



Love Parade: Sind Bus und Bahn gerüstet?

Essen. (le) Seit Juni steht es fest: Die Love Parade wird in den nächsten fünf Jahren im Ruhrgebiet stattfinden. Nach Essen am 25.08. folgen Dortmund, Bochum, Duisburg und Gelsenkirchen als Veranstaltungsorte. Doch kann unser ÖV-System diese Großveranstaltung auch nur annähernd bewältigen?



Der Berliner Platz in Essen bietet derzeit noch viel Platz für Veranstaltungen – wie den Abschluss der Love Parade. Im nächsten Jahr soll er dann bebaut werden. Foto: Jochen Schönfish

Wie schnell eine Großveranstaltung den Bahnverkehr zum Kollaps bringen kann, war letztes Jahr gleich zwei Mal in NRW zu beobachten. Sowohl der Rückreiseverkehr vom Weltjugendtag in Köln als auch der nach dem verlorenen WM-Halbfinalspiel der deutschen Mannschaft in Dortmund führte dazu, dass nur noch durch eine stundenlange Sperrung der Hauptbahnhöfe der Bahnverkehr wieder ins Rollen kam. Wie sehen die Verhältnisse in den Love Parade-Städten aus?

2007: Essen

In Essen soll die Parade in der nördlichen Innenstadt verlaufen. Ein Transfer mit kommunalen Bussen und Bahnen erübrigt sich daher, zumal die EVAG die U-Bahn-Stationen in der Innenstadt schließen wird. Die engen Verhält-

nisse im Hauptbahnhof selbst – insbesondere das Zwischengeschoss beim Weg zu den Bahnsteigen – werden einzig durch die weiteren Bahnsteigabgänge kompensiert. Gerade der östliche Tunnel ist zwar hässlich, bietet aber

Fortsetzung auf Seite 3 >>>

In dieser Ausgabe:

- Hbf-Förderung gerettet**
- Zukunft der Mülheimer Sternfahrten**
- Rotstiftdiskussion im SPNV eskaliert**
- Zukunft der Straßenbahn-Linie 310**
- Neulich in Bus & Bahn ...**

Inhalt & Adressen

Inhaltsverzeichnis

Titel	1
Love Parade: Sind Bus und Bahn gerüstet?	
Inhalt & Adressen	2
Kurzmeldung	3
Essen: Hbf-Förderung gerettet	
Regionales	4
Rechenspiel um Zukunft der Sternfahrten Mülheim: Aktuelle Baustelleninfos	
SPNV	6
Rotstiftdiskussion im SPNV eskaliert	
Regionales	8
Die Zukunft der Straßenbahn-Linie 310	
Kurzmeldungen	11
Ost-West-Tunnel Dortmund Elektronische Anzeigetafeln Dortmund verliert 5,3 Mio. € DB AG spart 200.000 € Neulich in Bus & Bahn ...	
RV Ruhr intern	12
Webmaster gesucht	
Termine	12

Impressum

Herausgeb.: PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr
Auflage: 550 Exemplare
Ausgaben: Januar, April, Juli und Oktober
Preis: kostenlos für PRO BAHN-Mitglieder
des RV Ruhr; Abonnement 5,- € pro Jahr
Redaktion: Lothar Ebberts (le) (V.i.S.d.P.), Holger
Kohring (hk), Jochen Schönfisch (js)
✉ info@ruhrschiene.de
Autoren: Torsten Eckert (te), Dirk Grenz (dg),
Axel Hercher (ah), Oliver Stieglitz (os)

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

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

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

Ihre Ansprechpartner bei PRO BAHN

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

Geschäftsstelle des Regionalverbandes Ruhr und des Landesverbandes Nordrhein-Westfalen

Öffnungszeiten: dienstags bis freitags (außer in Schulfreien) 17 bis 19 Uhr – dienstags betreut von PRO BAHN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Beisitzer: Oliver Stieglitz, Kaiserstraße 191, 44143 Dortmund, ☎ 0160 95714101, ✉ stieglitz@probahn-ruhr.de

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

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

Bitte als Verwendungszweck angeben: „RV Ruhr“!

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

Vorsitzender: Wolfgang Wewer, Halstenbachstr. 3, 51645 Gummersbach, ☎ 02261 72361

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

Geschäftsstelle: Friedrichstraße 95, 10117 Berlin, ☎ 030 20181742, ☎ 030 20962586

>>> Fortsetzung von Seite 1

eine recht brauchbare Kapazität und sollte als Weg zur Love Parade deutlich angezeigt werden. Für Zusatzleistungen im Regional- und Fernverkehr bestehen auf der Stammstrecke Duisburg–Dortmund nur wenige Fahrplannetze. Ein Ausweichen auf den Bahnhof Essen-Altenessen, der keine zwei Kilometer vom nördlichen Wendepunkt der Parade entfernt ist, ist nach dem Rückbau der Bahnsteige auf die Länge von 6-Wagen-Zügen nur noch eingeschränkt möglich. Aus Richtung Dortmund kann auch über Gelsenkirchen zum Essener Hauptbahnhof gefahren werden, ein Enden an den Kopfbahnsteigen ist aber auch nur bei eingeschränkten Zuglängen möglich.

Die Abschlusskundgebung ist am Berliner Platz vorgesehen. Von hier aus besteht zwar die größte Bahnkapazität zum Essener Hauptbahnhof durch die beiden Tunnelstrecken, es könnten nach Angaben der EVAG trotz Einsatz von 3-Wagen-Zügen auf der U-Bahn aber gerade einmal 17.000 Fahrgäste pro Stunde befördert werden.

2008: Dortmund

Die Verhältnisse in Dortmund sind auch nicht besser. Im Hauptbahnhof selbst fehlen weitgehend Ausweichwege, wenn der Bahnsteigtunnel überfüllt ist. Zwar kann hier mit Sonderzügen ggf. auf den Bahnhof Dortmund Signal Iduna Park ausgewichen werden, der nach dem Umbau zur WM jetzt auch längere Züge aufnehmen kann. Dies macht aber nur dann Sinn, wenn die Parade südlich der Innenstadt verläuft. Auch hier ist ein Transfer vom Hauptbahnhof mit der Stadtbahn allein aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse auf den Tunnelbahnsteigen kaum diskutabel.

Besonders kritisch ist die Situation in Bochum und Gelsenkirchen. Hier sind schon die Platzverhältnisse innerhalb der Hauptbahnhöfe mit den recht engen Bahnsteigtunnels sehr knapp, da keine Ausweichwege bestehen. Auch andere Bahnhöfe können kaum aktiviert werden,

zumal für einen Transfer nur Busse in Frage kämen.

Bitte ausweichen!

Bleibt zu hoffen, dass Bahn und kommunale Verkehrsbetriebe mit ausreichendem Personal vor Ort sind, um die Betriebsabwicklung zu gewährleisten. Außerdem sollte durch attraktive Rahmenprogramme dafür gesorgt werden, dass sich die Verkehrsströme räumlich und zeitlich entzerren. Dennoch muss auf der Hauptstrecke mit starken Beeinträchtigungen gerechnet werden, die sich wohl NRW-weit auswirken werden. Wer am 25.08. unterwegs ist und nicht zur Parade will, sollte bei seiner Zugfahrt Essen möglichst weiträumig umfahren.

Hbf-Förderung gerettet

Essen. (le) Anfang Juli war bekannt geworden, dass das Bundesverkehrsministerium eine Sonderförderung des Bundes für das „Bahnhofs-Paket NRW“, zu dem die Umbauten der Hauptbahnhöfe Essen, Dortmund, Duisburg, Wuppertal und Münster gehörten, abgelehnt hatte. Am 13.7. fand daraufhin eine Krisensitzung in Berlin statt, bei der als Ergebnis herauskam, dass der Essener Hauptbahnhof doch rechtzeitig zum Kulturhauptstadtjahr 2010 umgebaut werden soll. Bei der Sitzung wurde allerdings nur die Finanzierung geklärt, Details über den Umfang der Umbauten nicht bekanntgegeben. In Essen sollen rund 60 Mio. Euro verbaut werden, wobei eine letzte Lücke von 18 Mio. Euro durch Bund, Land und Bahn zu gleichen Teilen geschlossen wird.

Das mehr als doppelt so teure Umbauprojekt in Dortmund hingegen ist ebenso wie die anderen Hauptbahnhöfe erst einmal wegen fehlender Finanzierung geplatzt, und so präsentiert sich zum Jahr der Kulturhauptstadt im Ruhrgebiet Dortmund Hbf. weiterhin als „Pommesbude mit Gleisanschluss“ (Ex-OB Samtlebe).

Rechenspiel um Zukunft der Sternfahrten

Mülheim an der Ruhr. (ah) In der Sitzung des Planungsausschusses am 15. Mai 2007 hat die Verwaltung auf Antrag von Bündnis 90/Die Grünen zur „Zukunft der Sternfahrten“ Stellung genommen. Während PRO BAHN bereits in der **Ruhrschiene 2007#1** dargestellt hatte, dass diese in der bisherigen Form nicht mehr möglich sein werden, scheint die Verwaltung dies anders zu sehen.

Der Antrag forderte die Verwaltung zu einem Bericht über die Zukunft der Sternfahrten vor dem Hintergrund fehlenden Platzes an der neuen Haltestelle Stadtmitte auf.

Die Verwaltung nahm dazu wie folgt Stellung: „Nach Aufgabe der Haltestelle Stadtmitte auf dem Berliner Platz wird es weiterhin die Möglichkeit geben, die Sternfahrt in der SVZ und im NE-Verkehr von der neuen Haltestelle Stadtmitte vor dem Kaufhof starten zu lassen. Die Länge der Bahnsteige von ca. 72 m erlaubt die Aufstellung der Busse und Straßenbahnen, wobei die in der Innenstadt unterirdisch verkehrenden Linien 901 und 102 nicht mehr an der SVZ-Sternfahrt teilnehmen.“

Diese Aussage mag verwundern, wenn man weiß, dass bisher drei Straßenbahnen (Länge zwischen 19,7 und 29,9 m) und drei Busse (Länge je 12 m) pro Richtung an den Sternfahrten teilnehmen und damit insgesamt eine Aufstellfläche von rund 110 m benötigen.

ÖPNV als höhere Mathematik?

Ist das höhere Mathematik? – Nein! Im Gegensatz zur Stadt wird bei der MVG gerechnet: So gibt es dort die klare Aussage, dass die Sternfahrten ab Sommer 2008 in der bisherigen Form nicht mehr möglich sein werden und deshalb der Fahrplan der Straßenbahnlinien um zehn bis 15 Minuten verschoben werde.

Am 10. März wurde bereits mit der Einrichtung der Baustelle auf der Mellinghofer Str. der Fahrplan der Linie 102 dauerhaft geändert. Die Linie wurde aus den Sternfahrten herausgenommen und auf die Standzeit von sieben Min. in der Stadtmitte verzichtet. Damit konnte einer der drei Kurse eingespart werden. Durch eine neue, wenn auch unsymmetrische

Fahrplanlage (Minuten 11/41 und 13/43) werden in beiden Richtungen Anschlüsse am Hbf zum RE 1 (beide Richtungen) und zur S 1 aus Düsseldorf sowie von und zur Linie 901 deutlich verbessert.

Anschluss an den SPNV

Vermutlich lässt sich ebenso bei den Linien 104 und 110 jeweils ein Fahrzeug einsparen. Zugleich können dann über die Linie 102 bessere Anschlüsse zum SPNV am Hbf hergestellt werden.

Dass dies bisher nicht möglich war hat auch die Verwaltung erkannt: „Der Nachteil der Sternfahrt resultiert aus der Tatsache, dass es an der alten Haltestelle Stadtmitte am Berliner Platz und an der neuen Haltestelle Stadtmitte auf der Friedrich-Ebert-Str. keinen direkten Umstieg zur U 18 und den SPNV-Linien am Hauptbahnhof gibt.“

Bemerkenswert ist immerhin, dass die Verwaltung auch Sternfahrten am Verknüpfungspunkt für die Zukunft nicht ausschließt. Sie stellt fest: „Wenn der Umbau der Haltestelle Hauptbahnhof zu einem oberirdischen Busbahnhof und die Durchstreckung der Linie 112 vom Kaiserplatz zum Hbf realisiert wird, ist die Entscheidung für eine Verlegung der Sternfahrt aller Linien zum Hbf alternativlos.“

Zugleich teilt sie aber auch mit, dass bis zur Realisierung dieses Projektes und nach Ende der provisorischen Haltestelle Stadtmitte auf der Ruhrstr. die Möglichkeit einer Beibehaltung der Sternfahrten an der Haltestelle Stadtmitte auf der Friedrich-Ebert-Str. bestehe. Als Vorteile nennt die Verwaltung bei ca. 80 % Binnenverkehr die gute Verknüpfung der Mülheimer Linien inklusive Anbindung nach Oberhausen in

beiden Sternfahrten und die gute Anbindung Duisburgs in der NE-Sternfahrt. Dies sei wichtiger als eine Verlagerung zum Hauptbahnhof.

Zu einer möglichen Alternative der Einrichtung der Sternfahrt am Hauptbahnhof ab 2008 stellt die Verwaltung fest: „Allerdings müsste hier erst eine Haltestelle eingerichtet werden, die genug Aufstellfläche bietet. Der Bustunnel scheidet momentan zumindest für die NE-Sternfahrt wegen Vandalismus aus. Nachteil wäre die fehlende Anbindung zur Linie 112, 104 und 110. Die Fahrzeiterverlängerung der Linienäste z. B. Richtung Speldorf erfordern aus umlauftechnischen Gründen zusätzliche Kurse und führen somit zu erheblichen Kostensteigerungen oder Verkürzung der heutigen Linienverläufe.“

Bushaltestellen am Hbf

Zu dieser Aussage ist zu bemerken, dass der Bustunnel nur im Tagesnetz genutzt wird und nachts wie der Durchgang zwischen Hbf und Forum geschlossen wird. Die NE-Linien halten aufgeteilt an der Haltestelle „Hbf/Nordeingang“ und an der neu eingerichteten Haltestelle „Dieter-aus-dem-Siepen-Platz“. An letzterer halten seit dem 14. Mai die Linien NE 2, NE 3 und NE 10 Richtung Stadtmitte, der Umweg über die Haltestelle „Hbf/Nordeingang“ entfällt. In der Gegenrichtung halten die Busse weiterhin am Nordeingang. An beiden Standorten gibt es gar keine Aufstellfläche.

So richtig die Verkürzung der Linienwege ist, so falsch ist die Aufteilung gleicher Linien auf zwei Haltestellenstandorte, aber auch ein Haltestellenname ohne jeglichen Bezug zum Hauptbahnhof. Der Name „Dieter-aus-dem-Siepen-Platz“ ist selbst in Mülheim kaum bekannt. Besser wäre es gewesen, eine NE-Haltestelle für alle vier Linien und in beide Richtungen vor dem Haupteingang einzurichten und auch entsprechend zu benennen. Dort ist im Gegensatz zum anderen Standort nachts auch Licht.

Nachts wird es in der Stadtmitte hingegen bei fünf Buslinien Richtung Süden/Westen und

vier Buslinien Richtung Norden/Osten sowie der etwas nach dem Stern verkehrenden Straßenbahnlinie NE 12 keine Probleme geben.

RBBL verkürzt Fahrzeiten

Das Argument der längeren Fahrzeiten überzeugt allerdings nicht. Die zwei Minuten Fahrzeit zwischen Hauptbahnhof und Stadtmitte sollte mit der Einführung des Rechnergesteuerten Beschleunigungs- und Betriebsleitsystems (RBBL) eigentlich auf allen Linien an anderer Stelle wieder einzusparen sein. Nach dem Haushaltsplan 2007 soll dieses System bis 2010 aufgebaut werden.

PRO BAHN begrüßt die Pläne der MVG zur Auflösung der Sternfahrten. Wenn diese konkretisiert werden, sollte geprüft werden, ob es möglich ist, die Abfahrten der Linien 104 und 110 Richtung Holthausen sowie der Linien 110 und 112 Richtung Styrum um jeweils ca. 15 Minuten versetzt anzubieten.

Noch wichtiger wäre aber ein symmetrischer Fahrplan auf der Linie 112. Dann lassen sich auch in Oberhausen gleiche Anschlüsse für beide Fahrrichtungen realisieren.

Aktuelle Baustelleninfos

Mülheim. (ah) Seit 14. Mai ist die Bushaltestelle Stadtmitte in Richtung Hauptbahnhof auf die Ruhrstr. an das Kaufhof-Parkhaus (Tagesnetz) und an das Rathaus (Nachtnetz) verlegt.

Seit 21. Juni ist der komplette Straßenbahnverkehr zwischen Stadtmitte und Rathausmarkt (neue Haltestelle nördlich der Rheinischen Bahn) für ca. ein Jahr eingestellt. Als Ersatz verkehrt ein Ringbus (werktags tagsüber alle 10 bzw. 15 Minuten) und bedient in dieser Richtung die Haltestellen Kaiserplatz, Hauptbahnhof, Rathausmarkt, Berliner Platz und wieder Kaiserplatz.

Die Linie 110 verkehrt in den Sommerferien zwischen Berliner Platz und Flughafen im Schienenersatzverkehr mit Bussen.

Rotstiftdiskussion im SPNV eskaliert

Essen/Unna/Siegen. (le) Die Diskussion um Kürzungen des SPNV-Angebotes hat im Juni eine dramatische Wende genommen. Die seit Monaten laufenden Verhandlungen zwischen VRR und DB Regio sind ohne eine Einigung geplatzt, beide Seiten traten mit massiven Vorwürfen an die Öffentlichkeit, jetzt droht der langwierige Rechtsweg.

Waren sich VRR und DB Regio bei der Optimierung des S-Bahn-Netzes im Knoten Düsseldorf (siehe **Ruhrschiene 2007#2**) fast schon einig, so kam es bei der Verhandlung über die Optimierung des RE-Netzes zum Eklat, da die DB hierfür als Gegenleistung eine Vertragsverlängerung um weitere sechs Jahre forderte. Da auch schon beim S-Bahn-Vertrag eine Verlängerung um vier Jahre verlangt wurde, wäre so auf wesentlichen Teilen des Netzes, u. a. beim angedachten Rhein-Ruhr-Express (RRX), der Wettbewerb auf der Schiene bis in die zwanziger Jahre ausgeschlossen gewesen.

Im Gegenzug beschloss der VRR, die laufenden Zahlungen an DB Regio, die wegen schlechter Pünktlichkeit bereits seit April um monatlich eine Million Euro reduziert worden waren, ab Juli um fast vier Millionen Euro zu kürzen. Begründet wurde dieses Vorgehen mit einer gutachterlichen Einschätzung, dass der VRR für den Globalvertrag mit der DB, der gemeinsam mit dem NVN abgeschlossen wurde, einen um mindestens 45 Mio. Euro überhöhten Jahresbetrag bezahlen muss, da zum Abschlusszeitpunkt des Vertrags noch kaum Wettbewerb herrschte, so dass Preise verlangt werden konnten, die heute nicht mehr als marktüblich anzusehen seien.

Weiterhin will der VRR jetzt schnellstmöglich die noch nicht im Wettbewerb vergebenen RE- und RB-Linien ausschreiben, wofür drei Teilnetze gebildet wurden.

Reaktion der DB

Die DB forderte in einer ersten Stellungnahme den VRR auf, an den Verhandlungstisch zurückzukehren, da man ja schon weitgehende Annäherung erzielt habe.

Später gab es von seiten der Bahn schwereres Geschütz. Man erwäge, vor Gericht zu gehen und zunächst das Fahren von zusätzlichen Zugleistungen, später auch bis zu 20 % der Planleistungen zu verweigern. So sollen im August sowohl Verstärkerzüge zu Bundesligaspielen als auch insgesamt 340 anlässlich der Love Parade in Essen zusätzlich bestellte Züge nicht gefahren werden. Der VRR versucht, hierfür andere Anbieter zu gewinnen, was aufgrund der vorhandenen Fahrzeugflotten sehr schwierig sein dürfte.

VRR handelt endlich

Dass der VRR – offenbar stellvertretend für die anderen Aufgabenträger – härter gegen die DB vorgeht, ist aus Fahrgastsicht längst überfällig. Die neuen Qualitätsberichte der Agentur Nahverkehr NRW und des VRR zeigen das ganze Ausmaß der Misere auf vielen Strecken auf. Dabei ist die Qualität bei fast allen Strecken, die im Rahmen einer Ausschreibung – auch an DB Regio – vergeben wurden, deutlich besser als auf den Strecken, die durch die DB im Rahmen des Globalvertrags gefahren werden.

Wenn dafür dann offenbar auch noch nicht marktgerechte Preise verlangt werden, muss eingegriffen werden, denn Monopolverträge können nicht nur im Sinne der Vertragsfreiheit ausgelegt werden. Eine Begründung für die Reduzierung der Regionalisierungsmittel durch den Bund war, dass die Aufgabenträger inzwischen die gleichen Leistungen zu niedrigeren Preisen einkaufen könnten. Dies muss auch umgesetzt werden.

Dass die DB über Änderungen der laufenden Verträge verhandlungsbereit ist, ehrt sie. Dass ihr Ziel aber offenbar immer wieder ist,

die Ausschreibung von Strecken hinauszuzögern und dadurch möglichst lange den Wettbewerb zu verhindern, macht aber klar, wohin die Reise gehen soll: Durch langfristige Verträge soll DB Regio als Cash-Cow im DB-Konzern sichere Erträge für die nächsten Jahre garantieren, um die Privatisierung nach Mehdorns Konzept abzusichern.

Dabei konzentriert sich DB Regio schon seit mehreren Jahren insbesondere auf S-Bahn-Strecken und langlaufende RE-Linien, wohl wissend, dass im übrigen Bereich, vor allem bei RB-Linien, Abbestellungen politisch eher durchsetzbar sind. Aus Fahrgastsicht können wir nur hoffen, dass der VRR diesen Konflikt erfolgreich bewältigt. Ansonsten würden in den nächsten Jahren weitere Einsparungen bevorstehen.

Streichliste

Der VRR beschloss dann in seiner Sitzungswoche auch eine gegenüber vorherigen Szenarien recht moderate SPNV-Angebotsreduzierung um rund 3 % zum Fahrplanwechsel im Dezember. Auch ZRL und ZWS trafen ähnliche Beschlüsse. Die wichtigsten Änderungen:

- Auf der RB 44 entfällt der Pendelzug Oberhausen–Bottrop ganz.
- Reduzierung des Zwischentaktes der RB 42 auf sechs Zugpaare und den Laufweg Essen–Recklinghausen.
- Bei der RB 46 (Gelsenkirchen–Bochum) wird an Samstagen nur noch im Stundentakt gefahren.
- Bei der RB 59 (Dortmund–Soest) wird neben dem Entfall eines Zugpaars in der Woche an Samstagen ebenfalls nur noch stündlich gefahren. Nach Übernahme der Strecke durch Rhenus-Keolis Ende 2008 soll der Halbstundentakt wieder angestrebt werden.
- Durch das Flügelungskonzept in Letmathe entfällt der dritte Zug (RB 56) zwischen Hagen und Letmathe. Weiterhin wird samstags ab 17 Uhr und sonntags die RB 91 nicht mehr verkehren, der RE 16 dafür die entfallenen Halte alternierend bedienen. Hinge-

gen wird an Wochenenden ein Spätzug Hagen–Siegen (Hagen ab 0:24 Uhr) sowie eine weitere Spätverbindung Hagen–Iserlohn (Hagen ab 01:24 Uhr) neu eingerichtet.

- Auf der Oberen Ruhrtalbahn Streichung der meisten Zusatzzüge des RE 17 zwischen Hagen und Bestwig sowie von zwei Tagesrandzügen zwischen Bestwig und Warburg montags bis freitags. Beim RE 57 werden einzelne Zuglagen am Tagesrand in Gegenlastrichtung abbestellt.
- Streichung des Zusatzzugpaars Hamm–Essen/Essen–Dortmund auf dem RE 1. Der morgens parallel verkehrende RE 11 bedient dafür alle Halte zwischen Hamm und Dortmund.
- Wegfall eines Zugpaars des RE 11 (Düsseldorf–Paderborn) am (Vor-)Mittag.
- Bei der S 8 zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Hagen sowie der S 5 zwischen Hagen und Witten wird montags bis freitags tagsüber jeweils eine Fahrt pro Stunde gestrichen.
- Auf dem RE 13 werden im Abschnitt Hagen–Hamm montags bis freitags ein Zugpaar am Frühabend sowie drei Zugpaare am Wochenende morgens abbestellt.
- Entfall des zweiten stündlichen Zuges Fröndenberg–Menden, wieder durchgehende Verbindungen Unna–Neuenrade
- Nicht näher detaillierte Reduzierungen im Nachtverkehr u. a. bei RE 1, RB 42, RB 46, S 6 und S 9.

ITF gefährdet

Die jetzt erfolgten Zugstreichungen bleiben zwar weit hinter den schlimmsten Szenarien zurück, in Einzelfällen wird jedoch schon stark in das Gefüge des ITF eingegriffen. So reißt der entfallende RE 11 eine unschöne Angebotslücke auf einer Verbindung, auf der der Fernverkehr schon letztes Jahr ähnliche Lücken produziert hat. In der Wahrnehmung wird die Linie damit fast zur reinen HVZ-Verbindung.

Dies trifft auch andere Strecken, da der RE 11 zwar nur zweistündlich, aber immerhin

Regionales

die einzigen günstigen Anschlüsse in und aus Richtung Düsseldorf für RE 2, RE 14 und RB 44 über RB 33 bietet. Hierbei leidet so das nördliche Ruhrgebiet stark mit.

Auch die Streichung des letzten Zuges von Bestwig nach Warburg ist sehr bedauerlich. Zwar dürfte die Auslastung nach Wegfall der Anschlussverbindung nach Kassel gesunken sein, doch der jetzt beschlossene Fahrplan, nach dem die letzte Verbindung über Bestwig hinaus in der Woche bereits um 18:53 Uhr ab Dortmund angeboten wird, ist absolut nicht attraktiv. Bis Bestwig wird hingegen noch um 23:23 Uhr gefahren. Dem hinteren Abschnitt der Oberen Ruhrtalbahn droht so die schleichende Auszehrung!

Streckenstreichungen sind noch einmal vermieden worden, dennoch dürfen die Stilllegungskandidaten nicht aufatmen. Hier gilt es, die schlechte Auslastung durch verbesserte Anschlüsse, z. B. zwischen RB 43 und RE 3 in Wanne-Eickel Hbf zu überwinden. Die arg gebeutelte RB 44 braucht bessere Anschlüsse an die Rheinschiene, z. B. durch eine generelle Durchbindung bis Duisburg.

Bedenklich ist, dass neben den drei bereits in der letzten **Ruhrschiene** erwähnten Strecken RB 39, RB 43 und RB 45 eine vierte in der Diskussion war, nämlich der Abschnitt Erndtebrück–Bad Berleburg der RB 93 auf der Rothaarbahn. Dies wäre der Anfang vom Ende des Zweigstreckennetzes in Südwestfalen.

Die Zukunft der Straßenbahn-Linie 310

Bochum/Witten. (te) Seit geraumer Zeit ist in Bochum und Witten die Straßenbahnlinie 310 an mehreren Stellen in der Diskussion. Dabei stehen im Moment drei Dinge zur Disposition: die Verlagerung des bisherigen Streckenverlaufs durch den Stadtteil Langendreer und der Bau eines Stichts zum S-Bahnhof Langendreer. Im weiteren Verlauf denkt man auch über eine Verkürzung der Linie in Witten nach.

Der Linienverlauf heute: Die 310 verlässt gemeinsam mit der Linie 302 den Bochumer Hauptbahnhof (mittlerweile im Tunnel). Sie folgt der Wittener Straße durch Altenbochum bis nach Laer und zum Opelwerk I. Hier endet die Linie 302, die mit den zwar nicht sehr lauffähigen, aber niederflurigen Siemens-Bahnen befahren wird.

Weiter geht es auf der 310 ausschließlich mit den Oldtimern im Bogestra-Fuhrpark, den hochflurigen M6-Triebwagen aus den späten 1970er und frühen 1980er Jahren. Ab dem Opelwerk führt die Trasse auf eigenem Gleiskörper in der Mitte der Schnellstraße durch weitgehend unbebautes Terrain.

Am Beginn des Ortsteils Langendreer wird die Strecke in ihrem Verlauf ein Kind des Autobahnbaus: Sie biegt nach rechts auf die untere Universitätsstraße ab und wird eingleisig. Nach einer erneuten Linkskurve folgt sie der Autobahn A 44, die sie im Bereich der Hal-

testelle „Honnengraben“ überquert, bevor es eingleisig durch den Wald nach Witten geht. Am Ortsrand wird sie schließlich wieder zweigleisig.

Verlagerung?

Seit geraumer Zeit bestehende Pläne, den Verlauf in den Siedlungskern von Langendreer zu verlegen, sind mittlerweile sehr konkret geworden. Als eines von wenigen Schienenvorhaben hat dieses Projekt die manchmal abenteuerlich autofreundliche Bewertung des NRW-Verkehrsministeriums (IGVP) überstanden (siehe **Ruhrschiene 2006#1**) und wurde als förderungswürdig eingestuft.

Konkret geplanter Verlauf: Statt in Richtung Autobahn abzubiegen, soll es zweigleisig auf der Unterstraße weitergehen bis zum Marktplatz in Langendreer.

Hier wird sich die Strecke teilen. Rechts geht es in die Hauptstraße, der dieser Ast folgt, bis

er kurz vor dem Wittener Ortseingangsschild auf den bisherigen Trassenverlauf trifft.

Verlängerung?

Der zweite Streckenast soll nach links abbiegen und erreicht nach wenigen hundert Metern den S-Bahnhof, wo er nahe dem Opelwerk II enden soll. Betrieblich ist vorgesehen, die Linie 302 bis zur S-Bahn zu verlängern. Die Linie 310 würde wie bisher im 20-Minuten-Takt Bochum und Witten verbinden. Durch eine weitere Bahn im 20-Minuten-Takt, die von Witten direkt zum S-Bahnhof Langendreer durchfahren und die bisherige Buslinie 378 ersetzen soll, ergäbe sich ein 10-Minuten-Takt auf der Hauptstraße, vorausgesetzt, die Stadt Witten und der Ennepe-Ruhr-Kreis bestellen diese Verbindung.

Zur Zeitplanung: Im Frühjahr 2008 hofft die Bogestra, in das Planfeststellungsverfahren einsteigen zu können. Frühestens 2010 könnte der erste Spatenstich erfolgen und der erste Ausbauschritt auf der Unterstraße bis zum S-Bahnhof in Langendreer dann 2012 fertig sein. Die Verbindung nach Witten könnte nach diesem Szenario 2014 oder 2015 in Betrieb gehen – alles unter dem Vorbehalt, dass es nicht zu Verzögerungen durch Klagen gegen die Planung kommt.

In Langendreer hat sich, wie leider bei solchen Projekten üblich, eine kleine, aber lautstarke Bürgerinitiative gegen den Straßenbahnbau gebildet, im wesentlichen Anwohner und Geschäftsleute, die die Tram nicht vor ihrer Haustür haben wollen. Dass die politischen Rechtsaußen in Bochum den Widerstand gegen den Neubau für ihre Zwecke genutzt haben, hat die Bürgerinitiative allerdings weit ins politische Abseits manövriert.

Niederflur-Eignung

Die Planung wird für die Langendreerer und auch die Wittener mit dem Versprechen der Bogestra schmackhaft gemacht, mit Fertigstellung der Strecke neue niederflurige Fahrzeuge vom Typ Variobahn zu erhalten. Dass 2015 die

bisher eingesetzten Bahnen ca. 35 Jahre auf dem Buckel haben werden und wirtschaftlich vertretbar wohl nicht mehr weiter zu unterhalten wären, erwähnt das Unternehmen dabei allerdings nicht.

Hier kommt auch ein weiteres Problem zum tragen. Teile der letzten Wittener Straßenbahnstrecke wurden in den vergangenen Jahren zwar niederflurtauglich ausgebaut, aber es fehlen Teilstücke. Am Ende der Fußgängerzone in der Wittener Bahnhofstraße wird die Strecke wieder eingleisig mit zwei Ausweichen hinter der Haltestelle Sprockhöveler Straße und an der Haltestelle Heven Hellweg. Beide Ausweichen und die Bahnsteige sind so kurz, dass sie nur von den bisherigen kurzen 6-Achsern befahren werden können. Die Strecke selbst verläuft in Heven weitgehend auf einem eigenen Gleiskörper abseits der Straßen, welche lediglich an mehreren Stellen gekreuzt werden. Dieser Abschnitt ist dringend sanierungsbedürftig. Die Bahnübergangs-Sicherungsanlagen entsprechen teilweise nicht mehr den Vorschriften der aktuellen BOSTrab. So kam es an einem der Bahnübergänge vor wenigen Wochen zu einer Kollision mit einem PKW. Im Jahr 2000 stellten Bogestra und Stadt Witten ihren Bürgern noch die Pläne für den komplett zweigleisigen Ausbau nach Heven vor. Hierfür sollte gar die Straße unter einer Eisenbahnbrücke abgesenkt werden, um das Lichtraumprofil für zwei Bahnen zu schaffen. Sogar vom Weiterbau über die Autobahn A43 hinweg bis zum Kernader See wurde geträumt.

Verkürzung?

Heute sind Zuschüsse des Landes und des Bundes dafür nicht mehr in Sicht. Alle Baumaßnahmen müssten Bogestra und Stadt Witten selbst finanzieren, und Letztere steht unter der Finanzaufsicht des Arnberger Regierungspräsidenten. So kam im Rahmen des Nahverkehrsplans eine weitere Option ins Spiel: die ganz- oder teilweise Stilllegung der Strecke zwischen der Wittener Innenstadt und Heven Dorf. Ein externer Gutachter prüft dies zur Zeit.

Angeführt wird neben den Kosten die notwendige Entflechtung der Bus- und Bahnlinien in diesem Bereich. Die Wittener Lokalpolitik scheint einen Erhalt der Strecke zu favorisieren, aber „nicht um jeden Preis“. Dies geschieht nicht zuletzt auf den Druck der Planungsworkshops in den Stadtteilen, die zur Zeit in Witten tagen.

Die Bogestra jedoch scheint an diesem Schienenstück nicht mehr das allergrößte Interesse zu haben. Dies könnte sich aber als Bumerang erweisen. Bisher haben die Wittener für den Straßenbahnverkehr den gleichen Preis bezahlt wie alle anderen Tramkunden in Bochum, Gelsenkirchen, Herne und Hattingen, sowohl direkt über den Fahrpreis als auch indirekt über die Umlage des Aufgabenträgers. Sie erhielten dafür aber nur eine Minderleistung in Form von Fahrzeugen unter den heute üblichen Standards. Bei einem Erhalt der Strecke wäre der Bogestra die Vergabe (und damit die Einnahmen) auch in Zukunft sicher. Tritt eine Buslinie an ihre Stelle, könnten im Rahmen einer Ausschreibung auch andere Anbieter zum Zuge kommen.

Vernachlässigung

Das Problem des mangelhaften Streckenzustands ist hausgemacht. Die 310 wurde lange Zeit unausgesprochen als Stilllegungskandidat gehandelt. Pläne aus der Zeit der Stadtbahneuphorie der 1970er und 1980er Jahre eröffneten die Möglichkeit, die U 35 von Bochum-Querenburg aus bis nach Witten zu verlängern. Investitionen in das bestehende Streckennetz wollte da niemand tätigen. Allerdings sind die Stadtbahnphantasien seit mehr als einem Jahrzehnt ad acta gelegt. Zeit genug also, überfällige Baumaßnahmen auszuführen. Eine weitere Option des Straßenbahnbaus stellt keine akzeptable Alternative zum Hevener Streckenast dar: Die Führung einer kurzen Stichstrecke bis zum Wittener Hauptbahnhof mit seinem geplanten neuen Busbahnhof wird sich, wenn überhaupt, nur langfristig realisieren lassen.

Die Bogestra möchte die Verknüpfung der beiden Themen „Umbau in Bochum“ und „Abbau in Witten“ in der Öffentlichkeit vermeiden. Man kann sie allerdings auch nicht trennen. Nicht nur, dass der Ausbaustand in Witten den Einsatz neuer Niederflurbahnen nicht zulässt. Würde Heven „abgehängt“, ginge der Verbindung ein Teil des Fahrgastpotentials verloren.

Wenn man von Heven erst mit dem Bus in die Wittener Innenstadt fahren müsste, um dort in die Bahn Richtung Bochum umzusteigen, wäre es für den Großteil der Hevener interessanter, direkt mit dem Bus zur Bochumer Uni und von dort aus mit der U 35 weiter zu fahren. Folglich wäre der angedachte 10-Minuten-Takt zwischen Witten und Langendreer in Frage gestellt, welcher aber gerade neben der Führung in die Bochumer Innenstadt den Anschluss an die S 1 in Langendreer bietet.

Die Verlegung der Linie 310 in den Siedlungskern von Langendreer ist nicht nur wünschenswert, sondern auch schon lange überfällig. Sie gehört nicht in die Wälder, sondern dahin, wo die Wohngebiete, die Einkaufsmöglichkeiten, aber auch die Schulen und Gaststätten sind.

Sich dies mit dem Rückbau der Strecke in Heven erkaufen zu wollen, ist jedoch widersinnig. Die Bogestra wird jetzt von ihren Versäumnissen in den letzten Jahren eingeholt, als man zu lange an den überzogenen Stadtbahnplanungen festhielt und dabei die bestehenden Straßenbahnstrecken sträflich vernachlässigt hat.

Besichtigung

PRO BAHN möchte sich ein Bild von der Strecke nach Heven und der geplanten neuen Trasse in Langendreer machen. Dazu treffen wir uns am 2. September um 14:30 Uhr an der Haltestelle Unterstraße in Bochum zu einer Streckenbegehung. Abfahrt der Linie 310 in Bochum Hbf um 14:17 Uhr, in Witten an der Bahnhofstr. (ca 200 m Fußweg vom Hauptbahnhof) um 14:06 Uhr (Anschluss vom RE 16 aus beiden Richtungen).

Ost-West-Tunnel Dortmund

Dortmund. (os) Die Stadt Dortmund und DSW21 haben sich auf einen Eröffnungstermin für den Ost-West-Tunnel geeinigt. Am 27. April 2008 wird auch die Dortmunder City schienenfrei, wenn die Linien 403 und 404 planmäßig durch den neuen Tunnel fahren. Die 404 zum Borsigplatz wird dann nicht mehr am Ostentor halten, sondern von der Reinolikirche direkt zur oberirdischen Haltestelle Geschwister-Scholl-Straße fahren. Im Verlauf der 403 werden zur Zeit die Straßenbahnhaltestellen Funkenburg, Am Zehnthof und Rüschebrinkstraße für einen niveaugleichen Einstieg zu den bestellten Niederflurbahnen umgebaut.

Elektronische Anzeigetafeln

Östliches Ruhrgebiet. (os/js) Im Rahmen der RBL-Einführung (siehe **Ruhrschiene 2007#1**) haben DSW21, Bogestra und HCR an wichtigen Bushaltestellen und in den Innenstädten elektronische Infotafeln aufgestellt, die in Echtzeit über die Abfahrten der Buslinien informieren. Die für den Fahrplanwechsel am 10. Juni geplante Inbetriebnahme verzögert sich jedoch noch um etwa drei Monate.

Dortmund verliert 5,3 Mio. €

Dortmund. (os) Am 4. Mai 2007 meldete die Westfälische Rundschau, Dortmund, dass die Stadt Dortmund 5,3 Millionen Euro für ihre Arbeiten rund um die Bahnhofsplannung 3do aufgewandt hat.

Hinterher ist man immer schlauer. Aber auch wenn man kein Freund des Superbahnhofs 3do war, sollte man der Stadt Dortmund zugestehen, dass sie Geld in die Hand nimmt, um in die Zukunft der Stadt zu investieren.

DB AG spart 200.000 €

Dortmund. (os) Noch zu Bundesbahnzeiten gab es für die S 5 in Dortmund ehrgeizige Plä-

ne. Am erst 1984 eröffneten Haltepunkt Dortmund-West war eine Verknüpfung von S 4 und S 5 vorgesehen. Doch der S 5-Bahnsteig lässt auf sich warten. Ebenso die Verlegung des Haltepunkts Dortmund-Barop zur U-Bahn- und Bushaltestelle Barop Parkhaus an der Stockumer Straße. Für die Verlegung des Haltepunkts Dortmund-Barop kam jetzt das Aus. Der vorgesehene Neubau der Bahnsteige an der Menglinghauser Straße inmitten dichter Wohnbebauung ist der Deutschen Bahn AG jetzt zu teuer. Sie möchte den Eigenanteil von 200.000 Euro nicht tragen. Damit spart auch das Land NRW seinen bereits zugesagten Förderanteil von 2,2 Millionen Euro.

Neulich in Bus & Bahn ...

(le) Eine Bahnkundin, Frau zu Kapfenstein, meldet uns: *Einer meiner geheimsten Wünsche ging in Erfüllung. Ich kam mit einem Lokführer ins Gespräch, derweil ich ihn anstrahle, lässt er die Mundwinkel hängen.*

„Schwere Schicht gehabt?“

„Da hab ich doch versucht die Verspätung rauszuholen, damit die Fahrgäste ihren Anschluss bekommen und was passiert? Mein Vorgesetzter erzählt mir: ‚Du willst doch gut beurteilt werden und noch mal weiterkommen. Wenn der Verbrauch für deine Lok steigt, sieht das aber schlecht aus.‘ Die Erklärung ‚Alles für die Fahrgäste‘ beantwortet er mit: ‚Kümmere dich nicht um die Fahrgäste, die kümmern sich auch nicht um dich!‘

Ich – auf jeden Fall – lobte ihn ganz heftig dafür, dass er sich um die Fahrgäste kümmert und darauf achtet, dass sie die Anschlüsse bekommen.

(dg) Durchsage im Duisburger Hauptbahnhof während des Warnstreiks der Gewerkschaft der Lokführer: „Wegen des Streiks kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen des Bahnverkehrs. Nutzen Sie alle Züge des Nah- und Fernverkehrs, auch wenn Sie nicht halten, ohne Aufpreis.“

RV Ruhr intern / Termine

Webmaster gesucht

(le) PRO BAHN Ruhr braucht nach dem berufsbedingten Weggang von Dominik Vinbruck einen neuen Webmaster, der den Internetauftritt auf der Website www.probahn-ruhr.de regelmäßig aktualisiert.

Für diese Aufgabe werden neben Grundkenntnissen der Textverarbeitung und Homepage-Erstellung und einem einfachen Internet-Zugang keine weiteren Voraussetzungen benötigt. Um die technischen Belange des Internetauftritts wird sich Matthias Oomen, der neue Webmaster von PRO BAHN NRW kümmern.

Interessenten wenden sich bitte an Holger Kohring oder Lothar Ebbers (siehe Kontaktadressen auf Seite 2).

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

Dienstag, 31.07.2007, 18:30 Uhr
„Grenz-Treff“, Treffpunkt  OB-Sterkrade, Gleis 1 (siehe **Ruhr-schiene 2007#2**, Seite 10)

Sonntag, 12.08.2007, 11–18 Uhr
Bahnhof zum 125jährigen Geburtstag des Bahnhofs in Geseke-Ehringhausen mit PRO BAHN-Stand, Bf Ehringhausen 

Sonntag, 19.08.2007
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Wenn eine ganze Burg zum Kloster wird: Lünen und Cappenberg
09:20 Uhr E Hbf  (ServicePoint)

Dienstag, 21.08.2007, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Dienstag, 29.08.2007, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Sonntag, 02.09.2007, 14:30 Uhr
ÖPNV-Exkursion „Linie 310“, Treffpunkt Bochum  Unterstraße (siehe Seite 10)

Montag, 03.09.2007, 19:30 Uhr
Ortsgruppe Dortmund, Limericks Irish Pub, Kampstr. 45, Dortmund,   Dortmund Hbf

Sonntag, 16.09.2007
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Viersen – gleich drei Städte
10:40 Uhr E Hbf  (ServicePoint)

Dienstag, 18.09.2007, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Dienstag, 25.09.2007, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 16.10.2007, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Samstag, 20.10.2007
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Besuch beim Nachbarn: Nijmegen
08:40 Uhr E Hbf  (ServicePoint)

Dienstag, 23.10.2007, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Montag 12. – Mittwoch 14.11.2007
PRO BAHN NRW auf der rail#tec 2007 in den Westfalenhallen Dortmund,  Westfalenhallen

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

Bitte hier abtrennen oder kopieren und einsenden. Oder einfach online Mitglied werden unter <http://www.pro-bahn.de/beitritt>
PRO BAHN e. V. • Friedrichstraße 95 • 10117 Berlin •  030 20181742  030 20962586

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 2007#3 • Regionalverband Ruhr)

Sie erleichtern uns die Arbeit mit einer
Einzugsermächtigung.

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Kontonummer

BLZ

Kreditinstitut

bin ich – bis auf Widerruf – einverstanden.

Datum, Unterschrift

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