



Konkrete Pläne für den Rhein-Ruhr-Express

Düsseldorf. (js) Ende November 2008 wurde der Planungsstand der Vorentwurfsplanung für den Streckenausbau zwischen Köln und Duisburg vorgestellt. Die entsprechende Planung für den östlichen Streckenteil befindet sich derzeit in Abstimmung mit dem Bund und den Zweckverbänden und wird voraussichtlich in diesem Jahr vorgestellt.



Zwischen Köln-Mülheim und Düsseldorf-Reisholz soll der Güterverkehr zukünftig im Regelfall die S-Bahn-Gleise benutzen, so dass auf den Ferngleisen zusätzliche Kapazitäten für den RRR entstehen. Dazu werden die S-Bahn-Gleise durchgängig zweigleisig ausgebaut. Dies ist bis auf den notwendigen Abriss und Neubau des Empfangsgebäudes in Leverkusen Mitte problemlos möglich. Neue Weichenverbindungen in K-Mülheim, Leverkusen-Mitte, Langenfeld und D-Reisholz ermöglichen ein flexibles Wechseln zwischen den dann vier Streckengleisen im Störfall.

In Düsseldorf-Reisholz werden die Linien des Rhein-Ruhr-Express (RRX) niveaufrei aus den Ferngleisen ausgefädelt und erhalten ein eige-

Ein in Richtung Münster–Hamburg ausfahrender IC blockiert derzeit fast alle Fahrbeziehungen am Dortmunder Hbf. Lediglich der ICE kann hier parallel von Gleis 8 zum Betriebswerk ausfahren. Für den RRR soll eine kreuzungsfreie Ausfädelung gebaut werden.

Foto: Jochen Schönfisch

In dieser Ausgabe:

- Bahninfrastruktur: Masterplan NRW**
- eurobahn im Hellwegnetz gestartet**
- Lippstadt: Kein Service, kein Store**
- Bus oder Taxibus in Hamm**
- Keine Loveparade in Bochum**

Fortsetzung auf Seite 3 >>>

Inhalt & Adressen

Inhaltsverzeichnis

Titel	1
Konkrete Pläne für den Rhein-Ruhr-Express	
Inhalt & Adressen	2
Bahnpolitik	5
Masterplan NRW – mehr als heiße Luft?	
SPNV	7
eurobahn im Hellwegnetz gestartet	
Regionales	8
Kein Service, kein Store Bus oder Taxibus über die Lippe ins Maximare	
Kurznachrichten	10
Glückauf statt NOKIA DB Regio – VRR 1:0 ET 422 endlich im Einsatz STOAG schnürt Sparpaket Neuer Fahrplan im Vest Keine Loveparade in Bochum Abellio-Übernahme Eichbaum wird Kunstort	
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: Dirk Grenz (dg), Axel Hercher (ah), Rainer Wester (rw)

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 **Ruhrschiene** 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 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 20962586

>>> Fortsetzung von Seite 1

nes Gleispaar westlich der S-Bahn-Gleise. Da zwischen Reisholz und Lierenfeld sowie Oberbilk und Hauptbahnhof jeweils ein vorhandenes Gleis in der neuen Strecke aufgehen kann, ist überwiegend nur ein neues Gleis zu bauen. Dies sollte ohne Grunderwerb durch Ersatz der Bahndammböschung durch eine Stützmauer möglich sein.

Erweiterung Düsseldorf Hbf

Der RRX erreicht so den nordwestlichen Teil des Düsseldorfer Hbf, um dann auf den westlichen Ortsgleisen nach Duisburg geführt zu werden. Die Bahnsteige 15–18 und das östliche Ferngleispaar zwischen D-Reisholz und Duisburg Hbf sind dann allein dem Fernverkehr vorbehalten. Die Gleise 1–10 und beide zugehörigen Bahnhofsköpfe in Düsseldorf werden völlig umgestaltet. Von Süden gibt es eine neue Brücke für das zusätzliche Betriebsgleis über die S-Bahn-Unterführung. Im Norden muss die Brücke der Regionalstrecke von/nach Wuppertal größtenteils neu gebaut werden, um ein zusätzliches RRX-Gleis darunter her zu führen.

Im Bereich der ehemaligen Postgleise 1–3 entstehen zwei neue Bahnsteiggleise. Damit stehen dann insgesamt drei Bahnsteigkanten für beide Richtungen der Relation Neuss–Wuppertal zur Verfügung. An dem dazwischen liegenden neuen Stumpfgleis kann die Erft-Bahn mit heute 52 Minuten Wendezeit am Bahnsteig stehen bleiben, statt in das Betriebswerk Lierenfeld gefahren zu werden.

Für den RRX und die übrigen Regionalzüge von/nach Duisburg stehen insgesamt vier Bahnsteigkanten zur Verfügung, von denen endende Züge in der Regel die inneren verwenden werden. Auch eine Weiterführung einer sonst in Düsseldorf endenden Linie über Neuss nach Köln ist möglich. Damit würden zugleich schnelle Direktverbindungen von Dormagen und Neuss zum Düsseldorfer Flughafen ermöglicht. Nur in der Richtung Neuss–Duisburg muss dazu wahlweise bei der Ein- oder Ausfahrt in Düs-

seldorf das RRX-Gleis der Gegenrichtung gekreuzt werden.

Die Strecke zwischen Düsseldorf Duisburg wird durchgängig sechsgleisig ausgebaut, so dass eine Trennung nach Fernverkehr, S-Bahn und Regionalverkehr (einschließlich RRX und vereinzelter Güterzügen) erfolgen kann. Dazu entstehen zwei zusätzliche Gleise zwischen D-Unterrath und DU-Großenbaum einschließlich Überwerfungsbauwerk im Bereich Kalkum. In Angermund müssen dafür einige Gewerbehallen, Garagen und Gärten weichen.

Der Bahnhof D-Flughafen erhält die bereits beim Bau eingeplanten zwei weiteren Bahnsteigkanten. Außerdem wird dort das Gleis 4 zukünftig Ein- und Ausfahrten in alle zwölf Streckengleise und somit einen Wechsel der Strecken ermöglichen, während heute der Ost- und Westteil des Bahnhofs völlig getrennt sind.

Duisburg Hbf symmetriert

Nördlich von DU-Buchholz wird auf der Ostseite das fehlende Ortsgleis Richtung Norden nachgerüstet und das Überwerfungsbauwerk so umgebaut, dass die Züge bei folgender Bahnsteignutzung im Hbf kreuzungsfrei ein- und ausfahren können: innen die Züge von/nach Rheinhausen, dann die S-Bahn S 1, dann je zwei Bahnsteigkanten je Richtung für den RRX und außen je zwei Bahnsteigkanten je Richtung für den Fernverkehr. An Gleis 1 kann darüber hinaus weiterhin Der Wedauer kehren.

Im Abzweig DU-Kaiserberg werden im Zuge des ESTW-Umbaus alle Weichen entfernt. Dabei entsteht im Gegensatz zu heute ein symmetrischer Aufbau, indem die Züge aus Mülheim unter den Gleisen aus Oberhausen hindurch geführt werden. Dies ermöglicht gleichzeitige störungsfreie Ein- und Ausfahrten des Regionalverkehrs der Richtung Oberhausen mit dem Fern- oder Regionalverkehr der Richtung Mülheim. Dadurch entfällt allerdings die Möglichkeit, die S 2 auf Gleis 1 kehren zu lassen. Sie soll zukünftig unter Kreuzung der S 1-Gleise an Gleis 8 enden, während die RB 31 und RB 33 über eine neue Weichenverbindung zu-

künftig direkt nach Gleis 6 zur Bahnsteigwende einfahren können.

Eine Durchbindung in/aus Richtung Rheinhafen–Krefeld (RE 2, RB 33) ist mit Kreuzung anderer Gleise der gleichen Richtung ähnlich wie heute möglich. Für alle Relationen kann die Kreuzung dabei wahlweise bei der Ein- oder Ausfahrt erfolgen.

Positives Fazit

Die Ausbaupläne zeigen eine angemessene und durchdachte Lösung mit Zukunftsfähigkeit statt des sonst von DB Netz gewohnten Minimalismus. Besonders gelungen sind die Details, die neuen Weichenverbindungen, die einen flexiblen Betrieb mit wenigen Zwängen und damit eine geringere Störanfälligkeit ermöglichen und eine symmetrische Infrastruktur in beide Fahrrichtungen schaffen, was die Kapazitäten für einen Integralen Taktfahrplan (ITF) weiter erhöht. Es bleibt zu hoffen, dass der Ausbau zum Nutzen des Fahrgasts nicht durch den notwendigen Grunderwerb in Angermund deutlich verzögert wird und dass es gelingt, die Störungen während der Bauarbeiten insbesondere im Knoten Düsseldorf möglichst gering zu halten.

D-Benrath und BO-Wattenscheid sind nicht als RRX-Systemhalte vorgesehen. Die Bahnsteige an den Gleisen bleiben aber als Haltepunkte bestehen. PRO BAHN fordert, einzelne RRX-Linien dort sowie in K-Mülheim weiterhin halten zu lassen, damit das heutige Bedienungsangebot erhalten bleibt.

Wünsche für den Ostteil

Für die Hauptbahnhöfe Essen und Bochum sind „Einzelmaßnahmen“ vorgesehen, vermutlich zusätzliche Weichenverbindungen an strategisch wichtigen Stellen. Beide Bahnhöfe haben bereits zwei vom RRX nutzbare Bahnsteigkanten je Richtung. Über sinnvolle Maßnahmen kann im Folgenden nur spekuliert werden.

Für Essen würde ein Kehrmöglichkeit zwischen den Ferngleisen Entlastung bringen, zumindest im Bereich E-West ist ausreichend Platz. Wenn die aus Richtung Osten endenden

Züge dort kehren oder in Richtung Oberhausen/Duisburg verlängert werden, entfällt im am stärksten belasteten Abschnitt der RRX-Kernstrecke die Kreuzung des Gegengleises aus Richtung Kray Süd. Außerdem würden die wegen der langen Fußwege ungeliebten Gleise 21 und 22 entbehrlich, wenn es gelänge, alle endenden Züge aus Gelsenkirchen ebenfalls dort in eine möglichst zweigleisige Kehranlage oder nach Gleis 9/10 einfahren zu lassen.

In Bochum würde eine Erhöhung der Ein- und Ausfahrtschwindigkeiten insbesondere im Bahnsteiggleis 6 die Kapazität erhöhen. Außerdem sind Überleitmöglichkeiten von und zur S-Bahn im Ostkopf notwendig, um im Störfall flexibel ausweichen zu können.

In Dortmund wird auf jeden Fall der Ostkopf ausgebaut, so dass eine kreuzungsfreie Ausfädelung aus Richtung Bochum nach Lünen–Münster entsteht. Wichtig ist, dass bei einem Umbau der Weichen und Bahnsteigzuordnungen die Durchbindung aus Richtung Dörmengede in Richtung Hamm nicht erschwert wird, um die Relation des heutigen RE 3 auch zukünftig anbieten zu können. Außerdem ist diese Strecke eine wichtige Umleitung bei Sperrungen im Bereich Bochum/Essen.

Engpass Mülheim?

In der Vorentwurfsplanung werden keine Ausbauten in Mülheim mehr erwähnt. Im RRX-Gutachten war dagegen noch ein sechsgleisiger Ausbau im Bereich Mülheim Hbf–MH-Heißen für 130 Mio € vorgesehen. Die Stadt wollte dazu die Hochstraße nördlich des Hbf abreißen, um Platz für einen weiteren Bahnsteig zu schaffen. Mit zwei RRX-Bahnsteigkanten je Richtung wäre eine dichtere Zugfolge möglich, weil der nachfolgende Zug bereits während eines Halts einfahren kann.

Ohne diesen Ausbau wäre Mülheim der einzige vorgesehene RRX-Systemhalt ohne ein Ausweichgleis. Ein Ausweichen auf die S-Bahn-Gleise ist hier wegen der schwierigen Belegung der Strecke und der weit entfernten Überleitungsweichen besonders schwierig.

Ein Ausbau in Mülheim, zumindest aber zusätzliche Weichenverbindungen von und zu den S-Bahn-Gleisen, erscheint notwendig, damit nicht eine einzelne Türstörung zwei Drittel der RRX-Linien blockieren kann.

Die grafische Darstellung der Vorentwurfsplanung ist im Ausschussprotokoll 14/783 enthalten, im Internet unter www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMA14-783.pdf abrufbar.

Masterplan NRW – mehr als heiße Luft?

Düsseldorf. (le) Am 12.12.2008 trafen sich Bahnchef Mehdorn, Bundesverkehrsminister Tiefensee und sein NRW-Kollege Wittke bei Ministerpräsident Rüttgers in der Staatskanzlei, um den „Masterplan NRW“ von Bahn und Land zu unterzeichnen. In mehreren Rahmenverträgen wurden Vereinbarungen zum Ausbau der Bahninfrastruktur getroffen. Glaubt man der Berichterstattung und den vollmundigen Aussagen der Politiker, werden dadurch Milliardeninvestitionen angestoßen. Was ist aber tatsächlich vereinbart worden, und was davon ist wirklich neu?

Die Vereinbarungen umfassen fünf Punkte: Rhein-Ruhr-Express (RRX), Ausbau Münster-Lünen, Hauptbahnhöfe Dortmund und Duisburg, zweites Bahnhofspaket und Mobilitätspaket zur Kulturhauptstadt 2010.

Beim RRX wurde eine zweite Planungsvereinbarung geschlossen, wonach der Bund auch für die folgenden Phasen nach HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) bis zum Abschluss der Planfeststellung die Finanzierung übernimmt. Nachdem die Vorplanung weitgehend fertiggestellt ist (siehe Titel-Artikel), war dieser Schritt lange bekannt.

Gleichzeitig rückte man jetzt aber von dem bis dahin immer noch propagierten Fertigstellungstermin 2015 für den Ausbau ab. Jetzt war von „zweiter Hälfte des nächsten Jahrzehnts“ und „bis 2020“ die Rede. Minister Wittke wurde aber nicht müde, darauf hinzuweisen, dass die Finanzierung des RRX jetzt im Bundeshaushalt verankert sei. Tatsächlich wird der RRX zum ersten Mal in einem Haushaltsposten namentlich erwähnt. Es geht dabei um Verpflichtungsermächtigungen in späteren Jahren, die bis 2015 bestenfalls nur erste Baumaßnahmen erwarten lassen und die sich der RRX mit zwei weiteren Bahnprojekten, nämlich Stuttgart 21 und Ulm-Wendlingen, teilen muss. *Eine konkrete Finanzierung des Projekts im Haushalt sieht anders aus! Und zur Finanzierung der*

notwendigen zusätzlichen Betriebsleistungen wurde auch kein Wort verloren.

Dass es mit dem Ausbau der Strecke Lünen-Münster endlich voran gehen soll, ist tatsächlich eine Neuigkeit. Schon seit den 1980er Jahren tauchte diese Strecke immer wieder im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) auf, ohne dass sich etwas tat. Immerhin ist dies einer der großen Engpässe im Fernverkehrsnetz und bindet weitgehend die Fahrplanlage zahlreicher IC- und ICE-Linien. Auch im RRX-Gutachten ist der zweigleisige Ausbau dieser Verbindung als bis 2015 fertiggestellt unterstellt, da sonst die zusätzliche RRX-Linie nach Münster nicht sinnvoll fahrbar ist. Gleichzeitig soll die Streckenhöchstgeschwindigkeit von 160 km/h auf 200 km/h erhöht werden, wodurch dann die Trassenpreise auf dieser Verbindung ansteigen dürften.

Um das Vorhaben zu beschleunigen, erklärt sich das Land Nordrhein-Westfalen bereit, der DB AG die Planungskosten für diese Ausbaustrecke vorzufinanzieren. Dies betrifft die Ausgaben bis zum Vorliegen des Baurechts. Anschließend wird mit dem Ausbau der Strecke begonnen. Gleichzeitig werden die Vorfinanzierungsbeiträge des Landes zurück gezahlt. Hierzu ist im Masterplan eine Absichtserklärung unterzeichnet worden, also ein ganz kleiner erster Schritt. *Von haushaltsmäßiger Ab-*

sicherung der Baukosten ist noch überhaupt nicht die Rede, aber es bewegt sich endlich was!

Vor einigen Jahren wurde ein „Bahnhofs-paket NRW“ geschürt, worin Maßnahmen an fünf Hauptbahnhöfen in NRW mit besonders großem Modernisierungsbedarf (Dortmund, Duisburg, Essen, Münster, Wuppertal) vorangetrieben werden sollten. Nachdem aufgrund der Kulturhauptstadt 2010 für Essen bereits mit der überfälligen Modernisierung begonnen wurde, ist das Paket jetzt ganz auseinander genommen worden. Für Münster wird zur Zeit noch der Investor gesucht, die Maßnahmen für Wuppertal wurden in das Paket der mittelgroßen und kleineren Bahnhöfe abgeschoben, für Dortmund und Duisburg sind aber noch bis 2010 erste Verbesserungen der Empfangsstationen vorgesehen, während die grundsätzlichen Mängel an den Verkehrsstationen nicht angefasst werden.

Neue Fliesen statt Neubau

Für Dortmund hatte ein Bericht im Landtag noch im August 2007 als Planungsstand von DB Station&Service angegeben, dass ein Abriss und Neubau des Empfangsgebäudes in ersten Konzeptstudien angedacht sei (Gesamtkosten 90 Mio €). Jetzt sollen nur noch die Bodenbeläge und Oberflächen erneuert, die Fassaden aufgewertet und das Vordach modernisiert werden, wodurch überwiegend bis 2010 23 Mio € investiert werden sollen. Der Umbau der Verkehrsstation sah nach den damaligen Planungen den vollständigen Ersatz der Bahnsteige und Bahnsteigdächer vor, der Personentunnel sollte aufbereitet und ggf. verbreitert werden, und für die Bahnsteige war eine behindertengerechte Erschließung geplant, insgesamt Maßnahmen für rund 55 Mio €. Davon ist jetzt gar nicht mehr die Rede, auf einen barrierefreien Hauptbahnhof dürfen die Dortmunder noch Jahre warten. Einzig ein Aufzug zum Seitenbahnsteig (Gleise 2 bis 5) soll hier eine Verbesserung bieten.

Auch in Duisburg ist nur eine überwiegend optische Verbesserung des Empfangs-

gebäudes vorgesehen, wofür 10,1 Mio € ausgeben werden sollen (der Bericht von 2007 sah noch 12 Mio € für das Empfangsgebäude vor). Der wichtigste Mangel aus Fahrgastsicht, das an vielen Stellen undichte Bahnsteigdach, von dem immer wieder Teile herunterfielen, was zuletzt bei einem Sturm zur Sperrung mehrerer Bahnsteige führte, wird auch hier nicht beseitigt, sondern auf spätere Jahre verschoben.

Der Bericht von 2007 sah hier noch Investitionen in die Verkehrsstation in Höhe von 55 Mio € vor.

Bei beiden Hauptbahnhöfen werden nur Investitionen in die Empfangsgebäude umgesetzt, die sich über die Vermietung refinanzieren, während für die Nutzung der Verkehrsstationen Stationsgebühren erhoben werden. Die öffentlichen Mittel (von 33,1 Mio € trägt der Bund 21,3 Mio €, das Land 2,7 Mio €) dienen also in erster Linie der Verbesserung der Vermarktungsmöglichkeiten von DB Station&Service, der Nutzen für den Fahrgast ist hier eher indirekt (z. B. verbesserte Aufenthaltsqualität). Dass die Beseitigung der wirklichen Mängel weiter aufgeschoben wird, ist schon skandalös.

Kleine Bahnhöfe kommen dran

Vierter Baustein des Masterplans ist eine zweite Modernisierungsoffensive (MOF) für insgesamt 108 kleine und mittelgroße Bahnhöfe im ganzen Land. Nachdem die erste Modernisierungsoffensive in großen Teilen umgesetzt wurde (bei einzelnen Bahnhöfen muss aber erst noch mit den Baumaßnahmen begonnen werden), war schon seit längerem ein Folgeprojekt geplant. Hierunter sind zahlreiche überfällige Projekte an weithin bekannten „Schmuddeleisenbahnhöfen“, so z. B. Dortmund-Hörde, Oberhausen-Sterkrade oder Menden (Sauerland).

Es bleibt zu hoffen, dass diese Offensive kontinuierlicher verläuft als die erste, wo in den Anfangsjahren wegen fehlender Eigenmittel der DB einige Projekte nicht rechtzeitig begonnen werden konnten. Diesmal ist daher vielfach auf eine finanzielle Eigenbeteiligung der DB ver-

zichtet worden, so dass bei Bundesmitteln von 270 Mio € und Landesmitteln von 120 Mio € DB Station&Service nur 17 Mio € einbringt. Auch nach Verwirklichung der zweiten MOF verbleiben noch viele Stationen mit dringendem Handlungsbedarf.

Mobilität zur Kulturhauptstadt

Zur Kulturhauptstadt 2010 will die DB einige besondere Mobilitätsdienstleistungen anbieten. Dazu zählt das Angebot von Call-a-Bike-Stationen in den Ankerstädten Duisburg, Oberhausen, Essen, Bochum und Dortmund sowie die Einrichtung von Car-Sharing-Stationen in Bahnhofsnähe ebenfalls in den Ankerstädten und unter anderem in Hagen, Hamm und Witten. *Ob die zusätzliche Konkurrenz insbesondere bei Fahrradvermietung durch das hochpreisige Call-a-Bike – Revierrad und Radsstationen bieten bereits heute eine gute Flächendeckung – tatsächlich eine Verbesserung darstellt, darf bezweifelt werden.*

Als angeblicher Höhepunkt wird ein Feldversuch mit dem Ticketsystem „Touch & Travel“

gefeiert, bei dem das Mobiltelefon das Ticket ersetzt, wenn man sich bei Start der Reise an einem Touchpoint anmeldet und nach Beendigung der Fahrt wieder abmeldet. Dies soll an über 100 Haltepunkten im Nah- und Fernverkehr und an der Kulturlinie 107 möglich sein. Als weiteres Extra prüft die Bahn in Abstimmung mit dem künstlerischen Konzept eine Zugsternfahrt, orientiert an der bestehenden Linieneinführung des Fernverkehrs. Ergänzend werden zusätzliche Nachtverbindungen im Fernverkehr nach Veranstaltungen mit hohem Besucheraufkommen geprüft.

Insgesamt bietet der Masterplan NRW wenig Neues, am ehesten ist ein Fortschritt bei der Planung Lünen–Münster erkennbar. Im Gegenteil ist es gelungen, Rückschritte und Einsparungen, so bei Modernisierung der Hauptbahnhöfe, auch noch als Fortschritte zu verkaufen. Und die Politiker konnten sich noch rechtzeitig vor Weihnachten und zum Fahrplanwechsel beim Thema Bahn ins Licht rücken. Fazit: viel heiße Luft und nur wenig Dampf, um die Bahn wirklich in Fahrt zu bringen!

eurobahn im Hellwegnetz gestartet

Hamm. (hk) Am 14.12.2008 nahm die eurobahn ihren Betrieb im Hellwegnetz auf. Nach den in Ostwestfalen betriebenen Linien ist dies für das Unternehmen nun das erste Netz, welches langlaufende RB-Linien in NRW beinhaltet.

Schon vor den ersten Betriebstagen konnten die Fahrgäste auf Vorstellungsfahrten sich mit dem neuen Betreiber und den Fahrzeugen vom Typ FLIRT der Firma Stadler vertraut machen. Klimatisierung, zwei WC-Räume, bequeme Sitze, Videoüberwachung, ausfahrbare Trittschienen und eine Spaltüberbrückung sowie bedienungsfreundliche Automaten im Zug fanden dabei großen Anklang und steigerten die Vorfreude auf den neuen Betreiber.

Da die Betriebsaufnahme um Mitternacht und somit im laufenden Abend- und Nachtverkehr des Vortages erfolgte, wurden die Kunden umfassend über die letzten DB- und die ersten eurobahn-Züge informiert. Bis auf ge-

ringfügige Verspätungen klappte die Betriebsaufnahme gut.

In den folgenden Wochen traten kleinere technische Probleme auf. Davon besonders betroffen waren die Türen, die zum Teil wegen ungünstiger Witterungsbedingungen ausfielen. Bis zur genauen Analyse des Problems fielen dabei auch einzelne Fahrten zur Verärgerung von Reisenden auch ganz aus.

Im Januar wird die Werkstatt der eurobahn in Hamm-Heessen auch den Betrieb aufnehmen. Schon zur Betriebsaufnahme wurde das Kundenzentrum in der Unionstraße am Westausgang des Bahnhofs eröffnet. Die nächste Herausforderung erwartet die eurobahn im De-

zember 2009. Dann wird sie den Betrieb der Linien RE 3 und RE 13 übernehmen.

Der Start war nicht bis ins Detail perfekt, jedoch merkte man deutlich, dass sich Unternehmen und Mitarbeiter sehr gut vorbereitet hatten. Die ersten Wochen im Betrieb sind gut gelaufen und kleine Patzer muss man dem neuen Betreiber zugestehen, zumal dieser immer offen und ehrlich dazu gestanden hat. Sehr motivierte und engagierte Mitarbeiter geben dem Unternehmen eurobahn ein sehr (kunden)-freundliches Gesicht. Wir wünschen der eurobahn und ihren Mitarbeitern weiterhin viel Erfolg und stets gute Fahrt!

Fahrgäste müssen wachsam sein. In den Zügen auf den parallel von der eurobahn und der DB betriebenen Strecken ist der Fahrkartenverkauf grundlegend unterschiedlich. In den Zügen der Deutschen Bahn findet kein Verkauf von Fahrkarten statt. In der eurobahn dagegen wird der Fahrschein im Zug verkauft und das Personal (Kundenbetreuer und auch Triebfahrzeugführer, sofern es die Situation zulässt) ist bei der Automatenbedienung behilflich. Mittlerweile wurde auch schon mit dem Abbau der Automaten an Haltepunkten und Bahnhöfen begonnen, die ausschließlich von der eurobahn bedient werden.

Kein Service, kein Store

Lippstadt. (rw) „Werden Sie Ihr eigener Chef“ klebt in großen Buchstaben groß hinter der Scheibe des seit Monaten geschlossenen Lippstädter Bahnhofskioskes. Doch auch das farbige Hochglanzplakat konnte bisher niemanden bewegen, dem „ServiceStore“, wie er im Bahnjargon heißt, neues Leben einzuhauchen.

Zeitungen, belegte Brötchen, Kaffee oder Snacks – all das gibt es hier nicht mehr zu kaufen. Duster wirkt die Bahnhofshalle ohne das früher beleuchtete Ladenlokal. Bereits mehrfach verließen die selbstständigen Pächter das im Franchisesystem organisierte Geschäft.

Während die Berliner Systemführung ServiceStore mit dem Slogan „Im Bahnhof steckt Ihre Zukunft“ noch für ein Engagement an der Lippe wirbt, spricht PRO BAHN von einem in Lippstadt gescheiterten Konzept. Denn die hiesige Bahnstation scheint ihre eigene Vergangenheit bereits eingeholt zu haben.

Schon im Mai 1987 gab es Ärger mit einem geschlossenen Zeitungskiosk. Damals sorgte ein heruntergelassenes und verdrehtes Rolltor aus Stahl für Diskussionen am Bahnhof.

Doch alles schien besser zu werden: Ab 1988 brachte die Bahnhofsbuchhandlung Horndasch internationales Flair mit in den damals erstmals aufgemöbelten Bahnhof. Rund 4000 verschiedene Titel an Zeitungen, Zeitschriften und Reiseliteratur führte das weit im Umland bekannte Geschäft. Dazu gab es im über-

lebenswichtigen Zusatzgeschäft Süßwaren, Tabak und Getränke für die Reisenden. Das Angebot passte, der täglich geöffnete Laden lief.

Ende 1999 war Schluss mit der Vielfalt, denn das neue ServiceStore-Konzept der Bahn veranlasste den Pächter, aufzugeben. Für den folgenden umfangreichen Umbau wechselten Reisezentrum und Zeitschriftenkiosk die Seiten und tauschten ihre Flächen. Das gesamte Innenleben des Bahnhofs wurde umgekrempelt, Fahrkarten gab es einige Wochen nur im Ersatz-Container auf dem Bahnhofsvorplatz.

„Ich find's schade für Lippstadt“, so die damalige Kiosk-Filialleiterin 1999 gegenüber der Lokalzeitung. Für ihren Betrieb wäre ein Weitermachen nur unter deutlicher Beschneidung des Warenangebotes möglich gewesen, da ihr die Bahn nur noch den Zeitungsverkauf zubilligen wollte. Alle anderen Waren sollten im neuen ServiceStore vermarktet werden. Sie hingegen rechnete der Bahn bereits im August 1999 vor, dass sich das neue Konzept nicht tragen werde. Von einer Warengruppe allein könne niemand leben.

Angesichts der heute verschlossenen Türen fragen sich auch die Reisenden, ob die damalige Weichenstellung richtig gewesen ist. Schließlich ist Lippstadt ein funktionierender Betrieb mit sechs Arbeitsplätzen am Bahnhof verloren gegangen. Offensichtlich lässt sich mit dem straffen Sortiment an Zeitungen, Brötchen, Kaffee und Geschenken in einem Lippstädter

ServiceStore doch nicht genug Geld einspielen.

Wir empfehlen der Bahn, nach Lösungen außerhalb des ServiceStore-Konzeptes zu suchen oder zumindest die Mietpreise deutlich zu reduzieren. Ein verriegeltes Geschäft ist weder für Fahrgäste noch für den Vermieter einen Gewinn.

Bus oder Taxibus über die Lippe ins Maximare

Hamm. (hk) Die Linie 353 aus Ahlen sollte nach den Planungen des Nahverkehrsplans zum Bahnhof Hamm über die Fährstraße und den Kurpark zum Freizeit- und Wellnessbad „Maximare“ in der östlichen Innenstadt Hamms geführt werden, um auch den Nutzern aus Heessen eine Besuch mit dem Bus zu ermöglichen. In einem trickreichen Schachzug erreichte die RVM erfolgreich die Verkürzung des Linienweges und machte somit den Hammer Planungen einen Strich durch die Rechnung.

Die Linie 353 endete nun am Heessener Markt und die Pläne für die Anbindung des Kurparks und des Maximare mussten überarbeitet werden. Die Alternativplanungen liefen auf die Schaffung einer Taxibuslinie hinaus. Grund dafür waren die guten Erfahrungen der Stadtwerke mit dieser Bedienungsform. Im Rahmen eines Probebetriebes ab Januar soll dies getestet werden. Vorgesehen ist täglich eine stündliche Bedienung zwischen 9 und 19 Uhr. Wie auch schon bei der Anbindung des Friedhofes an der Lippestraße kommt nun zu den zehn bereits verkehrenden Taxibuslinien eine weitere hinzu.

Ein Taxibus ist immer nur die zweitbeste Lösung. In diesem speziellen Fall jedoch ist dies die beste Lösung. Diese Linie wird in erster Linie im Freizeitverkehr genutzt werden und die Nutzungszahlen werden nicht astronomische Höhen erreichen. Ganz im Sinne des bürger-nahen Nahverkehrsplanes der Stadt Hamm wird hier jedoch den wichtigen Mobilitätsbedürfnissen auch zahlenmäßig kleiner Nutzergruppen Rechnung getragen. Die finanziellen Spielräume sind begrenzt und müssen im Sinne aller Fahrgäste auch effizient eingesetzt werden. Die Kürzung der Linie 353 ist jedoch ein erheblicher Verlust.

Hinweis für Abonnenten

Wenn Sie die **Ruhrschiene** im Abonnement beziehen und auch im nächsten Jahr über den öffentlichen Verkehr an der Ruhr informiert sein möchten, dann vergessen Sie bitte nicht, wie jedesmal zum Jahreswechsel Ihren Abo-Beitrag zu überweisen. Vielen Dank! – Außerdem freuen wir uns, wenn Sie uns Unstimmigkeiten bei Ihrer Adresse mitteilen, da dies durch die Post nicht immer zuverlässig geschieht!

Die Bankverbindung lautet:

PRO BAHN

Sparkasse Gelsenkirchen

BLZ 420 500 01

Kto.-Nr. 260 289 922

Betrag : 5,00 €

Verwendungszweck: „Ruhrschiene“

Wenn Sie nicht selbst der Kontoinhaber sind, geben Sie bitte auch Ihren Namen im Verwendungszweck an!

Glückauf statt NOKIA

Gelsenkirchen. (le) Sieger beim Namenswettbewerb zur Umbenennung der NOKIA-Bahn, der von VRR und Abellio ausgeschrieben war (siehe **Ruhrschiene 2008#4**), wurde „Glückauf-Bahn“, gleich von zwölf Einsendern vorgeschlagen. Damit trägt die RB 46 seit dem Fahrplanwechsel im Dezember auch offiziell den neuen Namen. Weiterhin wird am Haltepunkt Bochum-NOKIA gehalten, der zum nächsten Fahrplanwechsel ebenfalls einen neuen Namen erhalten soll. Die in Bochum vorgeschlagene Benennung Bochum-Riemke hält PRO BAHN allerdings für problematisch, da der Haltepunkt am äußersten Rande des Stadtteils liegt und von hier auch keine Anschlussverbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum Stadtteilzentrum besteht. Dies wäre für Ortsunkundige sehr irreführend.

DB Regio – VRR 1:0

Gelsenkirchen. (le) In der ersten Gerichtsinstanz wurde der VRR am 19.12.2008 vom Verwaltungsgericht Gelsenkirchen verurteilt, die zurückgehaltenen Bestellerentgelte an DB Regio (die **Ruhrschiene** berichtete mehrfach) nachzuentrichten. Auch die vom VRR ausgesprochene Kündigung des Verkehrsvertrags wurde für unwirksam erklärt. Der Vertrag sei von beiden Seiten weiter zu erfüllen, wobei auch DB Regio bei dem Streit kein Zurückbehaltungsrecht habe und daher verpflichtet sei, die Nahverkehrsleistungen uneingeschränkt zu erbringen. Auch die Auffassung des VRR, der Verkehrsvertrag unterliege dem Preisrecht, wurde vom Gericht zurückgewiesen. Wegen der grundsätzlichen Bedeutung wurde die Berufung zum Obergericht zugelassen.

Der VRR-Verwaltungsrat hat am 15. Januar entschieden Berufung einzulegen, gleichzeitig aber weitere Verhandlungen mit DB Regio durchzuführen. Grundlage dafür ist ein Eckpunktepapier zur Verbesserung im Schienenpersonennahverkehr, das beide Seiten noch am

Tag der Urteilsverkündung im Ministerium für Bau und Verkehr unterzeichnet haben. Das Konzept, das bis Ende März in eine vertragliche Regelung münden soll, sieht die langfristige Finanzierung des Verkehrsangebots an Rhein und Ruhr sowie erhebliche Qualitätsverbesserungen im S-Bahn- und RE-Verkehr vor.

ET 422 endlich im Einsatz

Rhein-Ruhr. (le) Mitte November war es endlich soweit: Die Betriebserlaubnis für die neuen S-Bahn-Triebzüge lag vor und die ersten Fahrzeuge wurden auf der S 7 eingesetzt. Zum Fahrplanwechsel wurde auch die S 2 ganz auf die neuen Fahrzeuge umgestellt, die Umstellung weiterer Linien soll planmäßig erfolgen (siehe **Ruhrschiene 2008#4**). Beim Kälteeinbruch Anfang Januar gab es hier offenbar weniger Ausfälle als auf Linien mit Altfahrzeugen. Insbesondere die S 9 (hier ist noch die Baureihe 420 im Einsatz), aber auch die S 1, S 3 und S 6 waren massiv von Zugausfällen betroffen.

STOAG schnürt Sparpaket

Oberhausen. (le) Zum Fahrplanwechsel im Juni will die STOAG die im Haushalts-sicherungskonzept der Stadt für 2009 bis 2011 vorgesehenen Einsparungen im Leistungsangebot auf einen Schlag umsetzen. Dabei soll einerseits der SB 95 ersatzlos entfallen, andererseits der Betrieb am Abend bereits nach 21 Uhr überwiegend auf NE-Bedienung umgestellt werden. Hierfür wurde ein neues NE-Netz entwickelt, das nicht nur wie bisher Sternfahrten in Sterkrade Bahnhof vorsieht, sondern auch weitere Anschlusspunkte innerhalb des Stadtgebiets ermöglicht. Sobald nähere Details öffentlich sind, werden wir in der **Ruhrschiene** darüber berichten. PRO BAHN und O.Tram haben in einem Offenen Brief an die politisch Verantwortlichen vor einer Zerschlagung des Abendverkehrs gewarnt und stattdessen weitere behutsame Anpassungen in Netz und Fahrplan vorgeschlagen.

Neuer Fahrplan im Vest

Bottrop/Kreis Recklinghausen. (dg) Zum Fahrplanwechsel am 07.01. hat die Vestische Ihr Busnetz in Marl und Dorsten neu strukturiert. So wird z. B. nun alle 15 Minuten zwischen Marl Mitte und Marl-Sinsen gefahren. Obwohl insgesamt das Angebot etwas reduziert wird, gibt es mehr schnellere Verbindungen. Der zentrale Umsteigepunkt in Bottrop ist wegen des Umbaus des Berliner Platzes am Pferdemarkt und am benachbarten Gleiwitzer Platz. Mit dem Umzug ändern sich die Fahrzeiten aller Buslinien.

Keine Loveparade in Bochum

Bochum. (le) Was schon sich schon seit einiger Zeit andeutete, wurde am 15.01. offiziell: Die Stadt Bochum sagt die für dieses Jahr geplante Loveparade wegen ungelöster organisatorischer Probleme ab. Bis dahin waren weder Paradestrecke noch Platz für die Abschlusskundgebung ausgewählt worden. Verwiesen wurde auf die Enge des Hauptbahnhofs, über den die Masse des Zubringerverkehrs hätte abgewickelt werden müssen. Auf dieses Problem, hatten wir bereits in **Ruhrschiene 2007#3** hingewiesen. Die mögliche Kapazität des Bochumer Hbf wird mit gerade einmal 16.000 Fahrgästen pro Stunde angegeben, während es 2008 am Dortmunder Hbf trotz mehrerer Ausweichbahnhöfe bei einer Kapazität von 40.000 Fahrgästen/h zu langen Wartezeiten kam.

Kurzfristig ist keine andere Stadt im Ruhrgebiet bereit einzuspringen, zumal dann an den Hauptbahnhöfen in Essen, Dortmund und Duisburg größere Baumaßnahmen stattfinden. Duisburg und Gelsenkirchen halten jedoch daran fest, 2010 und 2011 die Parade durchzuführen. *Während der Duisburger Hbf von allen Stationen im Ruhrgebiet noch am meisten Raum bietet und verschiedene Zu- und Abgänge erlaubt, ist Gelsenkirchen (Abschlusskundgebung soll auf dem ehemaligen Gelände des Schalker Vereins sein) von den Verkehrsverhältnissen am Hbf noch weniger geeignet als Bochum.*

Abellio-Übernahme

Essen. (le) Der Verkehrsbetrieb Abellio gehört jetzt zu 100 % den NedRailways, der international tätigen Tochter der niederländischen Staatsbahn. Dabei wurden sowohl die Mehrheitsanteile des britischen Finanzinvestors Star Capital als auch die der städtischen Holding Essener Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft sowie des Managements übernommen.

Abellio betreibt vier Bahnlinien zwischen Gelsenkirchen, Essen, Hagen und Siegen. Der Betrieb ist außerdem zu 25 % an der Westfalenbahn beteiligt, die weitere vier Linien zwischen Münster, Rheine, Osnabrück und Bielefeld bedient. Darüber hinaus besitzt Abellio mehrere Omnibusunternehmen in verschiedenen Bundesländern ganz oder anteilig, so z. B. 49 % der Essener meobus.

Eichbaum wird Kunstort

Mülheim. (ah) Seit September 2008 entsteht am U-Bahnhof Eichbaum der Linie U 18 in Heißen als Beitrag zur Kulturhauptstadt eine Oper, die auf Zeit diesen unwirtlichen Ort verändert und den Eichbaum selbst zum Thema hat.

Für die Kooperation des Architekturbüros „raumlabor berlin“, des Mülheimer Ringlokschuppens, des Schauspiels Essen und des Musiktheaters Gelsenkirchen wird aus Containern eine öffentliche Bauhütte errichtet, die Werkstatt und Arbeitsort zugleich sein soll.

Die Architekten von „raumlabor berlin“ waren bereits 2007 in ihrem Vorgängerprojekt, in dem sie die Strecke der U 18 in Geschichten dokumentierten, auf die Haltestelle gestoßen. Diese Geschichten gingen weit über das hinaus, was dort an Kriminalität wirklich passiert ist. „Die Geschichten haben fast schon Mythos-Charakter“, heißt es. All diese Aspekte sollen in die Oper einfließen. Premiere ist am 24. Juni.

Vielleicht wird sich der Bahnhof sogar auf Dauer positiv verändern: MVG und „raumlabor berlin“ haben für das Modellprojekt Eichbaum Fördermittel beim Bund beantragt.

Termine

Mitgliederversammlung

(hk) In diesem Jahr möchten wir die Jahresmitgliederversammlung mit einer kleinen Besichtigung oder Exkursion verbinden. Deshalb wird sie erst im Mai oder Juni stattfinden. Den Termin werden wir in der nächsten **Ruhr-schiene** bekannt geben.

Verkehrsforum

(le) Im Frühjahr plant der PRO BAHN-Landesverband zusammen mit dem VCD NRW ein weiteres Verkehrsforum in Düsseldorf zum Thema „Neue Nahverkehrspläne im SPNV“. Näheres rechtzeitig auf der Website www.probahn-nrw.de.

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

Dienstag, 20.01.2009, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Dienstag, 27.01.2009, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Mittwoch, 04.02.2009, 18:00 Uhr
Öffentliche Diskussion der Ratsfraktion B'90/Grüne zum STOAG-Sparkonzept, mit Vertretern von STOAG und PRO BAHN, „Freiraum“ in der Geschäftsstelle, Goebenstr. 51, Oberhausen, Oberhausen Hbf

Samstag, 07.02.2009, 10:30 Uhr
Fachkommissionstag des LV NRW, Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstr.11, Essen, Essen Hbf

Dienstag, 17.02.2009, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Dienstag, 24.02.2009, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Dienstag, 17.03.2009, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Dienstag, 24.03.2009, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Sonntag, 19.04.2009
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel: **Gesundheitspark Quellenbusch und die Quadratur von Kunst und Urgeschichte**
10:00 Uhr E Hbf , Fußgängerüberweg zum Willy-Brandt-Platz

Dienstag, 21.04.2009, 19:30 Uhr
Arbeitsgruppe Essen

Samstag, 25.04.2009
Landesversammlung PRO BAHN NRW in Münster
(Einladung des LV folgt)

Dienstag, 28.04.2009, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

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, 0160 95714101, stieglitz@probahn-ruhr.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.

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 20962586

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#1 • 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)