert auf. So wurden häufig Triebfahrzeugführer beobachtet, die am Endbahnhof im Laufschritt das Zugende wechselten, um einige Minuten herauszuschinden. Gegen das große Chaos aber waren sie machtlos.

Störfallmanagement ohne Plan

Es gab weder Einsatzpläne, auf welche Zugumläufe im Notfall am ehesten verzichtet oder wo auch ohne Steuerwagen die Fahrzeiten eingehalten werden könnten, noch gab es eine klare Regelung für die Freigabe von Fernzügen bei größeren Verspätungen im Nahverkehr. Und die Abstimmung der einzelnen Einsatzstellen der

Fahrzeuge war katastrophal, wie bei der Strecke Duisburg–Emmerich zu sehen, die mit ihren Zugleistungen von drei Einsatzstellen (Duisburg, Düsseldorf und Köln) „betreut“ wurde. Selbst bei der S-Bahn war es mehrfach wohl nicht möglich, Fahrzeuge von Düsseldorf nach Essen zu überstellen. So fielen ganztägige Umläufe auf der S 3 aus, während die Hauptverkehrszeits-Zusatzzüge auf der S 6 planmäßig verkehrten. Und bei den Linien S 2 und S 9 war an einzelnen Tagen statt eines 20-Minuten-Taktes nur ein stündlicher Zugverkehr zu beobachten.

Seltsame Erklärungsversuche

Die Erklärungsversuche der DB wurden umso skurriler, je höher die Ebene der Bahnhierarchie war, die sich äußerte. So wurde die besondere Problematik in NRW damit begründet, dass hier besonders viele Laubbäume an den Streckenständen und besonders viel Kohlenstaub in der Luft sei. Dann hätte im Ruhrgebiet früher, in den wirklichen Zeiten von Kohle und Stahl, ab Oktober überhaupt kein Schienenverkehr stattfinden können. Auch die in den Verkehrsausschuss des Landtags zitierten DB-Vertreter konnten den versammelten Politikern weder schlüssige Begründungen geben noch wirksame Hilfsmaßnahmen anbieten.

Keine Freigabe von IC(E)

Insbesondere die angemahnte klare Regelung für die Freigabe von Fernzügen wurde verweigert, da man nicht bereits stark gefüllte Züge automatisch freigeben könne. Stattdessen wolle der DB-Vorstand bei tatsächlich chaotischen Verhältnissen morgens um 7 Uhr entscheiden, dass in bestimmten Korridoren alle Fernzüge freigegeben würden. Genau dies hilft aber dem Pendler in Recklinghausen, dessen RB nach Essen wieder einmal 30 Minuten Verspätung hat, überhaupt nicht, wenn der minimal besetzte ICE aus Münster einrollt und die Regionalverkehrsfahrgäste mit Gewalt aus diesem Zug ausgesperrt werden. Mit Ausnahme der Freitag- und Sonntagnachmittage sowie bestimmter Tage zu Ferienbeginn und -ende und der Feiertage haben fast alle ICE- und

IC-Linien zwischen Dortmund und Duisburg noch große freie Kapazitäten, da sie im Rhein-Ruhr-Raum nur ein- und auslaufen und die meisten Verbundfahrgäste inzwischen tariflich ausgesperrt bleiben. Einzig die Linien von der Rhein-schiene nach Hamburg sind durchgängig stark ausgelastet. Aber hier scheint die Strategie der DB zu sein, möglichst viele Fernpendler von Verbundtickets auf Zeitkarten des Fernverkehrs zwingen zu wollen.

Was ist zu tun?

Es scheint, als habe die DB den Ernst der Lage noch nicht begriffen. Wer das Vertrauen bei den Kunden, also den Fahrgästen, und bei der Politik, die die Mittel für die Zugbestellungen bereitstellen muss, so fahrlässig verspielt, gefährdet nicht nur das eigene Unternehmen, sondern das System Eisenbahn und den ÖPNV insgesamt. Hieran hängen aber allein in NRW Hunderttausende Arbeitsplätze, im Betrieb, bei Zulieferbetrieben, in der Planung, ...

Für die jetzt begonnene Spardiskussion bei den Bestellerentgelten hat sich die DB mit ihren Fehlleistungen so einen Bärenienst geleistet. Und wenn sich herausstellen sollte, dass der mit massivem Mehraufwand gefahrene Fahrplan nicht zu nennenswerten Steigerungen der Fahrgastzahlen geführt hat, sondern wegen der Pannen eher noch Fahrgäste abgewandert sind, dann droht ein Fiasko in der Bahnpolitik. DB Regio sollte schnellstmöglich Notfallpläne aufstellen, wie bei Fahrzeugausfällen reagiert werden kann. In unserem Nachbarland Niederlande haben die Nederlandse Spoorwegen im Herbst 2002 in einer ähnlichen Situation so reagiert. Sie fuhren den Ferienfahrplan, also ohne Verdichtungen zur Hauptverkehrszeit, den aber zuverlässig, und die Fahrgäste wurde landesweit auf diese Fahrplanänderung aufmerksam gemacht.

Konzepte vorbereiten

An Rhein und Ruhr müsste für ein solches Konzept die Bedienung der ganztägigen Planleistungen bei der S-Bahn Vorrang vor reinen Spitzenverdichtungen in Dortmund, Düsseldorf

und Köln haben. Zwar kann man die Zusatzleistungen auf der S 1, S 4 und S 6 leicht herausnehmen, da sie in getrennten Umläufen gefahren werden. Für die S 7, S 11 und S 12 müssten entsprechende Pläne aber erst erarbeitet werden, da die Spitzenverdichtungen in die ganztägigen Umläufe eingearbeitet sind. Auch hier zeigt sich die extreme Unflexibilität der DB.

Auf den RB- und RE-Linien sind entsprechend die ganztägigen Leistungen abzusichern. Für reine HVZ-Züge, die insbesondere im Zulauf auf Düsseldorf aus Kapazitätsgründen meist unverzichtbar sind, böte sich eine Praxis an, die noch bis vor zwei Jahren auf dem RE-Zugpaar Emmerich-Köln zu sehen war. Hier war eine Fernverkehrsgarnitur von Montag Morgen bis Freitag Vormittag im Einsatz, Freitag nachmittags verkehrte dieser Zug nicht (hier sind die meisten Zusatzleistungen in den jetzigen Fahrplanlagen sowieso fehlplaziert), da die Garnitur stattdessen als Zusatz-IR von Köln nach Hamburg fuhr. Und bekanntlich sind im Fernverkehr im November praktisch keine Zusatzzüge während der Woche im Einsatz. Es ist schon traurig zu beobachten, wie sich die DB solche Synergieeffekte durch zentralistische Organisationsstrukturen zerstört hat.

Zentralistische Organisation

Ebenfalls auf den DB-Zentralismus ist das Verhalten bei der Zugfreigabe zurückzuführen. Wenn der NRW-Chef von DB Regio nach ersten Zugständnissen von der Zentrale zurückgepfiffen wird, wenn die DB im Landtag zwar mit mehr als einem Dutzend meist sehr ortskundigen Vertretern auftaucht, das Wort aber alleine der aus Frankfurt angereiste DB Regio-Vorstand führen darf, der die Verhältnisse innerhalb des Landes offenbar nicht besonders gut kennt, dann muss man die Frage stellen, ob ein so organisiertes Unternehmen die richtigen Voraussetzungen bietet, um eine offensive Bahnpolitik in NRW umzusetzen.

Die bestehende Vorrangbehandlung von Fernverkehrszügen in der Betriebsabwicklung ist an sich schon ein Skandal, da Fern- und Regional-

züge auf gleichen Strecken gleiche Trassenpreise zahlen. Bei schwierigen Betriebsverhältnissen müssen aber auf jeden Fall auch andere Parameter berücksichtigt werden, wie die Besetzung der Züge, die Gefahr von Anschlussverlusten oder Folgeverspätungen sowie die Möglichkeit, entstehende Verspätungen aufzuholen.

Schuld ist nicht nur die DB

Aber auch das Land und die Zweckverbände können nicht ganz außerhalb der Betrachtung bleiben. Ehrgeizig eingeführte neue Stufen des ITF ohne entsprechende Infrastrukturvoraussetzungen – sowohl beim Netz als auch bei der Einsatztauglichkeit der Fahrzeuge – sind das dafür aufgewandte Geld nicht wert. Hier muss weiterhin gelten: Gründlichkeit vor Schnelligkeit. Auch die bisherige Abrechnung von Zugausfällen und

Verspätungen der Bahnunternehmen hat eher zur Steigerung der Schludrigkeit geführt. Wenn es günstiger ist, einen Zug ausfallen zu lassen als mit hohem Aufwand einen Betrieb sicherzustellen, wird der Kaufmann bei der Bahn den Zug ausfallen lassen. Als Totalausfall müsste auch schon gewertet werden, wenn ein Zug in der Hauptverkehrszeit weniger als die Hälfte der bestellten Kapazität hat.

Das derzeit übliche Abarbeiten der Ausfälle durch „Nachsitzen“, nämlich durch kostenlose Bereitstellung von Zusatzzügen bei Veranstaltungen wie Karneval oder „Langer Nacht der Industriekultur“, kann ebenfalls zum Gewöhnungseffekt führen. Man stelle sich vor, die Bahn ist ein Jahr pünktlich, und zum nächsten Rosenmontagszug in Köln und Düsseldorf können keine Zusatzleistungen angeboten werden!

Die Fußball-WM rückt näher

Gelsenkirchen/Dortmund. (js) Die Fußball-Weltmeisterschaft 2006 und die mit ihr verbundenen hohen Anforderungen an den ÖPNV rücken näher. Anfang Dezember gab der DFB die Spieltermine bekannt: In der Gelsenkirchener Arena finden am 09.06., 12.06., 16.06. und 21.06. Vorrundenspiele statt sowie am 01.07. ein Viertelfinale. Im Westfalenstadion Dortmund werden Vorrundenspiele am 10.06., 14.06., 19.06. und 22.06. ausgetragen, dazu ein Achtelfinale am 27.06. und ein Halbfinalspiel am 4. Juli.

In Dortmund hat man mit dem Kauf zusätzlicher Stadtbahnwagen aus Bonn einen Großteil der Hausaufgaben bereits gemacht, der Ausbau der DB-Haltestelle Wesfahlenhalle bis zum Frühjahr 2006 erscheint dagegen mittlerweile wenig realistisch. Trotz verschiedener Einsparüberlegungen von DB Station und Service – insbesondere soll auf das aufwändige, nur an wenigen Tagen im Jahr benötigte Dach verzichtet werden – sieht sich das Unternehmen nicht in der Lage, den zehnpromzentigen Eigenanteil aufzubringen. Die internationalen WM-Fahrgäste dürfen sich also auf die heutigen unbefestigten, schmalen und niedrigen Bahnsteige mit steilen Zugängen „freuen“, die höchstens kosmetisch aufgewertet werden (Farbe, Blumen, neue Schilder).

In Gelsenkirchen kann, falls alles klappt, der Ausbau der Stromversorgung der Straßenbahn-

linie 302 rechtzeitig erfolgen. Genügend Fahrzeuge für Doppeltraktionsbetrieb wird die Bogestra jedoch nicht aufbringen können – neue Straßenbahnen als Ersatz für die M-Wagen sollen erst nach 2006 angeschafft werden. Nur das Viertelfinalspiel findet am Wochenende statt, bei den Vorrundenspielen trifft der Zuschauerverkehr mit dem Ruhrgebietsberufsverkehr zusammen.

Obwohl die Kapazität der Straßenbahn selbst in Doppeltraktion bei weitem nicht ausreicht, halten die Verantwortlichen eine zusätzliche Eisenbahnanbindung zur Arena oder zumindest bis zum Güterbahnhof Bismarck, wie von PRO BAHN bereits in **Ruhrschiene 2002#4** vorgeschlagen, bisher für überflüssig. Und die freundliche Umgestaltung des Hauptbahnhofes Gelsenkirchen innerhalb der kommenden zwei Jahre erscheint sehr unwahrscheinlich.

Stadtgrenze, Endstation! Bottrop

Bottrop. (th) Nachdem in den vergangenen Ausgaben der *Ruhrschiene* die Bus- und Bahnverbindungen von Dortmund, Essen und Oberhausen über die Stadtgrenze hinweg zu den jeweiligen Nachbarstädten analysiert wurden, werden in dieser Ausgabe die Verbindungen Bottrops im nördlichen Ruhrgebiet betrachtet.

Begonnen wird im Osten, die anderen Nachbarstädte folgen im Uhrzeigersinn.

Gladbeck

Die Verbindungen zwischen den Innenstädten von Bottrop und Gladbeck waren schon immer recht zahlreich. Zur Zeit bedienen der **CE 91** und die Linien **259** die Hauptachse wochentags jeweils im 20-Minuten-Takt, am Wochenende und abends verkehrt der CE immerhin noch im Halbstundentakt. Mit dem **NE 2** gibt es sogar drei bis vier Busverbindungen in den Wochenendnächten. Insgesamt ist die Bedienung auf dieser Achse – auch durch die in den letzten Jahren durchgeführte Beschleunigung – sehr attraktiv.

Die Verbindungen vom Stadtteil Grafenwald in die Nachbarstadt sind hingegen vom Stunden-takt auf ein Taxibusangebot nach vorheriger Anmeldung zurückgestuft worden.

Zwischen Gladbeck und Bottrops nördlichem Vorort Kirchhellen existiert mit dem **CE 56** wochentags ein 20-Minuten-Takt, zu den übrigen Zeiten ein 30- oder 60-Minuten-Takt.

Die Linie **188** verbindet Bottrop-Boy mit Gladbeck ebenso alle 20, 30 oder 60 Minuten. Außerdem verkehren mit dem **RE 14**, der S-Bahnlinie **S 9** und der Regionalbahn **RB 44** drei Bahnlinien jeweils stündlich zwischen Bottrop und Gladbeck und weiter nach Borken, Dorsten oder Haltern am See. Da der Bottroper Hauptbahnhof jedoch rund zwei Kilometer von der Stadtmitte entfernt liegt, ist der Anfahrtsweg nur per Bus sinnvoll, was die Bahnverbindung nach Gladbeck doch umständlich und zeitaufwendig erscheinen lässt.

Gelsenkirchen

Die Verbindungen zum Gelsenkirchener Stadtzentrum und Hauptbahnhof werden vom Schnellbus **SB 29** direkt und stündlich hergestellt. Die-

ser bedient in Bottrop den Zentralomnibusbahnhof (ZOB) Berliner Platz, jedoch nicht die angrenzenden Stadtteile. Außerdem sind die Betriebszeiten dürrtig. Die Linie **260** bietet zwischen Bottrop, Bottrop-Boy und Gelsenkirchen-Horst wochentags einen attraktiven 20-Minuten-Takt. Abends und am Wochenende verkehrt die Linie jede halbe Stunde, dies jedoch nur innerhalb Bottrops. Nach Gelsenkirchen geht es nur stündlich weiter.

Außerdem verkehrt der **CE 91** über Gladbeck nach Gelsenkirchen-Buer, dem nördlichen Zentrum Gelsenkirchens.

Wer vom Bottroper Norden Richtung Gelsenkirchen fahren will, kann mit dem **CE 56** eine durchgehende Busverbindung von Kirchhellen über Gladbeck und Gelsenkirchen-Horst direkt zum Gelsenkirchener Stadtzentrum und dem Hauptbahnhof nutzen.

Essen

Wie schon in der *Ruhrschiene* 2003#2 berichtet, ist das Busangebot zwischen beiden Städten recht gut. Mit dem **SB 16** und der Buslinie **186** gibt es attraktive Verbindungen zur Essener Innenstadt und dem Essener Nordwesten. Allerdings sind die Betriebszeiten des **SB 16** zum Teil unzureichend. Insbesondere samstags müssen sie den neuen Ladenöffnungszeiten angepasst werden. In den Nachtstunden ist die Bedienung durch den **NE 16** allerdings sehr gut. Zusätzlich gibt es zwei Verbindungen zur Essener Stadtbahnhaltestelle „Boyer Straße“ der **U 17** in Essen-Karnap. Die Linie **263** verbindet die Bottroper Innenstadt mit dem Tetraeder und der Skihalle, Bottrop-Welheim und Essen-Karnap.

Die bereits erwähnte Linie **188** verkehrt – aus Gladbeck kommend – ab Bottrop-Boy über Welheim ebenfalls nach Essen-Karnap zur **U 17**.

Zwischen BOT-Welheim und E-Karnap besteht so ein Zehn-Minuten-Takt.

Der Großteil der Fahrgäste zwischen Bottrop und Essen nutzt die S-Bahnlinie **S 9** und den Regional-Express **RE 14**, die wochentags zusammen vier-, sonst dreimal pro Stunde verkehren.

Oberhausen

Neben der halbstündlich verkehrenden Regionalbahn **RB 44**, die neben dem etwas peripher gelegenen Hauptbahnhof noch den westlichen Stadtteil Vonderort bedient, verkehren einige Buslinien, wie bereits in der **Ruhrschiene 2003 #4** berichtet.

Der **CE 91** ist das Paradestück der interkommunalen Verbindungen, er verkehrt wochentags im Zehn-Minuten-Takt zwischen beiden Innenstädten, dem CentrO., und dem Oberhausener Nachbarstadtteil Osterfeld und ab Bottrop im 20-Minuten-Takt weiter nach Gladbeck, Gelsenkirchen-Buer und Recklinghausen Hbf. Nachts wird er durch den **NE 21** ergänzt.

Die Linie **263** fährt – von Essen-Kanap kommend – durch die Bottroper Innenstadt und weiter nach Oberhausen-Sterkrade wochentags im 20-Minuten-Takt. Abends und am Wochenende verkehrt die Linie ausschließlich zwischen Bottrop und Oberhausen im Stundentakt.

Die Linie **979** verbindet über Bottrop-Fuhlenbrock alle 20 oder 30 Minuten die beiden Städte. Noch vor wenigen Jahren musste dort immer umgestiegen werden.

Die Oberhausener Buslinie **958** endet exakt an der Stadtgrenze, wenn auch mit möglichem Anschluss an die Linie **979**.

Dinslaken

Zu dieser westlich von Bottrop-Kirchhellen gelegenen Nachbarstadt besteht kein öffentlicher Nahverkehr! Vor ca. 20 Jahren pendelten noch eine Postbuslinie mehrmals täglich zwischen Dinslaken und Bottrop-Kirchhellen. Dasselbe gilt übrigens für eine Verbindung zwischen Kirchhellen und Oberhausen auf der B 223, als Ersatz für die Bottroper Westbahn, die sehr viel früher Kirchhellen, Bottrop-Nord und Oberhausen verband.

Dorsten

In die nördliche Nachbarstadt fährt der **CE 50**. Dieser verkehrt bis Kirchhellen im 20- oder 30-Minuten-Takt und teilt sich dort in drei Äste auf. Nach Dorsten weiter geht es so nur im Stundentakt. Die letzten Fahrten finden bereits gegen 19 Uhr statt, am Wochenende sogar noch früher. Sonntags beginnt die erste Fahrt erst nach 12 Uhr.

Die meisten Fahrgäste nutzen die Bahnlinsen **RE 14** und **RB 44**. Ist die Gesamtfahrzeit von Innenstadt zu Innenstadt auch nicht geringer, gibt es aber mit zwei Verbindungen pro Stunde bis ca. 22:30 Uhr an allen Tagen ein quantitativ besseres Angebot.

Fazit

Insgesamt betrachtet sind die Verbindungen zu Bottrops Nachbarstädten recht gut. Hier zeigt sich, dass Vestische, STOAG und EVAG zusammen mit der Stadt Bottrop durchaus attraktive Verkehre entwickelt haben. Nur die Betriebszeiten SB-Linien sind zum Teil nicht zufriedenstellend.

Das Grundübel des Bottroper ÖPNV ist der trotz Umzug immer noch abseits gelegene Hauptbahnhof. Der seit vielen Jahren geplante S-Bahntunnel zur Innenstadt und dem ZOB kann hier Abhilfe schaffen.

In eigener Sache

*Diese **Ruhrschiene** erscheint leider mit zweiwöchiger Verspätung, für die wir um Entschuldigung bitten. Grund ist, dass alle drei Redaktionsmitglieder durch zwei Diplomarbeiten und einen berufsbedingten Wegzug derzeit ziemlich eingespannt sind. Für die Zukunft sind wir für jede Unterstützung dankbar.*

Einer Teilaufgabe dieses Heftes liegt der grafische Fahrplan des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe bei. Wir danken dem ZRL für die Unterstützung unserer Arbeit.

Ihre Ruhrschiene-Redaktion

Hellweg/Hochstift: Regionalgruppe gegründet

Paderborn. (rw) Von engagierten PRO-BAHN-Mitgliedern wurde 2003 eine neue Regionalgruppe in Paderborn gegründet. Ziel der Regionalgruppe ist es, sich zwischen Lippstadt und Altenbeken für die Belange aller, die Zug und Bus nutzen, stark zu machen.

Etwas Besonderes ist das Betätigungsgebiet der „Hellweg/Hochstiftler“, ist man doch innerhalb zweier Regionalverbände (OWL und Ruhr) sowie in zwei Kreisen (Paderborn und Soest) und zwei Zweckverbänden (NPH und ZRL) aktiv. Aus diesem Grund verzichteten die Mitglieder bei der Gründungsversammlung bewusst auf den Namen „Kreisverband“.

Erster Sprecher ist Dr. Günter Fiedler (53) aus Geseke. Für die Aufgaben der Öffentlichkeitsarbeit wird ihm künftig Rainer Wester (30) aus Salzkotten-Scharmede zur Seite stehen. Komplettiert wird das Team durch Michael Hartmann (23) aus Paderborn. Er ist für die Organisation zuständig.

Ziel der neuen Regionalgruppe ist vor allem das Aufgreifen von Anregungen und Ideen der Fahrgäste. Mit neuen Impulsen möchte die Regionalgruppe das System des öffentlichen Nahverkehrs voran bringen. Betätigungsfelder gibt es schließlich genug.

Defizite sieht Dr. Fiedler bereits bei der Verkehrserziehung unserer Kinder: „Ein Verkehrskasper, der in moderner Zeit lebt, fühlt sich nicht nur zwischen Zebrastreifen und Fahrradprüfung wohl. Er könnte, um sein Ziel zu erreichen, wesentlich öfter den ÖPNV ins Spiel bringen.“ Wei-

tere im letzten Sommer aufgegriffene Themen sind z. B. die nicht endende Baustelle im Bahnhof Lippstadt, die Anschlusssituation in Paderborn und die Sicherheitslücken am Bahnhof in Salzkotten. Außerdem stießen die Paderborner mit Unterstützung des RV-Vorstandes die Umfrage zum ET 425/ 426 auf www.probahn-ruhr.de an.

Regelmäßige Treffen in verschiedenen Orten sorgen dafür, dass die Geselligkeit nicht zu kurz kommt. Der nächste Stammtisch findet im Januar in Paderborn (siehe Terminseite) statt, für Februar ist ein Treffen in Lippstadt geplant. Interessierte sind zu diesen Treffen herzlich willkommen. Kontakt:

Dr. Günter Fiedler, Bönninghausen 20a, 59590 Geseke, ☎ 02942 1598 und Rainer Wester, Meisenweg 9, 33154 Salzkotten-Scharmede, ☎ 05258 940219, E-Mail: wester@probahn-ruhr.de.

ET 425/426 – Nicht alle fahren gerne mit

Ruhr/Ostwestfalen-Lippe. (dv) An der Internet-Befragung zu den Triebwagen ET 425/ 426 (siehe **Ruhrschiene 2003#4**) haben über 450 Fahrgäste teilgenommen. Das Ergebnis bestärkt PRO BAHN in seiner bisherigen Einschätzung der Züge: **Trotz ihrer großen Vorteile bei Beschleunigung, Design und Klimatisierung gibt es viele Schwachpunkte, die sie bei den Fahrgästen im Schnitt auch nicht viel beliebter als das veraltete Wagenmaterial machen.** Größter Schwachpunkt sind nach Meinung der Befragten die Sitze, weiterhin werden Zugbegleiter vermisst, die Zuverlässigkeit der Toiletten wird bemängelt und die Fahrgeräusche insbesonde-

re beim Anfahren und Bremsen stören gemeinsam mit den klappernden Mülleimern. Überraschend war die hohe Zustimmung zum Rauchverbot in den Triebzügen, die erwarten lässt, dass das für April 2004 angekündigte Rauchverbot in allen NRW-Regionalzügen der DB auf hohe Akzeptanz stößt. **Die ausführliche, 33-seitige Auswertung der Befragung steht unter www.probahn-ruhr.de/projekte zum Herunterladen bereit oder kann in der Geschäftsstelle angefordert werden.** Im Februar wird sie mit Forderungen zur Nachbesserung der Triebwagen an DB Regio, die Aufgabenträger, das Verkehrsministerium und die Politik weitergeleitet.

Unna jetzt auch mit C

Kreis Unna. (bd) Seit dem 01.01.2004 gilt die VRR-Preisstufe C auch in den VRL-Buslinien in Bergkamen, Holzwickede, Kamen, Lünen, Schwerte und Unna.

Bisher galten hier in den Bussen nur die Preisstufen A und B bei Fahrten von und zum VRR-Tarifbereich, jetzt sind aus dem ganzen VRR-Bereich Fahrten mit Busbenutzung mit nur einem Ticket möglich. Entgegen einer Pressemitteilung des VRR vom 29.12.2003 gelten die C-Tickets aber nur in den oben genannten Städten und nicht im gesamten Kreis Unna.

Zwei Ticket-Arten – das Kombi-Ticket und das Ticket-Spezial – gelten hier übrigens weiterhin nicht im Bus.

H-Bahn verlängert

Dortmund. (bd) Rechtzeitig gab es noch ein Weihnachtsgeschenk für Uni und Technologiepark in Dortmund. Am 19. Dezember ist die Verlängerung der H-Bahn-Linie 1 um eine Haltestelle bis zum Technologiepark in Betrieb gegangen.

Damit hat nicht nur der monatelange Ersatzbusverkehr auf dem Unigelände ein Ende gefunden. Der Technologiepark ist jetzt im Zehn-Minuten-Takt an die Uni und damit auch die S 1 am Haltepunkt Dortmund-Universität angebunden.

Leider wurden die Betriebszeiten nicht auf den Abend und das Wochenende ausgeweitet. Zu diesen Zeiten stehen die Kabinen weiterhin in den Stationen und die potenziellen Fahrgäste müssen zu Fuß gehen.

BärenTicket auch „nebenan“

Essen. (bd) Bevor das BärenTicket überhaupt gestartet war, wurde schon der **Geltungsbereich erweitert**. Neben den Übergangsbereichen zu VRL (inzwischen gelten dort ohnehin alle VRR-C-Tickets) und VGM gilt das BärenTicket auch im Übergangsbereich zur VGN. Hier allerdings nur in den Bussen und nicht in den DB-Zügen.

Ohne Auto-mobil 2004

Essen. (th) Auch im Jahre 2004 gibt es das Ausflugsprogramm des Fahrgastverbandes **PRO BAHN** unter dem Motto „Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel“.

Die Fahrten finden in der Regel an jedem 3. Sonntag im Monat statt. Geplant sind Ausflüge unter anderem nach Münster, Venlo, Neuss und Wülfrath. Eine Übersicht über das gesamte Ausflugsprogramm gibt es ab Ende Januar im Verkehrs- und Umweltzentrum Maxstraße in Essen, bei allen Touren sowie im Internet.

Treffpunkte sind immer die Bahnhöfe Essen-Borbeck und Essen Hbf. Weitere Informationen gibt es bei Toni Deenen, Lothar Ebbers und Thorsten Hensel (Kontakte siehe Seite 2). Ziel der ersten Tour am Sonntag, dem 18. Januar, sind Uerdingen und Moers.

Ortsgruppe Dortmund

Dortmund. (dv) Die Ortsgruppe Dortmund trifft sich in Zukunft am 4. Dienstag im Quartal im Rahmen des Dortmunder Verbändetreffens. Weiterhin wird es in unregelmäßigen Abständen Treffen im lockeren Rahmen geben, auf die rechtzeitig in der **Ruhrschiene** und auf den Terminseiten im Internet hingewiesen wird. Weitere Informationen gibt es bei Oliver Stieglitz (siehe Seite 2). Dort können Sie auch Ihre E-Mail-Adresse hinterlegen, damit wir Sie kurzfristig einladen können.

Hinweis für Abonnenten

(dv) Wenn Sie die **Ruhrschiene** im Abonnement beziehen und auch 2004 über den öffentlichen Verkehr an der Ruhr informiert sein möchten, dann vergessen Sie bitte nicht, falls noch nicht geschehen, Ihren Abo-Beitrag zu überweisen. Vielen Dank!

Die Bankverbindung lautet: **PRO BAHN, Sparkasse Gelsenkirchen, BLZ 420 500 01, Konto-Nr. 260 289 922, Betrag: 5,00 €**, Verwendungszweck: „**Ruhrschiene**“.

Termine & Update

Samstag, 17.01.2004, 17:30 Uhr
Regionalgruppe Hellweg/Hochstift
Gaststätte „Taubenschlag“, Riemke-
straße 54, Paderborn (nahe Hbf)

Sonntag, 18.01.2004
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Uerdingen und Moers
10:00 Uhr E-Borbeck ☎ (Kiosk)
10:20 Uhr E Hbf ☎ (ServicePoint)

Dienstag, 20.01.2004, 19:30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Dienstag, 27.01.2004, 19:00 Uhr
Dortmunder Verbändetreffen

Dienstag, 27.01.2004, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 03.02.2004, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Samstag, 14.02.2004, 10:30 Uhr
Fachkommissionstag
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

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

Essen Sonntag, 15.02.2004
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Überraschungstour
09:30 Uhr E-Borbeck ☎ (Kiosk)
09:40 Uhr E Hbf ☎ (ServicePoint)

Dienstag, 17.02.2004, 19:30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Dienstag, 24.02.2004, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 02.03.2004, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Dienstag, 16.03.2004, 19:30 Uhr
Regionale Fahrgastversammlung
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen

Sonntag, 21.03.2004
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Neuss
10:00 Uhr E-Borbeck ☎ (Kiosk)
10:20 Uhr E Hbf ☎ (ServicePoint)

Dienstag, 23.03.2004, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 06.04.2004, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Update: probahn-ruhr.de

- Lesen Sie in der Presseschau (www.probahn-ruhr.de/presse) Äu-
ßerungen von PRO BAHN zum
ÖPNV in Dortmund anlässlich einer
Bürgerbefragung der örtlichen Pres-
se, ein Bericht über die PRO-BAHN-
Forderungen zum Mülheimer Nach-
netz und Reaktionen auf die
Fahrgastbefragung zum ET 425/426.
- Die Auswertung der Fahrgast-Um-
frage zu den Triebwagen der Bau-
reihen ET 425/426 findet sich unter
www.probahn-ruhr.de/projekte.
- Jetzt sind auf der Kontakt-Seite
www.probahn-ruhr.de/kontakt auch
die regionalen Ansprechpartner im
RV Ruhr aufgeführt. Eine Übersicht
zu den Treffen vor Ort gibt es unter
www.probahn-ruhr.de/rv_ruhr.htm.
- Unter www.ruhrschiene.de steht
neben einer Themenübersicht die
aktuelle Ausgabe die **Ruhrschiene**
auch im PDF-Format zum Herunter-
laden zur Verfügung – und das Ar-
chiv aller seit Januar 2000 erschie-
nenen Hefte.

Arbeitsgruppe Essen, Bottrop, Mülheim: Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstr. 11, Essen, ☎ ☎ ☎ Essen Hbf
O.Tram Oberhausen: „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, ☎ ☎ Oberhausen Hbf
Dortmunder Verbändetreffen: VCD-Büro, Liebigstr. 48, ☎ 452/453 Vinckepl., ☎ 42 Kreuzstr., ☎ 46 Saarlandstr.
Regionalgruppe Hellweg/Hochstift: Infos unter ☎ 02942 1598 (Günter Fiedler) oder 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. • Schwanthalerstraße 74 • 80336 München • ☎ 089 54456213 • ☎ 089 54456214

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 2004#1 • Regionalverband Ruhr)

Sie erleichtern uns die Arbeit mit einer
Einzugsermächtigung.

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages
per Lastschrift von meinem Konto

Kontonummer _____ BLZ _____

Kreditinstitut _____

bin ich – bis auf Widerruf – einverstanden.

Datum, Unterschrift _____

- Einzelmitglied 34,- € / Jahr
- Juniormitglied (≤ 27 Jahre) 23,- € / Jahr
- Familienmitgliedschaft 40,- € / Jahr
- Fördermitgliedschaft ab 70,- € / Jahr
(Firmen, Institutionen, Kommunen)