



Planungsstand beim Rhein-Ruhr-Express

Düsseldorf. (js) Am 18.06.2009 wurde im Landtagsausschuss für Bauen und Verkehr der Planungsstand der Vorentwurfsplanung für den Streckenausbau zwischen Duisburg und Dortmund vorgestellt. Im Gegensatz zum Entwurf für den Abschnitt Köln-Duisburg (siehe **Ruhrschiene** 2009#1), der überwiegend auf Zustimmung gestoßen war, enthalten diese Pläne einige unangenehme Überraschungen und neue infrastrukturelle Zwänge.



An der bekannten Dortmunder Doppelbrücke über die Oestermärsch treffen sich der IC aus Hamburg und die Stadtbahn U 44. Hier würden nach den RRX-Plänen zwei zusätzliche Gleise für den RRX Richtung DO-Overeving entstehen.

Foto: Oliver Stieglitz

Von der Stadtgrenze Duisburg/Mülheim bis einschließlich Essen Hbf sind überhaupt keine Änderungen der Infrastruktur geplant. Hier bleibt es also bei je zwei Gleisen für die S-Bahn und den übrigen Verkehr, bis zum Überwerfungsbauwerk nahe der Stadtgrenze Essen

Fortsetzung auf Seite 3 >>>

In dieser Ausgabe:

- Rhein-Ruhr-Express
- VRR und DB Regio weitgehend einig
- STOAG zw. Optimierung und Kahlschlag
- Einladung zur Mitgliederversammlung
- Neuer Versammlungsort OG Dortmund

Inhalt & Adressen

Inhaltsverzeichnis

Titel	1
Planungsstand beim Rhein-Ruhr-Express	
Inhalt & Adressen	2
SPNV	6
VRV und DB Regio weitgehend einig	
Regionales	8
STOAG zwischen Optimierung und Kahlschlag	
RV Ruhr intern	11
Mitgliederversammlung des RV Ruhr	
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

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 *Ruhr-schiene* 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 Uentropener 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, Düsseldorf 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: Stefan Houbertz, Breslauer Str. 18, 41812 Erkelenz, ☎ 0163 6153265

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

Geschäftsstelle: Friedrichstraße 95, 10117 Berlin, ☎ 030 20181742, ☎ 030 20179967

>>> Fortsetzung von Seite 1

im Richtungsbetrieb mit der S-Bahn in der Mitte, auf Essener Stadtgebiet dann im Linieneinzelbetrieb mit den S-Bahn-Gleisen im Süden. Überleitungsmöglichkeiten zwischen S-Bahn- und Fernbahn-Gleisen gibt es im Bereich MH-Styrum und E-West.

Ausbau der S-Bahn-Gleise

Zwischen Essen und Bochum wird allein die S-Bahn-Strecke über E-Steele ausgebaut. Durch Verlagerung der Linien RE 16 und RB 40 auf die S-Bahn-Gleise soll die Strecke über BO-Wattenscheid für Fernverkehr und RRR entlastet werden. Dazu entsteht ein neues Gleis unabhängig von den Trassen der S 1 und S 3 vom Gleis 9 im Hbf zum Gleis 2 in Steele Ost.

In E-Steele werden die inneren Bahnsteiggleise der S 9 benutzt, bei der Ausfahrt Richtung Osten muss das Gegengleis der S 9 gekreuzt werden. Die heute von RE 16 und RB 40 benutzte Verbindung von den Gleisen 9 und 10 des Hbf nach E-Kray Süd mit niveaugleicher Einfädung in die Hauptstrecke soll planmäßig nicht mehr befahren und auf ein Gleis zurückgebaut werden.

In Steele Ost soll die S 3 wie schon lange geplant eine höhenfreie Einfädung aus Richtung Hattingen erhalten, so dass die heute die Kapazität dieser Strecke begrenzende niveaugleiche Kreuzung entfällt. Desweiteren sollen durch Aufstellung neuer Signale die Blockabstände auf der S-Bahn-Strecke zwischen E-Steele Ost und Bochum verkürzt werden.

Erst in Bochum Hbf sind direkte Infrastrukturverbesserungen an den vom RRR genutzten Gleisen geplant: Hier sollen die Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten zu den Bahnsteigen 4 und 6 durch Einbau von Weichen mit größerem Radius erhöht werden. *Mit ein wenig Weitsicht hätte der von PRO BAHN schon 2003 geforderte Weichenumbau bereits im letzten Jahr im Rahmen der ESTW-Einrichtung stattfinden können, als einige Weichen für eine geringfügige, aber für das RRR-Konzept nicht ausrei-*

chende Geschwindigkeitserhöhung ausgetauscht wurden. Zusätzliche Fahrbeziehungen, beispielsweise zusätzliche Überleitungen von und zu den S-Bahn-Gleisen sind nicht geplant.

Östlich von Langendreer soll eine neue Verbindungskurve für RE 16 und RB 40 von den S-Bahn-Gleisen in Richtung Witten entstehen. Sie ist höhengleich und eingleisig geplant, so dass die Züge aus Richtung Witten sowohl ihre Gegenrichtung, als auch die S-Bahn Richtung Dortmund und den Güterverkehr Richtung Witten kreuzen müssen.

Metrorapid-Ideen in Dortmund

Die größte Überraschung beinhalten die Planungen für den Dortmunder Hbf. Wie schon bei der Metrorapid-Planung wird vorgeschlagen, die RRR-Züge westlich des Hbf auszufädeln und über eine Ständerbrücke ganz in den Norden des Hbf an einen eigenen Bahnsteig mit den Gleisen 26 und 31 zu führen, während die Infrastruktur für den Fernverkehr unverändert bleibt. Der RRR 3 aus Richtung Dortmund-Mengede soll dagegen auf Gleis 18 kehren.

Um den Ostkopf zu entlasten, sollen die RRR-Linien 1, 4 und 6 dann über ein eigenes Gleispaar auf der Nordseite der bestehenden Gleise in Richtung Lünen geführt werden. Im Bereich DO-Oberving sollen die beiden Linien Richtung Hamm dann zweigleisig auf die Güterumgehungsbahn Richtung DO-Scharnhorst ausgefädelt und so mit geringfügig längerer Fahrzeit als heute wieder auf die Strecke Richtung Hamm gelangen.

Die Ausfädung in Oberving ist nicht sauber höhengleich geplant, obwohl dort genügend Platz vorhanden wäre. So müssen die RRR-Züge nach Lünen den Gegenverkehr aus Richtung Hamm kreuzen, während die beiden Linien in Richtung Hamm das Güterzuggleis von Scharnhorst nach Oberving queren.

Die grafische Darstellung der Vorentwurfsplanung ist im Ausschussprotokoll 14/913 enthalten, im Internet unter www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMA14-913.pdf abrufbar.

Die auch bei den Politikern im Ausschuss auf Erstaunen gestoßenen Pläne für Dortmund Hbf sind aus Fahrgastsicht abzulehnen. Hier wird das „Premiumprodukt RRX“ in die hinterste Ecke des Bahnhofs gerückt, mit weiten Wegen zum Regionalverkehr nach Südosten, zur Stadtbahn und zur Innenstadt. Dazu kommt, dass Dortmund mit nur einer Bahnsteigkante pro Richtung neue Zwänge schaffen würde. Bei jeder kleinen Störung sind so systemweite Auswirkungen sicher, zumal für den RRX 2 auch noch eine Bahnsteigwende vorgesehen ist. Außerdem würde so eine Weiterführung des RRX 3 Richtung Hamm weitgehend verbaut. Der heutige RE 4 wurde völlig vergessen.

Dortmund Hbf neu planen!

Grundsätzlich bleibt auch unverständlich, warum in Dortmund RRX und Fernverkehr aufwändig getrennt werden, obwohl sie auf beiden Seiten des Bahnhofs die selben Gleise benutzen und ähnliche Fahrzeiten aufweisen. Auch eine Überholung ist so nicht möglich, da der Fernverkehr einen etwas längeren Bahnsteigaufenthalt hat und schlechter beschleunigt, der RRX aber einen Umweg fahren soll. Wir fordern daher einen Halt der RRX-Züge zusammen mit dem Fernverkehr in der Mitte des Bahnhofs, die dafür von heute vier auf fünf bis sechs Bahnsteigkanten auszubauen ist. Dabei ist auch eine Verlängerung des RRX 3 nach Hamm zu berücksichtigen.

Die Führung der RRX-Züge über DO-Obereving mit Ausfädelung bereits im Westkopf ist zwar kreativ, aber sehr aufwändig und wenig zielführend. Besser wäre ein Neubau einer höhenfreien Ausfädelung Richtung Lünen östlich des Hbf, von der neben dem RRX auch der Fernverkehr Richtung Hamburg profitieren würde. Hierfür bietet sich eine Führung über die derzeit noch brachliegenden Flächen des ehemaligen Stahlwerks Westfalenhütte an. Die Strecke Dortmund–Hamm würde dann erst östlich des Bahnbetriebswerks Spähenfelde verlassen. Wir hatten diesen Vorschlag bereits 2001 gemacht, siehe unter [\[ruhr.de/projekte/do_westfalenuette.htm\]\(http://ruhr.de/projekte/do_westfalenuette.htm\) Hier ist die Stadt Dortmund gefordert, sich entsprechend in die Planung einzuschalten.](http://www.probahn-</p></div><div data-bbox=)

Der RE 16 ist ein Express

Zu begrüßen ist der Ausbau der S-Bahn zwischen Essen und Bochum, der unabhängig vom RRX schon seit langem geplant ist. Die Verbannung von RE 16 und RB 40 mutet zunächst wie eine Schikane der DB Projektbau gegen Abellio Rail an. Dieser Aspekt kann aber vernachlässigt werden, da die beiden Linien bereits für 2019 wieder ausgeschrieben werden – vorher ist ohnehin nicht mit einer vollständigen Umsetzung des Konzeptes zu rechnen.

Während die Verlegung der RB 40 auf die S-Bahn-Gleise ergänzt um einen Halt in BO-Langendreer sinnvoll erscheint und als „Express-S-Bahn“, die dann sinnvollerweise wieder in die Umläufe von S 5 und S 8 eingebunden wird, klassische Verbindungen wie Langendreer–Hagen wiederbelebt, gehört der RE 16 als schnelle Verbindung Hagen–Essen weiterhin auf die Ferngleise. Hier ist eine Verlängerung in Richtung Westen zu fordern, um die Kreuzung des Gegengleises bei der Einfahrt nach Essen zu vermeiden.

Negativ fällt auf, dass nicht nur im Dortmund Hbf, sondern auch in den nicht höhenfrei geplanten Ausfädelungen BO-Langendreer und DO-Obereving sowie in E-Steele und E-Steele Ost neue infrastrukturelle Zwänge geschaffen werden, die sich massiv auf mögliche Fahrplastrassen und die Betriebsqualität auswirken. Die von PRO BAHN geforderten zusätzlichen Verbindungen zwischen Fern- und S-Bahn in Mülheim Hbf und im Ostkopf von Bochum Hbf fehlen völlig, statt dessen wird die Verbindung im Ostkopf von Essen Hbf sogar teilweise rückgebaut. Hier ist eine Überplanung dringend notwendig!

Linienkonzept des Bundes

Das RRX-Konzept aus der Realisierungsstudie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sieht vier Hauptlinien vor,

die zwischen Dortmund und Köln einen 15-Minuten-Takt bilden:

- RRX 1 von Münster–Lünen nach Aachen,
- RRX 2 Dortmund–Köln,
- RRX 4 von Hamm zum Flughafen Köln/Bonn,
- RRX 6 von Minden nach Koblenz.

Dazu kommen die zwei Nebenlinien RRX 3 Dortmund–Gelsenkirchen–Oberhausen–Düsseldorf und RRX 5 Emmerich–Oberhausen–Düsseldorf, die beide nur zwischen Duisburg und Düsseldorf die RRX-Stammstrecke nutzen sollen.

Ein starrer 15-Minuten-Takt zwischen Dortmund und Köln ist aus Fahrgastsicht nicht notwendig und betrieblich auch schwierig, bedingt durch unterschiedliche Halte der Linien und die notwendige Berücksichtigung der Fernverkehrstrassen, die sich nur schwierig in ein starres Raster pressen lassen. Wichtig ist eine dichte Zugfolge mit Direktverbindungen und guten Anschlüssen entlang der tatsächlichen Wegekette.

Insbesondere der lange Linienweg des RRX 6 von Minden nach Koblenz ist ungünstig, da an beiden Streckenenden Trassenkonflikte mit dem Fernverkehr drohen, der dort mit jeweils zwei Zugpaaren je Stunde verkehrt. Ausgerechnet diese beiden Enden sollten im Sinne eines stabilen Betriebs keinesfalls miteinander verbunden werden.

Nicht berücksichtigt wurden die für 2010 vorgesehenen Verbesserungen für RE 2 und RE 11 (siehe S. 6 in diesem Heft). Statt dessen wird vorgeschlagen, auch den RE 2 von und nach Mönchengladbach zwischen Essen und Duisburg auf die S-Bahn-Gleise zu schicken.

PRO BAHN wird im Herbst diesen Jahres ein Linienkonzept vorlegen, das auf den starren 15-Minuten-Takt verzichtet, dafür aber auch für Orte abseits der RRX-Hauptstrecke bessere Verbindungen schafft.

Entfallende Haltepunkte

Wattenscheid soll nun doch Linienhalt für zwei RRX-Linien werden. Für den RE 16 ist statt dessen ein Halt in BO-Höntrop vorgesehen, für die RB 40 dort und in E-Steele. Der derzeit nur

von der RB 40 bediente Halt E-Kray Süd soll komplett entfallen.

Zwischen Dortmund und Hamm werden die Linien RRX 4 und 6 beide nur in Kamen halten. Über die zukünftige Bedienung der übrigen vier Halte findet sich keine Aussage in der Planung. Klar ist aber, dass eine überlagerte Regionalverkehrslinie im Ostkopf des Dortmunder Hbf in einer Fahrtrichtung den Fernverkehr der Gegenrichtung kreuzen muss.

Schön, dass jetzt auch die DB zur Erkenntnis gekommen ist, dass Wattenscheid Linienhalt von mindestens zwei Linien werden muss. Unser Vorschlag wäre allerdings der RE 16 plus eine oder zwei RRX-Linien, um so Direktverbindungen nach Dortmund, Hagen und Düsseldorf sowie mindestens zweimal stündlich nach Bochum und Essen anzubieten.

Die Untersuchung von Linienhalten in D-Benrath und K-Mülheim war nicht Bestandteil des Untersuchungsauftrags. Hier ist nun die Landesregierung gefordert, genau diese Untersuchung zu beauftragen.

Schade wäre der Wegfall des Haltepunkts E-Kray Süd mit für einen Studententakt beachtlichen 643 Ein- und Aussteigern am Tag (gezählt im Jahr 2004), zumal die Renovierung der Station für die zweite Modernisierungsoffensive (MOF 2) vorgesehen ist.

Ortstermin in Dortmund

Am Donnerstag, den 20.08., führen wir zusammen mit dem VCD eine Besichtigung der geplanten Trasse im Raum Dortmund durch.

Dazu treffen wir uns in Bochum Hbf um 17:30 Uhr vor dem Reisezentrum. Wir fahren mit dem RE 6 nach Dortmund und sehen unterwegs die Lage der geplanten Ausfädelung der RRX-Gleise.

Vom Hbf aus geht es mit der Stadtbahn zur Haltestelle Geschwister-Scholl-Straße (U 44, Ankunft ca. 18:30 Uhr), wo wir die Lage der neuen Gleise Richtung Obereving besichtigen.

Ab 19:30 Uhr diskutieren wir im VCD-Büro, Liebigstr. 46, mit Herrn Kahrmann vom Stadtplanungsamt Dortmund über diese Planung.

VRR und DB Regio weitgehend einig

Gelsenkirchen/Unna. (le) Am 18.6. hat der Verwaltungsrat des VRR ein mit DB Regio ausgehandeltes Eckpunktepapier abgesegnet. Hierin wird ein verbessertes S-Bahn- und RE-Konzept vereinbart, neue Fahrzeuge sollen eingesetzt werden, die Vertragslaufzeiten ändern sich, Preisnachlässe durch die DB und zusätzliche Mittel des Landes sollen ermöglichen, dass das Angebot, das im RE-Bereich ausgeweitet wird, ohne zusätzliche Belastung der Kommunen finanziert werden kann. Strategisch wichtig ist, dass die Pönale für Schlechtleistungen der DB erhöht werden (insbesondere entfallen bisherige Deckelungen) und der VRR an den Einnahmezuwächsen der DB beteiligt wird, sofern sie 2,75 % im Jahresvergleich übersteigen.

Das S-Bahn-Konzept sieht eine neue Linieneinführung im Knoten Düsseldorf vor. Die S 1 wird zukünftig bis Solingen Hbf verlängert, die S 11 fährt im Gegenzug nach Düsseldorf Flughafen Terminal, die S 7 entfällt dadurch. Durch eine somit mögliche neue Staffelung der Fahrten auf der Düsseldorfer Stammstrecke vor allem zwischen Hauptbahnhof und Derendorf kann der Fahrplan entspannt werden, gleiches gelingt in den Knoten Essen und Wuppertal.

Auf der S 5 entfällt montags bis freitags der zweite stündliche Kurs zwischen Witten und Hagen. Stattdessen wird von Dortmund nach Witten an allen Tagen ein Halbstundentakt der S 5 eingeführt, der in Witten wendende Kurs hat Anschluss an die RB 40 von und nach Hagen.

Durch den zukünftigen Einsatz von Doppeltraktionen auf der S 1, S 6 und S 8 werden die Kapazitäten hier deutlich erhöht, dadurch kann zukünftig auch auf die Verdichterzüge zwischen Ratingen Ost und Düsseldorf verzichtet werden, während die HVZ-Fahrten nach Langenfeld (beide Richtungen) und Wuppertal-Vohwinkel (nur in Lastrichtung) im heutigen Umfang erhalten bleiben und umlaufmäßig zusammengelegt werden. Diese Änderungen sollen bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 umgesetzt werden. Durch die Beschaffung weiterer S-Bahn-Triebwagen der Baureihe ET 422 können zukünftig alle Linien mit Neufahrzeugen gefahren werden, was schrittweise bis Ende 2012 umgesetzt werden soll.

Beim RE-Konzept wird der RE 2 von Münster über Recklinghausen und Essen ab Duis-

burg nach Düsseldorf geführt. Er tauscht dafür die Fahrplanlage mit der RB 42 und soll auch in Münster-Albachten und im Spät- und Nachtverkehr in Recklinghausen Süd halten. Im Gegenzug fährt zukünftig der RE 11 stündlich von Hamm (abends und am Wochenende Dortmund) über Essen und Duisburg nach Mönchengladbach. Aufgrund der Fahrplanlage in Nähe des Berliner ICE kann der RE 11, mit Ausnahme der ersten beiden Züge Richtung Mönchengladbach, Nordbögge und Dortmund-Scharnhorst nur alternierend bedienen. Aus diesem Grund wird am Wochenende tagsüber der RE 3 nach Hamm verlängert, damit diese Halte stündlich bedient werden. Abends und nachts übernimmt der RE 1 wie bisher alle Zwischenhalte zwischen Dortmund und Hamm.

Paderborn ist zukünftig mit dem RE 1 erreichbar, der zweistündlich von Hamm nach Paderborn verlängert wird und tagsüber zwischen Dortmund und Hamm nur noch in Kamen hält.

Zur Erhöhung der Kapazitäten erhalten RE 1, RE 2 und RE 5 je einen zusätzlichen Doppelstock-Wagen. Damit RE1, RE2 und RE5 ihre Fahrzeiten einhalten können, müssen dafür die vorhandenen Loks der Baureihe 146 aufgerüstet werden. Der Wermutstropfen in diesem Konzept: Der knappere Fahrplan des RE 11 erfordert den Einsatz von Triebwagen der Baureihe ET 425 in Doppeltraktion, die hierfür modernisiert werden sollen. Fahrplanmäßig wird das neue RE-Angebot im Dezember 2010 umgesetzt, der Einsatz der neuen Fahrzeuge erfolgt schrittweise bis Ende 2011.

Das neue RE-Konzept hat auch Auswirkungen im Bereich des Nahverkehrszweckverbands Westfalen-Lippe (NWL). So sind umfangreiche Mehrleistungen auf dem RE 1 und dem RE 11 vorgesehen. Die erforderlichen Finanzmittel können wohl dadurch aufgebracht werden, dass DB Netz zum Fahrplanwechsel im Dezember die Regionalfaktoren für Züge auf den Regionalnetzen absenkt. Da ab Ende 2010 der Fernverkehr auf der Mitte-Deutschland-Verbindung auf nur noch drei Zugpaare reduziert werden soll, die auch in anderer Zeitlage verkehren (die bisherige Fahrplantrasse westlich von Hamm wird durch den RE 11 belegt), wird nach Lösungen gesucht, weitere Verbindungen zwischen Paderborn und Kassel einzurichten.

Hierfür kommt nur eine zweistündliche Verlängerung der RB 89 von Paderborn nach Kassel in Frage. Probleme bereitet hier wohl die Bestellung der Züge auf hessischem Gebiet durch den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV).

Während die Vertragslaufzeit des S-Bahn-Vertrags um fünf Jahre auf Dezember 2023 verlängert wird, gehen die Linien des RE-Konzepts im Dezember 2016 in den Wettbewerb. Damit dies durchgängig umgesetzt werden kann, werden auch die Vertragslaufzeiten der benachbarten Zweckverbände NWL und NVR angepasst.

Der Vertriebsvertrag des VRR mit DB Regio wird für die S-Bahn bis 2023 verlängert.

Mitfinanzierung durch die DB

Neben DB Regio (Preisnachlässe u. a. bei Energie) wird auch das Land sich an der Finanzierung des SPNV im VRR beteiligen. Hierbei werden für 2009 und 2010 Haushaltsreste aus dem ÖPNV-Etat eingesetzt, ab 2011 erfolgt eine Revision der Verteilung der SPNV-Mittel auf die drei Zweckverbände. Zur Berechnung wird kurzfristig ein Gutachten auf Grundlage des neuen RE-Konzepts beauftragt.

In den nächsten Wochen und Monaten sollen die letzten Details ausgehandelt und das Ganze in ein neues Vertragswerk überführt

werden. Nach der Veröffentlichung der entsprechenden Bekanntmachung im EU-Amtsblatt hat der die Interessen der in Deutschland tätigen internationalen Verkehrskonzerne vertretende Verband Mofair gegen die vorgesehene Vertragsanpassung Beihilfeschwerde bei der EU-Kommission eingelegt. Nach seiner Ansicht werde die bisherige Überkompensation von bisher 45 Mio € pro Jahr auf 71 Mio € erhöht, da die DB für den Zugkilometer S-Bahn im VRR 11 € erhalte, bei der Ausschreibung der S-Bahn Stuttgart aber vergleichbare Leistungen für nur 6 € angeboten habe.

Kommentar

Natürlich erfüllt der neue Vertrag zwischen VRR und DB Regio nicht alle Wünsche. Nach der Niederlage in erster Instanz stand der VRR vor einem Dilemma: Eine Erfüllung der Forderungen der DB hätte bedeutet, dass die überwiegend klammen Mitgliedskommunen zur Kasse gebeten worden wären. Das Land war nur bereit, bei einer Verhandlungslösung mit der DB finanziell einzuspringen. Insofern blieb nur der Weg, im Rahmen der Verhandlungen möglichst viel herauszuholen. Und gegenüber den Ausgangspositionen wurde da einiges erreicht, nicht nur finanziell, sondern auch strategisch.

Das neue RE-Netz bietet viele Vorteile, vor allem für den Emscher-Lippe-Raum und das angrenzende Münsterland, hat aber auch ein paar Schwächen. So kehrt der unbeliebte ET 425 auf die Strecke Dortmund-Essen-Duisburg zurück, zwischen Duisburg und Mönchengladbach verkehrt gar nur noch dieser Fahrzeugtyp. Die kleineren Halte zwischen Dortmund und Hamm verlieren tagsüber den Halt des RE 1.

Und die Vertaktung der RE zwischen Duisburg und Düsseldorf wird noch schlechter: Vor dem RE 1 fährt nach Wegfall des RE 11 32 Minuten lang kein anderer RE. Hier muss in der Hauptverkehrszeit durch optimierten Einsatz der RB 35 möglichst gut für Entlastung gesorgt werden, wir werden dazu konkrete Vorschläge machen. Die Verlängerung des RE 1 nach Pa-

derborn hingegen kann nur begrüßt werden. Die Fahrplantrasse ist wesentlich entspannter als die des bisherigen RE 11, eine tägliche Schnellverbindung nicht nur nach Düsseldorf, sondern auch nach Köln und Aachen ist ein Gewinn für

die Hellwegstrecke, die den Wegfall weiterer Fernverkehrszüge in Richtung Westen verschmerzen lässt. In Richtung Osten muss aber nachgebessert werden, um den Anschluss an den Knoten Kassel nicht zu verlieren.

STOAG zwischen Optimierung und Kahlschlag

Oberhausen. (le) Am 14.06. ist der neue STOAG-Fahrplan in Kraft getreten. Dabei wurde das durch das Haushaltssicherungskonzept der Stadt für die Jahre 2009 bis 2012 vorgesehene Einsparungsziel bei der STOAG schon vorzeitig erfüllt (wir berichteten kurz in **Ruhrschiene 2009#1). Das neue Fahrplanangebot soll rund 2 Mio € jährlich einsparen, erst für 2012 war von der Stadt eine Einsparsumme von 2,174 Mio € vorgegeben.**

Ein wichtiger Punkt im Sparprogramm ist der Wegfall der Linie SB 95 (Holten–Neue Mitte–Dümpten). In der Schwachverkehrszeit (SVZ) verkehrt die zwischen Holten und Neuer Mitte parallel laufende Linie SB 96 jetzt halbstündlich statt stündlich, zwischen Neuer Mitte und Dümpten gibt es in dieser Zeit nur noch stündliche Fahrten der Linie 953, ansonsten ist das Angebot in den betroffenen Relationen halbiert worden, was schon anlässlich der Aufspaltung des früheren CE 96 in SB 95 und SB 96 befürchtet wurde. Da der Wegfall des SB 95 in der Schülerspitze nur in geringem Umfang durch E-Wagen kompensiert werden muss, wirkt sich die Einsparung von tagsüber vier Kursen deutlich aus.

Des Weiteren wurde erstmals seit vielen Jahren wieder ein Sommerferienfahrplan eingeführt, bei dem die Linien SB 90 und SB 94 tagsüber alle 20 statt alle 10 Minuten und ab 18 Uhr alle 30 statt alle 15 Minuten verkehren. Samstags tagsüber bleibt es hingegen beim 15-Minuten-Takt.

Damit wurde gerade auf der auslastungsstärksten Linie der STOAG (SB 90) das Angebot halbiert, so dass in den Ferien kleine Ortsteile wie Biefang von Sterkrade aus häufiger bedient werden als Schmachtendorf Mitte. Erschwerend kommt hinzu, dass einfach diejenigen Umläufe des SB 90/94 gestrichen wurden, die am Hauptbahnhof wendeten. Dadurch war der Restfahrplan einerseits sehr schlecht mit

den parallel laufenden Linien wie z. B. 952 und 976 (Königshardt) und 143 (Alstaden) koordiniert (zwei oder drei Busse in wenigen Minuten, dann rund 15 Minuten kein Angebot), andererseits stimmten die Anschlüsse auf wichtige Züge nicht, so von Schmachtendorf, Alsfeld und Königshardt am Bahnhof Sterkrade Richtung Duisburg und von Alstaden am Hauptbahnhof Richtung Essen.

NE-Netz gestrafft

Weiterhin wurde das NE-Netz gestrafft. Statt bislang 16 STOAG-Bussen (zuzüglich Kurse von Nachbarbetrieben) sind nur noch 12 im Einsatz. Dabei wurde aber nicht einfach eine Ausdünnung vorgenommen, sondern ein neues System eingeführt: Statt bisher einer stündlichen Sternfahrt am Sterkrader Bahnhof treffen sich jetzt die Linien zu zwei Zeitpunkten dort, so dass die Pulkfahrten auf der Trasse verkleinert wurden und gleichzeitig neue Anschlusspunkte im Stadtgebiet entstanden, wodurch insbesondere Umsteigeverbindungen innerhalb von Alt-Oberhausen deutlich schneller wurden.

Im Norden bedienen drei TaxiBus-Linien die Bereiche Brink, Venn und Kleekamp sowie die Querrelation von Biefang über Holten nach Barmingholten. Deutliche Erschließungslücken bestehen allerdings an der Duisburger Straße (Babcock) und der Teutoburger Straße, ebenso fehlen wichtige Netzschlüsse, z. B. zwischen Osterfeld und Vondern.

Dieses Nachtnetz war im Vorfeld von PRO BAHN im Grundsatz begrüßt worden, da dadurch in zahlreichen Relationen zeitlich auseinanderliegende Verbindungen entstehen. So führen bislang vier Linien zeitgleich auf unterschiedlichen Routen von Sterkrade nach Schmachtendorf, jetzt gibt es halbstündlich Verbindungen. Der Betriebsschluss der NE-Linien blieb weitgehend unverändert, in der Woche sind nach 1 Uhr sogar noch einige Verbindungen hinzu gekommen.

Ist 21 Uhr schon Nacht?

Größter und kritischster Teil des Sparprogramms ist das Vorziehen des NE-Betriebs von etwa 23 Uhr auf 21 Uhr. Zwar verkehren bis nach 23 Uhr alle Gemeinschaftslinien mit den Nachbarstädten weiter, so z. B. die Linien 112, SB 91 und 908 im Halbstundentakt, die Gemeinschaftslinien mit MVG und EVAG enden in dieser Zeit jedoch kurz hinter der Stadtgrenze am Hauptbahnhof (122), im Knappenviertel (143) und an der Neuen Mitte (185). Weiterhin wird in dieser Zeit das Oberhausener NE-Netz durch eine achte Linie ergänzt, um den Oberhausener Osten, Lirich und Buschhausen zweimal stündlich vom Hauptbahnhof aus anzufahren, allerdings systembedingt nicht im Halbstundentakt, sondern mit Lücken bis zu 45 Minuten. NE 10 und NE 11 fahren in dieser Zeit als Rumpflinien nur innerhalb von Oberhausen.

Insgesamt ergibt sich eine sehr unausgewogene Bedienung. Zahlreiche Hauptäste, die bisher abends vier- bis sechsmal stündlich bedient wurden, haben jetzt nur noch einen Stundentakt, auf anderen sind durch Überlagerung von NE- und stadtgrenzüberschreitenden Linien zwar drei Fahrten im Angebot, davon aber zwei fast zeitgleich.

Während von Duisburg bis Dortmund alle Ruhrgebietsstädte, selbst Mittelstädte wie Moers, Gladbeck, Castrop-Rauxel und Witten, im Abendverkehr bis mindestens 23 Uhr auf Hauptästen zumindest einen Halbstundentakt anbieten, ist Oberhausen damit jetzt Schlusslicht im Revier. Gleichzeitig wurde das Netz

ausgedünnt, rund ein Drittel aller Haltestellen werden nach etwa 21:30 Uhr gar nicht mehr angefahren. Besonders betroffen ist der Stadtteil Osterfeld. So gibt es an der zentralen Haltestelle Osterfeld Mitte insgesamt nur noch vier Abfahrten in der Stunde, vor dem Fahrplanwechsel waren es noch 20! Nach Klosterhardt waren von hier aus bisher sechs Fahrten auf vier verschiedenen Wegen im Angebot, jetzt ist es eine einzige.

In der Ratsvorlage waren Vergleichsstädte für den NE-Verkehr aufgeführt, dabei wurden allerdings zu den wirklich vergleichbaren Städten Münster und Krefeld falsche oder unvollständige Angaben gemacht. Als Begründung wurde von der STOAG auch das besonders hohe Angebot in Oberhausen in den Abendstunden angeführt, das rund 50% über dem von Vergleichsstädten liege. Da jetzt der Buseinsatz um gut 50% reduziert wurde, bietet die STOAG nur noch 75%, wegen der Unausgewogenheit in vielen Bereichen sogar nur 50% des Angebots anderer Städte.

Diskussion und Protest

PRO BAHN hatte im Vorfeld in langen Diskussionen mit der STOAG und der örtlichen Politik versucht, diesen Punkt des Sparkonzepts abzuwenden. Nachdem dies nicht gelang, führten wir nach dem Fahrplanwechsel eine Aktion im Abendverkehr durch, bei der wir auf über 1.500 verteilten Flugblättern die Fahrgäste zum massiven Protest aufriefen. Wir zeigten ebenfalls auf, dass der Fahrgast die STOAG dadurch treffen kann, dass er sein VRR-Ticket bei einem anderen Betrieb erwirbt.

Die Resonanz bei den betroffenen Fahrgästen war überwiegend positiv, besonders viel Zustimmung erhielten wir von den Busfahrern. Allerdings zeigte sich, dass in dieser Zeit überwiegend Fahrgäste unterwegs sind, die nicht gerade geübt sind im Leserbriefschreiben oder Beschwerdeführen. Schon jetzt ist zu merken, dass die Nachfrage abends deutlich eingebrochen ist. Ein Fahrgast sagte uns bei der Flugblattaktion: „Abends kann man nicht mehr mit

der STOAG fahren“. Das scheinen auch viele andere inzwischen so zu sehen.

Näheres zu unserer Aktion zum STOAG-Fahrplanwechsel ist auf der Website www.pobahn-ruhr.de zu finden.

Kommentar

Um es von vornherein klarzustellen: PRO BAHN widersetzt sich nicht den Sparvorgaben, die in einer hochverschuldeten Stadt wie Oberhausen auch für den ÖPNV gesetzt werden. Wir haben die deutlichen Einsparungen in den letzten Jahren begleitet und akzeptiert, weil sie weitgehend mit Augenmaß vorgenommen wurden. Wenn jetzt aber dieses Augenmaß völlig verloren geht und das Abendangebot so weit zurückgeschraubt wird, dass es in vielen Bereichen nicht mehr präsentabel ist, können wir nicht mehr uneingeschränkt für die Nutzung des ÖPNV werben.

Und wenn vom STOAG-Vorstand nur argumentiert wird, dass sich die Fahrgäste schon an das neue Angebot gewöhnen werden, bei dem sie ja vielfach mehr als eine Fahrmöglichkeit pro Stunde haben, so wird hier Abendverkehr und Nachtverkehr in einen Topf geworfen. Das neue NE-Netz ist intelligent und bietet trotz Einsparungen für die meisten Fahrgäste ein besseres Angebot als das alte, ist aber auch mit den Ergänzungen absolut nicht ausreichend für eine Abendbedienung, die viele Fahrgäste auf dem Weg von der oder zur Arbeit, von Kultur-, Bildungs- oder Vereinsveranstaltungen nutzen müssen, während im Nachtverkehr überwiegend echte Freizeitfahrgäste (Nachtbummler) zu finden sind. Alle Erfahrung zeigt, dass in Großstädten solch massive Ausdünnungen im Abendverkehr auch Auswirkungen auf die Nachfrage in anderen Betriebszeiten haben. Das Angebot in einer Stadt wird vom Fahrgast nur so gut bewertet, wie auch der schwächste Teil hiervon ist.

Keiner ist so naiv zu glauben, dass dies die letzte Einsparrunde bei der STOAG war. Das „Vorbild“ Hagen, wo bereits letztes Jahr der Abendverkehr auf NE-Format eingeschrumpft

wurde, zeigt es: Dieses Jahr wurden die nächsten massiven Streichungen vorgenommen, besonders betroffen sind Hauptäste mit bislang dichtem Angebot. Und das pikante an der ganzen Sache: Oberhausen und Hagen haben neben Düsseldorf immer noch die höchsten Angebote an Wagen-Kilometern pro Einwohner im VRR, nur als Fahrgast merkt man das oft nicht mehr. Und wenn dann die Fahrgastzahlen zurückgehen, werden die Sparkommissare erneute Angebotsreduzierungen fordern.

Alternative: Sparen am Tag

Dabei sind die Alternativen für die STOAG klar: Weitere maßvolle Einschnitte im Liniennetz tagsüber auf wirklich schwach nachgefragten Abschnitten. Dafür muss allerdings das Tagesnetz neu verknüpft werden, müssen neue Fahrpläne konstruiert werden, und genau das wollte die STOAG mit aller Gewalt vermeiden. Dabei lagen verschiedenste Pläne bereits auf dem Tisch, nicht nur Ideen von PRO BAHN. Und die Rechnung ist ganz einfach: Wenn die STOAG tagsüber ein Fahrzeug weniger einsetzen muss, spart sie 12 bis 15 Fahrerstunden ein. Da muss sie abends sechs bis zehn Kurse streichen, um auf den gleichen Effekt zu kommen. Und wenn das eingesparte Fahrzeug im Tagesverkehr ganz wegfällt (also kein zusätzlicher E-Wagen-Einsatz erforderlich wird), werden auch noch die Vorhalte- und Kapitalkosten hierfür eingespart.

Natürlich ist das der mühsamere Weg, bei dem wir die STOAG gerne begleitet hätten. Die jetzt gefundene Radikalmethode auf dem Rücken vieler Fahrgäste musste unseren massiven Widerstand hervorrufen, da so die Abwärtsspirale droht.

Es ist schon erschreckend, wie die Qualität der STOAG in letzter Zeit gelitten hat. Ein paar Beispiele: Der Heiligabendfahrplan, bei dem schon vor 14 Uhr auf stündlichen NE-Verkehr umgestellt wurde, obwohl noch zahlreiche Läden geöffnet waren. Im Mai Bauarbeiten auf der Trasse mit Ausfall der Straßenbahn erstmals auch außerhalb der Schulferien – ohne Ersatz-

verkehr für die Straßenbahn tagsüber und ohne entsprechende Korrektur der Internetauskunft. Immer wieder Berichte über ganz ausgefallene Buskurse. Immer wieder Standardbuseinsatz auf Linien, die mit Gelenkbussen befahren werden sollen.

Ende eines Vorzeigebetriebs

Mitte der 1990er Jahre stieg die „neue STOAG“ unter einer engagierten Führung zu einem Vorzeigebetrieb im Ruhrgebiet auf. Eins der Erfolgsrezepte: dichter Verkehr auf wichtigen Hauptachsen. Genau das Netz der Strecken, die alle 10 Minuten oder dichter befahren werden, ist in den letzten Jahren um rund die

Hälfte geschrumpft, und in den Sommerferien besteht es fast nur noch aus der Straßenbahn 112 und dem SB 91. Unter den neuen Verantwortlichen droht die STOAG zum Negativvorbild im Revier zu werden.

Aber auch die städtische Politik ist gefordert: Wenn jetzt ein zweites, sogar neu erstelltes städtisches Parkhaus „vorläufig“ gebührenfrei genutzt werden darf, wird verkehrspolitisch ein schlimmes Zeichen gesetzt. Der Vertrauensvorschuss, den die Politiker den STOAG-Planungen gewährten, ist aufgebraucht. Ab jetzt müssen sie das Unternehmen genauer prüfen und die politischen Vorgaben inhaltlich klarer formulieren.

Mitgliederversammlung des RV Ruhr

Am Samstag, den 05.09.2009 findet unsere Mitgliederversammlung in Hamm statt. In diesem Jahr bieten wir vor der Versammlung ein umfangreiches Rahmenprogramm. Wir beginnen mit einer Exkursion zur neuen Werkstatt der eurobahn in Hamm-Heessen. Um 12:40 Uhr treffen wir uns am Servicepoint im Bahnhof Hamm und fahren dann gemeinsam mit der eurobahn (in Richtung Bielefeld) um 12:49 Uhr nach Heessen und laufen von dort zur Werkstatt am Sachsenweg. Unser Besuch dort wird etwa 1,5 Stunden dauern.

Im Anschluss an die Besichtigung werden wir uns das im Umbau befindliche Umfeld des Haltepunktes in Heessen anschauen und das Busnetz in Hamm erkunden, welches in den vergangenen Jahren umfangreich verändert wurde. Die Exkursion endet in der Innenstadt am Tagungsort.

Unsere Mitgliederversammlung wird ab 17 Uhr in den „Zunft-Stuben“ des Kolpinghauses (Oststr. 53, 59065 Hamm) stattfinden.

Es ist folgende Tagesordnung vorgesehen:

- 1) Begrüßung und Vorstellung
- 2) Wahl des Versammlungsleiters;
Wahl des Protokollführers
- 3) Abstimmung über die Tagesordnung


- 4) Bericht des Vorstandes und Aussprache
- 5) Entlastung des Regionalvorstandes
- 6) Wahlen zum neuen Vorstand
- 7) Wahl der Kassenprüfer
- 8) Anträge
- 9) Neuzuschnitt der Regionalverbände
- 10) Perspektiven/Ausblick 2010

Damit wir die Anreise nach Hamm mit Gruppentickets, den Besuch bei der eurobahn und die Mitgliederversammlung planen können, bitten wir diesmal um eine möglichst frühzeitige Anmeldung. Per Mail unter kohring@probahn-ruhr.de oder telefonisch unter 02381/487319 (Kohring).

Anreiseinformation für Nachzügler:


Von der „insel“ vor dem Bahnhof mit den Bussen der Linien 1 und 3 nach Werries (zum Maxipark oder Wendepplatz) bis zur Haltestelle „Widumstraße“. Dem Straßenverlauf etwa 50 m bis zum Kreisverkehr folgen und bei Spielwaren Kremers in die Oststraße einbiegen.

Für den Vorstand


(Holger Kohring, Vorsitzender)

Termine




Sonntag, 16.08.2009

Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Naturpark Schwalm-Netze
09:00 Uhr E Hbf , Fußgängerüberweg zum Willy-Brandt-Platz

Dienstag, 18.08.2009, 19:30 Uhr

Arbeitsgruppe Essen

Mittwoch, 19.08.2009, 19:00 Uhr



Podiumsdiskussion der OB-Kandidaten Ullrich Sierau (SPD), Joachim Pohlmann (CDU/F.D.P.), Mario Krüger (Bündnis 90/GRÜNE), Helmut Manz (Linke, angefragt) zu Verkehrsthemen
Dietrich-Keuning-Haus, Leopoldstr. 50–58, 44147 Dortmund
  Dortmund Hbf,  Leopoldstraße

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

Donnerstag, 20.08.2009, 17:30 Uhr

Besichtigung der RRX-Planungen im Raum Dortmund (siehe Seite 5)

Donnerstag, 20.08.2009, 19:30 Uhr

Diskussion über RRX-Planungen in Dortmund mit Burckhard Kahrmann (Stadtplanungsamt), VCD-Büro, Liebigstr. 48, Dortmund
 Vinckeplatz,  Saarlandstraße

Dienstag, 25.08.2009, 20:00 Uhr

O.Tram Oberhausen

Donnerstag, 03.09.2009, 19:30 Uhr

Ortsgruppe Dortmund


Samstag, 05.09.2009, 12:40 Uhr

Exkursion zur Werkstatt der eurobahn (siehe Seite 11)

Samstag, 05.09.2009, 17:00 Uhr

Jahreshauptversammlung des RV Ruhr (siehe Seite 11)

Samstag, 12.09.2009

Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Überraschungstour
10:15 Uhr E Hbf , Fußgängerüberweg zum Willy-Brandt-Platz

Dienstag, 15.09.2009, 19:30 Uhr

Arbeitsgruppe Essen

Dienstag, 22.09.2009, 20:00 Uhr

O.Tram Oberhausen

Donnerstag, 01.10.2009, 19:30 Uhr

Ortsgruppe Dortmund

Dienstag, 20.10.2009, 19:30 Uhr

Arbeitsgruppe Essen

Dienstag, 27.10.2009, 20:00 Uhr

O.Tram Oberhausen

Mo., 09.11. bis Mi., 11.11.2009

Messe „#rail2009“ mit Beteiligung von PRO BAHN NRW, Westfalenhallen Dortmund


Arbeitsgruppe Essen, Bottrop, Mülheim: Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstr. 11, Essen,   Essen Hbf

O.Tram Oberhausen: „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen,   Oberhausen Hbf

Ortsgruppe Dortmund: „Kraftstoff“, Augustastraße 2 (Ecke Rheinische Straße), Dortmund,  Westentor (U 43/U 44)

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.

Na, interessiert an PRO BAHN?

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.

Sie erleichtern uns die Arbeit mit einer
Einzugsermächtigung.

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Nachname, Vorname

weitere Namen (bei Familienmitgliedschaft)

Straße, Hausnummer

PLZ, Wohnort

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.) Beruf (freiwillig)

Datum, Unterschrift

(Ruhrschiene 2009#3 • Regionalverband Ruhr)

Kontonummer

BLZ

Kreditinstitut

bin ich – bis auf Widerruf – einverstanden.

Datum, Unterschrift

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