



## Wir ziehen um

Duisburg. (os) Die gemeinsame Geschäftsstelle des PRO BAHN Landesverbands und des Regionalverbands Ruhr befindet sich ab September in Duisburg. PRO BAHN war zuvor Mitglied im Essener Verkehrs- und Umweltzentrum. In Duisburg gibt es nun eine Bürogemeinschaft von PRO BAHN mit dem ADFC-Kreisverband.



Die neuen Büroräume in Duisburg.  
Foto: Oliver Stieglitz

### Neue Anschrift:

PRO BAHN e.V.  
Mülheimer Straße 91  
47058 Duisburg  
Tel. 0203 - 398 1698  
Fax 0203 - 289 4898

### In dieser Ausgabe:

- S. 2 - 4: VRR-Tarife, Sozialticket
- S.5 - 6: Mülheim, Dortmund
- S.7: RVM-Direktvergabe
- S. 8 - 9: Mobilitätskonferenz, Soest
- S.10-12: Münsterland, Impressum, Termine

# VRR-Tarif: komplizierter und widersprüchlicher

**Essen. (le)** Die diesjährige Tarifrunde im VRR umfasste nicht nur die alljährliche und nach Tickets und Preisstufen differenzierte Preisanhebung (durchschnittlich 3,9 %), sondern auch einige strukturelle Änderungen, u. a. wegen der Einbeziehung der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) in den VRR-Tarif. Dafür wurde eine fünfte Preisstufe E eingeführt, die nur für Fahrten aus dem Kernbereich der VGN in den Kernbereich des Alt-VRR wirksam wird (siehe *Ruhrschiene* 2011#2).

Gleichzeitig wurde aber beschlossen, dass die Kragentarife zu benachbarten Räumen zukünftig nur noch maximal bis Preisstufe D gelten. Dies betrifft einerseits die bisherigen VRR-Kragen in den Kreis Unna, nach Olfen und Wegberg, die nur in den Geltungsbereich D Süd fallen, andererseits die bisherigen VGN-Kragen ins Münsterland (Bocholt, Isselburg und Raesfeld) sowie in die Niederlande (u. a. Nijmegen und Venlo), für die der Geltungsbereich D Nord gilt. Für Fahrten aus dem Alt-VRR nach Venlo musste eine Sonderregelung eingeführt werden, die noch nicht in allen Details bekannt ist, damit hier auch der VRR-Tarif angewandt werden kann. Zukünftig ist es so, dass man aus dem westlichen Kreis Unna nicht in den gesamten Niederrhein zum VRR-Tarif fahren kann, sondern nur in die Randtarifgebiete, die auch in D Süd liegen. Ebenso kann man aus Bocholt oder Nijmegen nur in die Randtarifgebiete des Alt-VRR zum VRR-Tarif fahren, die auch in D Nord liegen, so nach Oberhausen, Duisburg oder Krefeld. Für Relationen wie Unna – Wesel gilt weiterhin der NRW-Tarif, in die Niederlande (außer Venlo) muss gestückelt oder mit den NRW-Pauschaltickets wie SchönerTag gefahren werden.

Die netzweite Gültigkeit des Tickets 2000 abends und am Wochenende wird jeweils auf den Gültigkeitsbereich D Nord oder D Süd beschränkt. Im Grenzbereich, der sowohl in D Nord als auch D Süd liegt (z. B. Oberhausen), muss sich der Ticketinhaber für einen Gültigkeitsbereich entscheiden. Welche Auswirkungen für Fahrten mit dem Zusatzticket über den Gültigkeitsbereich des Tickets hinaus bestehen, ob also der Inhaber eines Tickets 2000 für Dortmund mit dem Zusatzticket nach Bocholt fahren kann, ist noch nicht genau ablesbar. Größter Nachteil dieser Rege-

lung ist aber, dass die besonders teure Preisstufe E nicht in den Kragenbereichen gilt, im Gegensatz zum Ticket der Preisstufe D. So ist nicht nur die Fahrt nach Unna oder Kamen nicht möglich, auch die Fahrt von Waltrop nach Dortmund über Lünen-Brambauer ist ausgeschlossen, obwohl dabei nur VRR-Verkehrsmittel (Vestische, DSW21) benutzt werden.

## Preisstufe E: neuer Höchstpreis

Hatte es in der Vorlage vom März noch geheißt, dass die kürzeste vom NRW-Tarif zur Preisstufe E wechselnde Relation eine Richtschnur für die Preisfindung der Preisstufe E bilden könne, wurde jetzt ein Preis gewählt, der bei zahlreichen Relationen höher liegt als der bislang gültige Preis nach dem NRW-Tarif. So kostet das Ticket 2000 238 Euro, das Ticket 1000 227 Euro, wodurch der VRR erstmals auch die vergleichbaren VRS-Preise übertrifft. Der in der März-Vorlage vorgesehene Grundsatz „Zudem darf durch eine Kombination der VRR-Preisstufen B und C die neue Preisstufe E preislich nicht unterlaufen werden“ wurde nicht eingehalten. Pikant ist aber, dass in wichtigen Relationen die neue Preisstufe E sogar durch Kombination von zweimal Preisstufe B (Ticket 2000 198,40 Euro) oder Preisstufe C und Preisstufe A1 (Ticket 2000 193 Euro) bzw. A2 (Ticket 2000 195,40 Euro) unterlaufen werden kann, so in den besonders aufkommensstarken Beziehungen Wesel – Düsseldorf und Geldern – Düsseldorf, aber auch z. B. bei Fahrten von Wesel nach Bochum oder Essen Süd. Zwar ist in den VRR-Tarifbestimmungen ein generelles Stückelungsverbot für durchgehende Fahrten enthalten, dies ist aber bei Zeitkarten praktisch nicht kontrollierbar. Zusätzlicher Nutzen für Pendler mit zwei Tickets: Abends und am

Wochenende können alle Kragenbereiche befahren werden, wenn ein Ticket auf Netzgültigkeit D Nord, das andere auf D Süd ausgestellt ist.

## Doppeltes Zusatzticket

Auch die Aufspaltung des Zusatztickets in ein Zusatzticket 1 und ein Zusatzticket 2 ist kritisch zu betrachten: Das Zusatzticket 1 (2,40 Euro statt bisher 2,60 Euro) gilt nur bei Fahrten in die Nachbarstadt und nur für Tickets der Preisstufen A1 und A2. In allen anderen Fällen gilt das neue Zusatzticket 2 für 3,50 Euro, gut ein Drittel teurer als bisher. So müssen Inhaber von Tickets der teureren Preisstufen B oder C einen höheren Preis für dieselbe Leistung bezahlen, die vielfach auch mit einem Einzel- oder 4erTicket der Preisstufe A für 2,40 Euro oder 2,18 Euro erhältlich ist. Wahrscheinlich sieht man zukünftig wieder häufiger in Bus oder Bahn Fahrgäste, die an den Grenzhaltestellen ihre 4erTickets für die Weiterfahrt entwerten.

Das Zusatzticket 2 soll zukünftig auch die anderen Fälle abdecken, nämlich Fahrradmitnahme, 1. Klasse-Fahrt oder Fahrt auf der Spielbanklinie 444. Für die Fahrradmitnahme hat PRO BAHN daher vorgeschlagen, dieses Ticket zur Fahrradtageskarte umzuwandeln. Ansonsten sollten Fahrgäste generell bei mehr als einer Fahrradmitnahme am Tag das FahrradTagesTicket NRW für zukünftig 4,50 Euro kaufen, das inzwischen ausdrücklich auch in Verbindung mit Verbundtickets gültig ist, bislang aber überwiegend nur bei der DB und anderen SPNV-Unternehmen, hier aber an allen Automaten, erhältlich ist.

Generell sind bei dieser Preismaßnahme überdurchschnittliche Erhöhungen bei den Preisstufen C und D, bei den 4erTickets, den Abonnements, den 9-Uhr-Tickets sowie dem BärenTicket zu finden. Auch wird der Abstand der Zeitkartenpreise zwischen den Stufen A1 und A2 erhöht.

## Kommentar

*Die jetzige VRR-Preisrunde war von zwei besonderen Aspekten überlagert, einerseits die Integration der VGN, andererseits die umkämpfte Einführung des Sozialtickets. Die Integration der*

*VGN zum 1.1.2012 war politisch versprochen, daher wurde sie fast mit der Brechstange durchgesetzt. Da praktisch alle Beteiligten möglichst viele Vorteile forderten, aber keiner bereit war, auch neue Einnahmerisiken zu tragen, bleibt der Schwarze Peter bei den Fahrgästen, denen ein vielfach widersprüchlicher Tarif zugemutet wird. Hauptnutznießer sind die Niederheingemeinden, die nahe am Alt-VRR liegen und so auch in den neuen Geltungsbereich D Süd fallen. So kann man z. B. zukünftig von Voerde aus zur Preisstufe B nach Essen Mitte/Nord fahren, Düsseldorf oder Bochum sind mit C erreichbar, teurer als D wird es nirgendwohin, auch nicht nach Unna oder Lünen. Aber schon ein Ort weiter springt der Preis enorm: Von Wesel aus ist nach Düsseldorf oder Bochum die Preisstufe E fällig, beim Ticket 2000 ein Mehrpreis 111,75 Euro gegenüber dem Ticket ab Voerde, der niemandem erklärbar ist und der Kunden animiert, hier nach Alternativen zu suchen. Solch ein Tarif kann Übergangsweise gelten, langfristig muss das PreisLeistungs-Verhältnis besser abgestimmt werden.*

*Für 2014 muss das gesamte Preissystem des VRR auf den Prüfstand, beginnend bei der Berechnung der Preisstufen. Preisstufe A umfasst ein Tarifgebiet, für zwei bis drei Tarifgebiete ist Preisstufe B fällig, mit Preisstufe C kommt man aber nur vier Tarifgebiete weit, obwohl sich der Preis im Bartarif mehr als verdoppelt. Und schon für fünf Tarifgebiete ist Preisstufe D fällig, in einigen VRR-VGN-Relationen sogar Preisstufe E. Diese ist dann aber nur im eigentlichen VRR-Bereich gültig, nicht in den Kragenbereichen. Hier kommt man dann mit der billigeren Preisstufe D jeweils weiter. Solche Widersprüchlichkeiten gehören ausgeräumt, aber auch andere: Der Aufpreis des Ticket 1000 liegt in den Preisstufen A1 bis C bei 4,90 Euro bis 6,20 Euro, in Preisstufe D beträgt er 6,80 Euro, in E gar 11 Euro. Dabei entfällt aber in letzteren beiden ein wichtiger Zusatznutzen des Ticket 2000, die netzweite Gültigkeit abends und am Wochenende ist durch die Preisstufen sowieso zu allen Zeiten gegeben. Auch hier also ein höherer Aufpreis für eine geringere Leistung.*

## VRR-Sozialticket

*Die Begrenzung der Kragentarife auf Preisstufe D schafft neue Grenzen innerhalb des VRR, das ist nicht zukunftsweisend. In dem gemeinsamen Positionspapier „Zukünftige Gestaltung der Tariflandschaft in NRW“ hatten die Zweckverbände erst im Mai die „konsequente Ausgestaltung aller Übergangsregelungen unter Verwendung eines oder beider benachbarter Verbund- bzw. Gemeinschaftstarife in den Jahren 2013 bzw.*

*2014“, auf allen Linien weitestgehend ohne Einschränkungen im Ticketsortiment bzw. bezüglich der eingesetzten Preisstufen und ohne Begrenzung auf Teilräume (Wirkung für jeweils den gesamten Verbundraum)“ vereinbart. Dies wird jetzt im VRL-VRR-Kragen versäumt. Hoffen wir, dass bei dem zum August 2012 geplanten einheitlichen Übergangstarif VRR-VGM eine Lösung im Sinne der Fahrgäste erfolgt.*

## Städte sollen beim Sozialticket mitmachen

**Dortmund. (os) Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt die Einführung des Sozialtickets im VRR. Mobil sein ist heute mehr denn je schlichte Notwendigkeit, um am normalen Alltagsleben teilzunehmen. Ob Fortbildung, Beschäftigung, Behördengänge, Arzttermine, Verwandtenbesuche oder einfach nur Freunde treffen, man kann man nicht alles zu Fuß erledigen.**

Bezieher von Transferleistungen sind heute schon von vielen Aktivitäten ausgeschlossen, weil sie z.B. keine teureren Eintrittskarten kaufen können oder kein Geld für einen Restaurantbesuch haben.

Sehr bedenklich ist der Versuch, Leistungsbezieher gegen Geringverdiener auszuspielen. Schon heute gibt es viele Gruppen, für die vergünstigte Tickets angeboten werden, z.B. Schüler, Studenten und Menschen mit Behinderung.

Das Hauptargument der Verkehrsbetriebe gegen das Sozialticket ist die Befürchtung, dass viele Kunden, die bereits heute eine Monatskarte haben, zum Sozialticket wechseln und die Einnahmeausfälle dann höher sind als die Mehreinnahmen durch Neukunden. Hier fordert PRO BAHN die Ratsvertreter in den VRR-Kommunen auf, nicht von vorneherein das Sozialticket zu verhindern. Nur wer tatsächlich das Ticket einführt, kann Erfahrungen sammeln und belastbare Zahlen zu Mehrkosten und Einnahmeverlusten ermitteln.

Die Verkehrsbetriebe sollten das Sozialticket auch offensiv bewerben, um möglichst viele Neukunden zu werben.

Wenn Befürchtungen bestehen, die Einführung des Sozialtickets würde zu Lasten der Beschäftigten in den Verkehrsunternehmen und der normalzahlenden Fahrgäste gehen, kann man

auch darüber nachdenken, die Autofahrer ebenfalls zur Unterstützung des Sozialtickets heranzuziehen. So könnten die Parkgebühren erhöht und die Mehreinnahmen zweckgebunden für das Sozialticket verwendet werden.

## Das VRR-Sozialticket

Das VRR-Sozialticket wird zum 01.11.2011 eingeführt, zunächst befristet bis Dezember 2012. Für 29,90 Euro erhalten Berechtigte eine Monatskarte für die Preisstufe A. Berechtig sind Bezieher von ALG II oder Sozialgeld, Leistungen nach SGB XII, Hilfe zum Lebensunterhalt nach Bundesversorgungsgesetz, Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz sowie Bezieher wirtschaftlicher Leistungen vom Jugendamt für junge Erwachsene und Wohngeldbezieher.

Der Nachweis zur Berechtigung erfolgt durch die JobCenter und städtischen Ämter. Zur Zeit gibt es im VRR-Raum nur in Dortmund ein Sozialticket. Für 30 Euro erhalten Berechtigte ein 9-Uhr-Ticket der Preisstufe A 2. Zuvor gab es in Dortmund etwa zwei Jahre lang ein ganztägig gültiges Ticket für 15 Euro. Während das alte Ticket von 24.000 Abonnenten bezogen wurde, sind es beim 30-Euro-9-Uhr-Ticket nur noch 8.000 Nutzer.

Der gesetzliche Regelsatzanteil für Mobilität insgesamt beträgt 22,78 Euro, davon 18,41 Euro für den ÖPNV.

## Mülheim auf dem Weg in die Vergangenheit?

**Mülheim an der Ruhr. (ah) In *Ruhrschiene* 2011#1 und 2011#2 haben wir über die Vorschläge zur Liniennetzoptimierung berichtet. Anfang Juli wurden die Fraktionen über den Stand der Dinge informiert. Wir dokumentieren die Veröffentlichung der Ergebnisse in der Lokalpresse und berichten über unseren Ortstermin zur Straßenbahn nach Saarn.**

Mülheim droht ein gewaltiger Rückschritt! Nach den Berichten in der Lokalpresse über mögliche Streckenstilllegungen erinnert vieles an die 60er Jahre des letzten Jahrhunderts. Entschieden ist zwar noch nichts, aber weiter geprüft werden sollen auch Streckenabschnitte, die durchaus noch straßenbahnwürdig sind. Genannt werden Uhlenhorst- Heuweg und Oberdümpfen-Auf dem Bruch (Linie 102), Flughafen-Hauptfriedhof (Linie 104) sowie die komplette Linie 110 (Friesenstraße-Hauptfriedhof). Zugleich ist offenbar auch eine Verbesserung im Gespräch: Statt der Linie 104 soll die Linie 112 über die Kaiserstraße zum Hauptfriedhof geführt werden. Die 104 würde dann ab Stadtmitte über die neu gebaute Trasse in der Friedrichstraße bis Wertgasse (heute Linie 110) führen. Um dort zu enden, müsste allerdings genauso wie am Heuweg in einen Gleiswechsel investiert werden.

Ob und in welcher Form diese Streckenabschnitte durch Busse ersetzt würden, bedarf einer genaueren Prüfung. Vorstellbar wäre zum Beispiel als Ersatz für den Nordabschnitt der Linie 110 eine Führung der Linie 122 aus Oberhausen kommend ab Friesenstraße über Moritzstraße, Friedrich-Ebert-Straße und Sandstraße (wie Linie NE 2) zum Hauptbahnhof. Von dort könnten die Busse über Stadtmitte weiter nach Saarn oder Speldorf fahren.

Kein Thema in der Presse waren mögliche Neubaustrecken. Im letzten Nahverkehrsplan enthalten ist eine Verlängerung der Linie 112 vom heutigen Endpunkt Kaiserplatz über Dickswall und Tourainer Ring zum Hauptbahnhof. Dieser Endpunkt wäre zwar interessanter als der heutige, aber der Vorschlag zur Verlängerung Richtung Hauptfriedhof oder auch Flughafen macht mehr Sinn! Von Teilen Styurms und aus Oberhausen ist der Hauptbahnhof mit der S-Bahn deutlich schneller zu erreichen.

## Straßenbahn nach Saarn

Anders sieht es mit der Straßenbahn nach Saarn aus. Diese Verbindung hat Zukunft und würde gegenüber der heutigen Bedienung mit den drei Buslinien 132, 133 und 752 deutliche Vorteile bringen. Dies hat unser Ortstermin am 26. Juni bewiesen. Beginnend an der Haltestelle Heuweg würde die Trasse über die Saarner Straße zur Haltestelle Alte Straße führen und dann weiter über die Straßburger Allee bis zur Quellenstraße. Von dort zum Schulzentrum (Gesamtschule und Berufskolleg) auf der Saarner Kuppe würde es allerdings eng. Auf der Kuppe selber ist eine Trasse von der Luxemburger Allee entlang der Brüsseler Allee freigehalten. Doch was würde dies für die Anbindung des Uhlenhorst bedeuten? Zunächst könnte die Buslinie 131, anstatt über die Saarner Straße zu fahren, über Großenbaumer Straße (Haltestelle Waldschlösschen) und Schneisberg zum Nachbarsweg geführt werden. Von dort würde sie die heutige Strecke Richtung Oemberg wieder aufnehmen. Der eigentliche Uhlenhorst hingegen könnte zum Beispiel durch Verlängerung der heute am Speldorfer Friedhof endenden Fahrten der Linie 124 über Katzenbruch und Uhlenhorstweg angebunden werden. Notwendig erscheint aber auch eine komplette Neuordnung der Buslinien im Bereich Speldorf.

PRO BAHN wird sich in den kommenden Wochen mit möglichen Alternativen beschäftigen und der Politik ein eigenes Konzept vorlegen. Diese wird im Herbst die Vorschläge der Verwaltung beraten. Reaktionen auf die letzten Veröffentlichungen gab es nur von der CDU. Sie möchte zunächst einen neuen Nahverkehrsplan entwerfen sehen und erwartet bis Herbst eine Bedarfsanalyse für das komplette Bus- und Bahnnetz. Fraktionschef Michels wird mit den Worten zitiert: „Mit uns wird kein Meter Schiene stillgelegt,

so lange der Nahverkehrsplan nicht steht.“ Wir Fahrgäste fragen uns: Und was passiert danach?

### Kommentar

*(le) Was zur Zeit in Mülheim abläuft, weckt bei manch älterem Beobachter Deja-Vu-Erinnerungen. War das damals nicht auch so, dass vielerorts die Straßenbahnnetze stückchenweise amputiert wurden, bis der verbliebene Rest nicht mehr überlebensfähig war? Man kann ohne weiteres über die Sinnhaftigkeit der Straßenbahnlinie 110 diskutieren, aber zu Zeiten, wo alle Welt von Elektromobilität redet, ein bewährtes elektrisches Verkehrsmittel aufs Abstellgleis schieben zu wollen, ist schon nicht sehr zeitgemäß.*

*Noch krasser sehen die Vorschläge für die Linie 102 aus. Auf beiden Seiten sollen die logischerweise schwächer ausgelasteten Endabschnitte stillgelegt werden. Dadurch kann gerade mal eins von sechs Fahrzeugen im Umlauf gespart werden. Betroffen sind aber jeweils über ein Drittel der Fahrgäste auf dem jeweiligen Linienast, die dann entweder umsteigen müssen in einen seltener als die 102 fahrenden Anschlussbus oder gleich den ganzen Weg mit einer anderen Linie zurücklegen werden, z. B. von der Stadtmitte nach Dümpten Friedhof mit der 124, was schlappe sieben Minuten länger*

*dauert als mit der 102. So kann man die Fahrgastzahlen der Linie drastisch absenken, bis auch der Rest als „nicht mehr straßenbahnwürdig“ dasteht.*

*In Mülheim muss die Straßenbahn nach der zwischenzeitlich erfolgten Stadtentwicklung ausgerichtet werden. Das gilt insbesondere für Saarn, wobei es eben nicht darum geht, die in den sechziger Jahren stillgelegte Straßenbahn über den nachfrageschwachen Kassenberg zum Klostermarkt wiederzubeleben, sondern von Broich aus über die Saarner Straße den Kernbereich von Saarn und anschließend die Saarner Kuppe anzubinden, also die Straßenbahn genau dort fahren zu lassen, wo die größte Nachfrage besteht. Und betrieblich müssen die meterspurigen Linien von EVAG und MVG im Rahmen von VIA als eine Einheit betrachtet und behandelt werden, wozu auch wieder ein besserer Anschluss des MVG-Netzes an das Essener Netz über die Aktienstraße gehört, am besten wieder mit einer Direktverbindung in die Essener Innenstadt.*

*In einem muss man der Mülheimer CDU Recht geben: Es gehört ein Gesamtkonzept her, ohne das Einzelmaßnahmen keinen Gesamtsinn ergeben. Auch PRO BAHN klammert sich nicht an jeden Meter Schiene, aber nur Stilllegen und nichts neu Bauen ist sicherlich die schlechteste Lösung.*

## U-Bahn-Verlängerung nach Wellinghofen

**Dortmund. (os) Der Dortmunder Rat hat die Verwaltung mit der Untersuchung einer Verlängerung der Stadtbahnlinie U 49 beauftragt. In der Ratssitzung am 21. Juli stand anlässlich der Entwicklung des Geländes der ehemaligen Zeche Crone auch die Frage der Verlängerung der U 49 nach Wellinghofen auf der Tagesordnung.**

Heute endet die U 49 in Hacheneu und ist aus Wellinghofen nur mit Bussen erreichbar, zum Teil muss an der Preinstraße sogar von einem zum anderen Bus umgestiegen werden, um zur U 49 zu gelangen. Die Busse machen dann noch eine lange Stichfahrt, die im Falle einer Verlängerung der U-Bahn eingespart werden könnte.

PRO BAHN hatte sich zuvor an alle Fraktionen gewandt und für eine Fortsetzung der Pla-

nungen geworben. Schon eine Teilverlängerung der U 49 nur bis zur Zillestraße erschließt viele Wohnungen im Wellinghofer Norden, deren Bewohner dann zu Fuß zur Stadtbahnhaltestelle laufen können. Hier dürfte ein großes Potential an Neukunden bestehen. Eine attraktive und gut sichtbare Haltestelle an der Zillestraße ist auch eine gute Werbung für die umweltfreundliche Stadtbahn. Die heutige Endstelle Hacheneu liegt

an einer Stichstraße ohne Durchgangsverkehr und wird daher kaum wahrgenommen. Dementsprechend hat die U 49 auch nicht die hohen Fahrgastzahlen wie die anderen erfolgreichen Dortmunder Stadtbahnlinien. An der Zillestraße soll auch eine Busschleife entstehen, damit die heutigen Stichfahrten nach Hachenedy entfallen können.

## ZOB weicht Fußballmuseum

Ebenfalls beschlossen wurde die Verlegung des ZOB von der Süd- auf die Nordseite des

Hauptbahnhofs. Am jetzigen Standort wird das DFB-Fußballmuseum errichtet. Der ZOB wird vor allem von Reisebussen genutzt, dort halten aber auch die Linien S 30, 444 (Casino-Bus) und der Airport-Bus. Diese Linien sollen auch künftig auf der Südseite abfahren. Im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs soll das Umfeld von Fußballmuseum und Hauptbahnhof aufgewertet werden. Die Umwelt- und Verkehrsverbände erwarten dabei auch eine vernünftige Lösung für Radstation und Bushaltestellen. Beides wird schon seit Jahren nur provisorisch betrieben.

# Doch noch Direktvergabe an die RVM

**Münster / Düsseldorf. (le) Nachdem der Versuch der Kreise Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf, zahlreiche Buslinien im Rahmen einer Direktvergabe an den im Besitz der Kreise befindlichen Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) zu vergeben, zunächst von der Vergabekammer Münster und dann vom OLG Düsseldorf gestoppt wurde, hat das Land das ÖPNV-Gesetz angepasst. Schließlich einigten sich die Kreise, die RVM und das klagende Busunternehmen außergerichtlich.**

Das Urteil hatte die im Besitz mehrerer mittelständischer Busunternehmer stehende Veelker GmbH & Co KG aus Ochtrup erstritten, die sich für 100 der 374 betroffenen Buslinien interessiert. Die Richter hatten bemängelt, dass eine Direktvergabe gegen § 2 (10) ÖPNVG NRW verstoße, der aussagt: „Unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage und zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit ist allen Verkehrsunternehmen des ÖPNV die Möglichkeit einzuräumen, zu vergleichbaren Bedingungen an der Ausgestaltung des ÖPNV beteiligt zu werden.“

Da mit dieser Rechtsauffassung eine Direktvergabe in NRW wohl generell nicht möglich wäre, wenn andere Betriebe sich für die Linien interessierten, hatte zunächst die CDU-Fraktion im Landtag einen Gesetzentwurf eingebracht, der die Möglichkeit einer Direktvergabe nach EU-Verordnung 1370/2007 ausdrücklich ermöglicht. Das zuständige Ministerium schlug einen alternativen Text vor, der dann beschlossen wurde.

Inzwischen haben Kreise, RVM und Veelker sich darauf geeinigt, dass Veelker die Betriebsführung für 20 der gewünschten 100 Linien er-

hält, die übrigen per Direktvergabe an die RVM gehen. Die 20 Linien werden in acht Jahren im Bündel in den Wettbewerb gegeben, wobei sich die RVM oder andere WVG-Unternehmen nicht bewerben dürfen.

Schon vor einigen Jahren war Veelker bei der Ausschreibung mehrerer Linien, die vorher vom Westfalenbus gefahren wurden (u. a. R 64 und R 81), im Bereich Havixbeck und Coesfeld erfolgreich gewesen. Vor Ort im Raum Ochtrup betreibt Veelker neun Linien außerhalb der Verkehrsgemeinschaft Münsterland (VGM) mit eigenen Tarifen, allerdings werden VGM-Tickets anerkannt.

Die EU hat für den ÖPNV in den letzten Jahren immer wieder komplizierte und auslegungsbedürftige Verordnungen zum wirtschaftlichen und ordnungspolitischen Rahmen erlassen. Bundes- und Landesgesetzgeber haben dann ihre Gesetze und Verordnungen erst mit Verzögerung angepasst. So steht für die EU-Verordnung 1370/2007 die entsprechende Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) auch noch aus.

## Mobilitätskonferenz NRW

*Wenn in diesen Fällen dann der Rechtsrahmen durch einzelne, sich oft widersprechende Urteile von Oberlandesgerichten gesetzt wird – bis zu einem höchstrichterlichen Urteil dauert es meist Jahre –, sind die kommunalen Aufgabenträger in ihrer Entscheidungsfreiheit massiv eingeschränkt. Gerade die RVM hat in den letzten Jahrzehnten Innovationsbereitschaft gezeigt und mit ihrer Produktpalette vom SchnellBus bis zum TaxiBus Maßstäbe für erfolgreiche ÖPNV-Planung im ländlichen Raum gesetzt. Dass jetzt ein privates Unternehmen Interesse an einem Teil*

*der Linien zeigt (gewiss nicht an den weniger lukrativen), ist voll verständlich. Ob aber in diesem Fall der Wettbewerb Optimales für den Fahrgast hervorbringt, kann bezweifelt werden. Wenn vier CDU-geführte Kreise sich dazu durchringen, ihre Anteile an der RVM nicht zu verkaufen, sondern damit selbst den ÖPNV zu gestalten, so setzt auch das Maßstäbe. In Südwestfalen und am Niederrhein war die Entwicklung in den letzten Jahren eine andere, die Fahrgäste haben die Auswirkungen negativ zu spüren bekommen.*

## NRW bewegen – Mobilität neu erleben

**Düsseldorf. (jb) Das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW hatte zu einer Mobilitätskonferenz Ende Mai 2011 alle Register einer finanzkräftigen Behörde gezogen: mehrere Vorbereitungszirkel, ein großer Adressatenkreis, zahlreiche qualifizierte Moderatoren, ein repräsentatives Ambiente und ein breites Themenspektrum. Am bekannten Aufgabenfeld ‚intelligente Mobilität der Zukunft‘ sollten die Teilnehmer/-innen dialogorientiert arbeiten, indem in einem breiten Fachgesprächsblock am Nachmittag verschiedenste Facetten von Mobilität diskutiert und „gevetet“ werden konnten.**

Der Konferenz voraus ging eine veröffentlichte Studie zur Stausituation auf den Autobahnen in NRW vom Lehrstuhl für Verkehrswesen, -planung und -management der Ruhr Universität Bochum. Prof. Dr. Justin Geistefeld und Jan Lohoff präferierten für die drei maßgeblichen Stauursachen hohes Verkehrsaufkommen, Baustellen und schwere Unfälle sieben Lösungsansätze, von denen drei Maßnahmen höchste Umsetzungspriorität erhielten: Verkehrszentrale NRW, Baustellenmanagement und eine temporäre Seitenstreifenfreigabe.

Im ersten Konferenzteil stellten verschiedene Referenten, u.a. der Landesverkehrsminister Harry Voigtsberger und der Studienverfasser Prof. Dr. Justin Geistefeld in Impulsvorträgen und Podiumsdiskussion den ca. 500 Anwesenden ihre Tätigkeit bzw. ihre Anforderungen an die Mobilitätsoptimierung in NRW vor. Ein Schwerpunkt bildete dabei die Stauvermeidung im „Stau(bundes)land Nr. 1“ – sei es durch Baustellenmanagement und Verkehrstelematik, durch die temporäre Freigabe von Standstreifen auf Autobahnen, schnelleres Abräumen von Unfallstellen

oder durch prognostische Verkehrsinformationen mittels Navigationsgeräten.

Für die drei Foren des zweiten Konferenzteils hatte das Ministerium sich letztlich für 34 Sofortmaßnahmen entschieden, die in der Tagungsmappe allen Teilnehmern strukturiert präsentiert wurden. Nach einer intensiven Diskussionsphase wurden die entsprechend bewerteten Top-Fünf-Projekte im Plenum dargestellt. In der Fachgruppe 1 „Straße, Schiene, Wasserstraße“ waren dies neben den beiden erwarteten Ansätzen „Baustellenmanagement für Bundesautobahnen“ und „Konzept für Standstreifenmitbenutzung“ die Erstellung eines Logistikkonzepts, die „Optimierung von Binnenschiffsverkehren“ auf Kanälen und die „Beseitigung von betrieblichen und infrastrukturellen Kapazitätsengpässen auf der Schiene“. Einer der Berichterstatter, Oliver Stieglitz von PRO BAHN, machte sich darüber hinaus stark für den knapp unterlegenen Platz 6 dieser Gruppe: „Maßnahmen zur Stärkung der Nahmobilität“. Aus den restlichen sechs Vorschlägen stach allerhöchstens die „Kampagne für Wachheit“ zur



Bekämpfung des Sekundenschlafs auf Autobahnen als Novum heraus.

Während in der zweiten Fachgruppe „Technik, Wirtschaft, Telematik“ aus acht Vorschlägen erwartungsgemäß „Verkehrszentrale NRW“, „Baustellenmanagement“, „Störfallmanagement“ auf Bundesautobahnen und bessere „Verkehrsinformationen“ in die Top-Fünf gelangten, gab es hier zudem eine interessante Entwicklung: Die Diskutanten entwickelten mit „Intermodales Routing“ eine neue Sofortmaßnahme, die pre-, on- und post-trips für unterschiedliche Verkehrsmittel mit dem Ziel eines allgemein verfügbaren umfassenden Verkehrsinformationsverbundes bündeln soll.

Die Interessenten der eigentlich spannenden Themen für eine grundlegende Veränderung von Mobilität sammelten sich in der Fachgruppe „Siedlung und Verkehr“. Leider bildeten entsprechende Querschnittsthemen die große Ausnahme. Der passende Ansatz, eine „Querschnittskommission Integrierte Verkehrs- und Stadtentwicklung“ schaffte es dafür in die Top Fünf, ebenso wie die „Landesinitiative Mobilitätsmanagement“ als verkehrliches Querschnittsthema. Ein NRW-Monatsticket als „Bürgerticket für alle“ und „permanent aktualisierte intermodale Fahrgast-Informationen zur Erschließung neuer Fahrgastpotenziale“ beziehen sich vorrangig auf den ÖPNV. Die „stadtverträgliche Lkw-Navigati-

on in der Metropole Ruhr“ hätte dagegen genauso gut in die Fachgruppe 2 gepasst. Zu den neun Unterlegenen dieser themenmäßig größten Gruppe zählen u.a. die Übertragung des Car2go-Ansatzes („iCar Ruhr“) und eine AG Fußverkehrsfreundliche Städte und Gemeinden NRW unter dem Titel „NRW geht“.

Zusammengefasst zielen von den 15 Vorschlägen sieben auf eine Optimierung des Kfz-Verkehrs, jedoch nur drei auf den öffentlichen Verkehr. Was letztlich mit diesen Sofortmaßnahmen passiert und welche wann wie umgesetzt werden, wird die Zukunft zeigen. Das Ministerium hat jedenfalls bei den Anwesenden hohe Erwartungen geweckt, die es zu befriedigen gilt.

Staatssekretär Horst Becker bedankte sich in seinem Schlusswort für den Besuch der „einmaligen Veranstaltung“. Ziel der Landespolitik sei es, Politik im Dialog zu machen, was bedeute, mit einer breiten fachlichen Diskussion nicht erst in der Umsetzungsphase zu beginnen. Der Schwerpunkt der Veranstaltung habe auf dem Verkehrsträger Straße gelegen, da in Deutschland ein riesiger Teil der Güter mit dem Lkw transportiert würde und entsprechende Lösungsansätze unmittelbare Auswirkungen auf Siedlungsstruktur und Umwelt hätten. Die Landesregierung wolle intelligente Ansätze verfolgen, um mehr Verkehr von der Straße auf andere Verkehrsträger zu verlagern.

## Soester Bahnhof rundum modernisiert

**Soest. (gf) In Soest ist mit der aktuellen Übergabe des Busbahnhofs die aufwendige mehrjährige Sanierung des Bahnhofsumfeldes endgültig beendet. 1,35 Millionen Euro ließ sich die Stadt die Erneuerung des neuen Busbahnhofs, Taxistands und Eingangsbereiches zum ebenfalls kürzlich renovierten Bahnhofsgebäudes kosten.**

Gut 6000 Quadratmeter Fläche wurden asphaltiert oder gepflastert. 466 Meter Taststreifen wurden im Pflaster verlegt, 23 Lichtmasten mit LED-Technik aufgestellt, dazu 276 LED-Leuchtsteine an den Kanten der Bussteige installiert.

Obwohl es mehr Licht gibt, wird nur noch ein Drittel der Energie verbraucht. Weiterhin wurden Wartehallen und Bänke aufgestellt. Für den im

Wartebereich liegenden Kiosk gibt es Überlegungen, ihn unter Denkmalschutz zu stellen.

Bahnreisende bekommen damit endlich den richtigen positiven Eindruck, wenn sie mit dem Zug in die Hellwegstadt kommen. Für eine optimale Bus-Schiene-Verknüpfung wünscht sich PRO BAHN noch dynamische Zielanzeiger, die zentral die Fahrgäste über die aktuellen Abfahrtszeiten der Busse im Wartebereich informieren.

# PRO BAHN Münsterland jetzt im Umwelthaus

**Münster. (fmx) Ins Teenager-Alter ist es gekommen, das Umwelthaus in Münster auf der Zumsande-Straße. Die Idee: Allen Verbänden und Vereinen, die sich mit der Umweltthematik befassen, sollte ein Dach über dem Kopf gegeben werden,**

So war die Absicht der Initiatoren, die vor 15 Jahren gemeinsam in ein Haus zogen und somit den Ökologen eine für alle geltende Adresse gaben. Bereits das zehnjährige Jubiläum beging man feierlich. Jetzt – fünf Jahre später – gab es wieder eine willkommene Gelegenheit, anlässlich eines Wohnviertel-Festes sich dort mit Aktionen, Ständen und Informationen zu präsentieren – mitten im Juli in sehr guter Nähe zum Hauptbahnhof. Aber dieses erneute Jubiläum wurde erstmals auch mit PRO BAHN gefeiert. Nachdem im Frühjahr die Jahresmit-gliederversammlung in Münster stattgefunden hatte, kam die Idee auf, die Einladung der Verantwortlichen des Umwelthauses Münster anzunehmen und mit einem Jahresbeitrag zur Kostendeckung eine feste Anschrift zu erhalten. Die Leitung des Umwelthauses nahm freundlicherweise das Aufnahmeersuchen an, und somit gibt es jetzt auch PRO BAHN in Münster.

Das Fest wurde gefeiert, draußen auf der Straße zwischen den bekannten Vereinen wie dem VCD, dem ADFC, Greenpeace und vielen anderen. Natürlich hätten wir uns gewünscht, dass mehr Bevölkerung an unserem Tisch gewesen wäre. Aber dafür waren die, die kamen, meist hochmotiviert, kannten das System Bahn und mißbrauchten uns auch nicht als „Schimpf-Ablade-Station“ für Bahn und Bus. Obwohl die Zahl der Aktiven so klein ist, war es uns möglich, unseren kleinen Stand vom Anfang bis zum Ende des Festes mit Ansprechpersonen zu besetzen.

Auf Dauer soll daran gedacht sein, wenigstens hin und wieder im Umwelthaus auch Gesprächs- und Kontaktabende von PRO BAHN anzubieten. Problem: Die Personaldecke muß tragender werden.

Für Sie, für Euch, liebe Leser, eine Aufforderung!

# Max Maulwurf gräbt tief im Bahnhof Münster

**Münster. (fmx) An den Bildern kann man es sehen: Nachdem jahrelang der Hauptbahnhof in Münster in einem Dornröschen-Schlaf lag, hat ein deutschlandweit bekannter Maulwurf jetzt für mächtige Erdhaufen gesorgt.**

Das DB-Maskottchen für Baumaßnahmen, Max Maulwurf, ist in den Hauptbahnhof eingezogen und gräbt tief. Der Bahnsteig an den Gleisen 14 und 17 ist schon beinahe fertig. Jetzt hat sich der stahlharte Maulwurf die Gleise 4 und 8 vorgenommen. Das Bild zeigt noch die Bauarbeiten zu Beginn. Da hat mancher Fahrgast gestaunt, vielleicht auch etwas den Kopf eingezogen, wenn er unter den oft himmeloffenen Baustellen hindurchging zu seinem Gleis. Viele Träger aus Stahl sorgen dafür, dass das Ganze auch hält und nicht plötzlich in sich zusammenfällt. Da bedarf es eines grundsoliden Vertrauens in die Statiker. Doch bisher ist alles sicher geblieben. Die Bahnsteige werden auf das moderne Maß gebracht, taktile

Leitplanken helfen auch Sehbehinderten und Blinden. Aufzüge kommen auf die Bahnsteige, so dass auch Gehbehinderte jetzt einen Zugang haben, ohne jedesmal fragen zu müssen.

Es wird noch eine längere Zeit dauern. Aber der Anfang ist gemacht.

Auch die Renovierung der Bahnhofshalle, besser gesagt, ein kompletter Neubau, sind jetzt nicht mehr in so riesigen Zeiträumen anzusetzen.

Die Zweigleisigkeit der Strecke nach Lünen/Dortmund wäre ein nächster Akt. Aber da geht es wieder los: PRO BAHN hat noch so viele Vorstellungen und Wünsche, was alles gemacht werden könnte. Max Maulwurf ist jedenfalls ein guter Verbündeter von PRO BAHN.



*Baustelle Münster Hauptbahnhof. Foto: Franz Maxwill*

## Impressum / Ansprechpartner bei PRO BAHN

**Herausgeber:** PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr, Mülheimer Straße 91, 47058 Duisburg, ☎ 0203 398 1698, ✉ info@probahn-ruhr.de, *Internet:* <http://www.probahn-ruhr.de>

**Bürozeiten:** Dienstags 16:30 bis 18:30 Uhr (ab September, auch in den Herbstferien)

**Vorsitzender:** Holger Kohring, Alter Uentropener Weg 77, 59071 Hamm, ☎ 02381487317, ✉ kohring@probahn-ruhr.de  
**Stv. Vorsitzender:** Lothar Ebberts, Neugahlener Straße 20, 46149 Oberhausen

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

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

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

**Beisitzer:** Bernhard Quack, Düsseldorf Str. 22, 45145 Essen, ☎ 0201 7265726, ✉ quack@probahn-ruhr.de

**Beisitzer:** Oliver Stieglitz, Kaiserstr. 191, 44143 Dortmund, ☎ 0160 9571 4101, ✉ 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: „Ruhrschiene“!**

PRO BAHN Regionalverband Münsterland,

**Vorsitzender:** Tobias Simon, Neuenk. Str. 420, 49497 Mettingen, ☎ 03212 1232 394, ✉ t.simon@probahn.de

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

**Vorsitzender:** Oliver Stieglitz, Kaiserstr. 191, 44143 Dortmund, ☎ 0160 9571 4101

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

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

Die **Ruhrschiene** erscheint vierteljährlich, die Auflage dieses Hefts beträgt 550 Exemplare. Der Bezug ist für Mitglieder von PRO BAHN Münsterland und Ruhr kostenlos, Abonnement 5,- € pro Jahr.

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

Weitere Autoren dieser Ausgabe: Jürgen Brunsing (jb), Günter Fiedler (gf), Axel Hercher (ah), Franz Maxwill (fmx)

Die Vervielfältigung der Gesamtausgabe der *Ruhrschiene* zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet, Nachdruck einzelner Artikel in anderen Publikationen nur mit Zustimmung der Redaktion und gegen Überlassung von Belegexemplaren. Die Zustimmung für den Abdruck durch andere 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.**

# Termine

## Duisburger Treffen

(le/os) Zu den monatlichen Treffen in Duisburg ist jede(r) herzlich eingeladen, ob politisch aktiv oder nur am Thema Bus und Bahn interessiert. In Duisburg geht es nicht nur um Lokales, sondern auch Regionales. Und zukünftig wollen wir auch die Mülheimer Themen behandeln, die bisher im Essener VUZ besprochen wurden.

Die PRO BAHN-Aktiven aus Essen um Umgebung sind aufgerufen, wieder einen regelmäßigen Treff einzurichten. Denkbar ist eine Zusammenarbeit mit der Mobilität-Werk-Stadt an. Hier wurde auch ein Arbeitskreis über Öffentlichen Verkehr installiert, der noch Mitstreiter sucht.


## Grenz-Treff


(le) Der diesjährige Grenz-Treff mit stadthistorischem Spaziergang und anschließendem Grillen bei Dirk Grenz findet am 25.08. statt. Treffpunkt ist um 18:30 Uhr am ServicePoint in OB Hbf. Wir bitten um kurze Anmeldung per E-Mail oder telefonisch bei Lothar Ebbers (siehe Seite 11).

## August

**Dienstag, 16.08.2011, 17:30 Uhr**  
Kehraus im VUZ, ab 19:30 Uhr letzte Arbeitsgruppe Essen im VUZ

**Dienstag, 23.08.2011, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Sonntag, 21.08.2011**  
Ohne Auto-Mobil ans Ausflugsziel:  
**Leverkusen**  
**10:00 Uhr** E Hbf  (ServicePoint)

**Donnerstag, 25.08.2011, 18:30 Uhr**  
Grenz-Treff OB Hbf  , siehe links

## September

**Donnerstag, 01.09.2011, 19:30 Uhr**  
Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen

**Dienstag, 13.09.2011 und Mittwoch, 14.09.2011**  
Traffic Talks, Bonn


**Sonntag, 18.09.2011**  
Ohne Auto-Mobil ans Ausflugsziel:  
**Halde Hoheward**  
**10:00 Uhr** E Hbf  (ServicePoint)

**Montag, 19.09.2011, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim

**Dienstag, 27.09.2011, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

## Oktober

**Donnerstag, 06.10.2011, 19:30 Uhr**  
Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen










**Samstag, 15.10.2011**  
Ohne Auto-Mobil ans Ausflugsziel:  
**Besuch beim Nachbarn: Maastricht**  
**08:40 Uhr** E Hbf  (ServicePoint)



**Montag, 17.10.2011, 19:00 Uhr**  
ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim

**Dienstag, 25.10.2011, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

## November

**Donnerstag, 03.11.2011, 19:30 Uhr**  
Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen

**ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim:** Büro Mülheimer Str. 91, Duisburg,   Duisburg Hbf,  Lutherplatz  
**O.Tram Oberhausen:** „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen,   Oberhausen Hbf  
**Dortmunder PRO BAHN/VCD-Treffen:** VCD-Büro, Eisenmarkt 1, Dortmund,  Kampstraße  
**Regionalgruppe Hellweg:** Infos bei Günter Fiedler,  02942 1598,  fiedler@probahn-ruhr.de  
**Regionalverband Münsterland:** Infos bei Tobias Simon,  t.simon@probahn.de

Bitte hier abtrennen oder kopieren und einsenden. Oder einfach online Mitglied werden unter <http://www.pro-bahn.de/beitritt>  
PRO BAHN e. V. • Friedrichstraße 95 • 10117 Berlin •  030 20181742  030 20179967

## Ja, ich bin an PRO BAHN interessiert.

- Ich möchte weitere Informationen.
- Ich möchte PRO BAHN beitreten.

Name, Vorname

Straße

PLZ, Wohnort

weitere Familienmitglieder

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.)      Beruf (freiwillig)

Datum, Unterschrift

Sie erleichtern uns die Arbeit mit einer  
**Einzugsermächtigung.**

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Kontonummer

BLZ

Kreditinstitut

bin ich – bis auf Widerruf – einverstanden.

Datum, Unterschrift

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