



Bottrop: Neue Busse für 17 Mio. Euro

Bottrop. (dg) Etwa sieben Monate nach dem verheerenden Brand nimmt die Vestische 69 neue Busse in Betrieb, und der Standort Bottrop hat damit die wohl jüngste Flotte im VRR.



Ein neuer Bus der Vestischen am Bottroper ZOB. Foto: Dirk Grenz

Da die Fahrzeuge der Vestischen neuwertversichert waren, konnte diese Beschaffung ausgeschrieben werden. Die barrierefreien Citaro O 530 Facelift sind vollklimatisiert und videoüberwacht. Die Fahrzeuge tragen die NRW-Farben grün, weiß, rot und einen blauen Umweltengel.

Sie sollen dank einer Antigrffiti-Gestaltung im Inneren ihre Schönheit auch lange behalten. Die Sitzausstattung ist ebenfalls gegen Vandalismus ausgelegt. Schließlich wird nun noch eine neue Abstell- und Wartungshalle gebaut.

In dieser Ausgabe:

- S. 2 - 4: GVFG, MVG
- S. 4 - 5: Tandem
- S. 6 - 8: Westfalen
- S. 9 - 11: Vermischtes
- S. 11 - 12: Impressum, Termine

Jahresmitgliederversammlung RV Ruhr

Liebe Mitglieder,

hiermit möchte ich Sie im Namen des Vorstandes des PRO BAHN-Regionalverbandes Ruhr ganz herzlich zur Jahresmitgliederversammlung einladen. Stattfinden wird diese am 15.09.2012 von 15:00 bis 17:00 Uhr im Umweltzentrum Bochum. Nach derzeitigem Stand liegen folgende Tagesordnungspunkte an:

- TOP 1: Formalia
- TOP 2: Bericht des Vorstandes
- TOP 3: Situation des Regionalverbandes (Mitglieder und Finanzen)
- TOP 4: Zukunft der Ruhrschiene
- TOP 5: Wahl des Vorstandes
- TOP 6: Bundesverbandstage (Aktuelles Wahlverfahren, Wahl der Delegierten auf RV-Ebene)

TOP 7: Zukunft der MOA-Touren (Mobil ohne Auto)

TOP 8: Sonstiges

Besonders freuen würden wir uns, wenn auch Neumitglieder die Gelegenheit nutzen würden, die Aktiven vor Ort kennenzulernen.

Das Umweltzentrum Bochum liegt in der Alsenstraße 27, etwa 300 Meter vom Südausgang des Bochumer Hauptbahnhofes entfernt. Eine Wegbeschreibung finden Sie im Internet unter <http://www.umweltzentrum-bochum.de/wegbeschreibung.html>

Mit freundlichen Grüßen
Holger Kohring
-Vorsitzender RV Ruhr-

Land meldet neue GVFG-Projekte an

Düsseldorf. (le) Für die Fortschreibung des GVFG-Bundesprogramms 2012 bis 2016, in dem nur größere Projekte mit über 51 Mio. Euro Gesamtkosten enthalten sind, hat das Landesverkehrsministerium beim Bund fünf neue Maßnahmen angemeldet.

Neben der Campusbahn in Aachen, dem Bau bzw. der Verlängerung von zwei Stadtbahnlinien in Bielefeld und der Stadtbahnverbindung zwischen D-Freiligrathplatz und Düsseldorf Flughafen Terminal wurden auch die Verlängerung der Stadtbahnlinie U 49 von Hacheney ins Zentrum des Stadtteils Wellingshofen (2,3 km, davon 1,2 km im Tunnel, 69 Mio. Euro Gesamtkosten) und der Straßenbahnlinie 105 von Essen Unterstraße zur Neuen Mitte Oberhausen (Einfädelerung in die ÖPNV-Trasse, 3,3 km, 77 Mio. Euro) angemeldet. Während mit dem Baubeginn der übrigen Projekte aufgrund des Planungsstands frühestens für 2016 gerechnet werden kann, könnte bei der Linie 105 bereits Ende 2013 gestartet werden. Dieses Projekt war bereits rechtskräftig planfestgestellt, die erloschene Gültigkeit dieser Planfeststellung könnte aber relativ einfach erneuert werden.

Insbesondere in Oberhausen steht die Politik vor dem Problem, nicht nur die Eigenanteile der Maßnahmen (bei 60 % Bundes- und 25 % Landesförderung müssen 15 % der Gesamtkosten von den Maßnahmenträgern selbst aufgebracht werden), sondern auch die zusätzlichen Betriebsdefizite zu finanzieren. In Oberhausen ist im Zusammenhang mit dem Stärkungspakt des Landes gerade erst ein kommunales Sparpaket in Höhe von über 400 Mio. Euro bis 2021 verabschiedet worden. Hierbei muss auch die STOAG neben strukturellen Verbesserungen durch Reduzierung des Leistungsangebots jährlich 1 Mio. Euro (netto nach Abzug der Einnahmeausfälle) einsparen.

PRO BAHN begrüßt die Anmeldungen des Landes grundsätzlich. Die einzelnen Projekte haben örtlich jeweils große Bedeutung. So würde die Anbindung von Wellingshofen die eher

schwach ausgelastete U 49 deutlich stärken, die Verknüpfung mit den Buslinien in Wellinghofen spart nicht nur Buskilometer ein, sondern verlagert den Umstieg vom wenig belebten Außenbereich in das Stadtteilzentrum.

Die Linie 105 war bereits auf gutem Wege, als sie dann vom damaligen Verkehrsminister Oliver Wittke mit Hilfe eines inhaltlich sehr umstrittenen Dossiers der Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) gestoppt wurde. Gerade im Ruhrgebiet fehlt es vielerorts an attraktiven städteverbindenden ÖPNV-Angeboten. Wir wissen, dass Fahrgäste nicht bereit sind, an der Stadtgrenze einen schlecht abgesicherten

Umstieg vorzunehmen. Insofern geben die heutigen Fahrgastzahlen in dieser Relation (von der Straßenbahn 105 an der Unterstraße auf Bus 185) keinesfalls das tatsächliche Potential wider. Schon im IGVP-Dossier waren für die 105 rund 7.100 stadtgrenzüberschreitende Fahrgäste prognostiziert, die inzwischen erfolgte Einzelhandelsentwicklung in der Neuen Mitte und am Limbecker Platz hat das Potential noch einmal erhöht. Wir hoffen, dass die Oberhausener Politik bei allen Sparanstrengungen auch den Mut zu zukunftsweisenden neuen Projekten hat.

Mülheim verkehrt: Droht weiterer SEV?

Mülheim an der Ruhr. (ah) Nach der Stilllegung der Strecke zwischen Hauptfriedhof und Flughafen droht ein weiterer Schienenersatzverkehr (SEV), diesmal auf der Linie 112. Schuld sind jedoch nicht marode Gleise, sondern eine auffällige Brücke in Styrum.

Das Sorgenkind heißt Thyssenbrücke und verbindet seit 1909 den westlichen und östlichen Teil Styrums. Neben der Straßenunterführung am Bf. Styrum und der A 40 stellt sie die einzige befahrbare Querungsmöglichkeit der DB-Strecke im Stadtteil dar. Die 15,71 m breite Brücke wurde ursprünglich für ein Gewicht von 24 t ausgelegt (zulässig bisher für LKW bis 44 t) und hat insgesamt nur drei 2,62 bzw. 2,72 m breite Fahrspuren, die auch von den Niederflurstraßenbahnen (49 t) mitbenutzt werden. Seit 1994 gehört sie der Stadt. Auf der Brücke gibt es bereits seit längerem ein Begegnungsverbot für Bahnen. Aufgrund der Baufähigkeit wurde die Brücke nunmehr für den LKW-Verkehr ab 7,5 t gesperrt und dieser durch Wohnstraßen umgeleitet. Doch dies allein könnte bald nicht mehr reichen. Im Juni wurde zwar der Planungsbeschluss für einen 23,65 m breiten Neubau (Kosten 14,7 Mio. Euro) mit separater Gleiszone gefasst, aber mit dessen Fertigstellung ist erst 2018 zu rechnen. Bis dahin drohen weitere Einschränkungen für die Straßenbahn: So steht eine Reduzierung des Taktes zur Diskussion und in den nächsten Jahren SEV, falls die Brücke während der Bau-

arbeiten oder schon vorher komplett gesperrt werden muss. So hat eine statische Prüfung ergeben, dass die Standsicherheit über das Jahr 2015 hinaus nicht bestätigt werden kann.

Zukunft der 112?

Was bedeutet das für die Linie 112, die zwar in Oberhausen ihren längeren Streckenabschnitt hat, aber nur von Mülheim aus betrieben werden kann? So lange es keine Verbindung über Frintrop nach Essen (Verlängerung der Linie 105) gibt, wäre nur ein Inselbetrieb über wenige Tage möglich. Die Alternative wäre also ein Busverkehr. Diesen gab es vor einigen Jahren bei Sperrung der ÖPNV-Trasse in Oberhausen schon einmal. Während in Oberhausen auf der Mülheimer Straße für solche Fälle Buskaps existieren, gibt es diese in Mülheim an der Oberhausener Straße und der Friedrich-Ebert-Straße allerdings nicht.

Um die Kapazität der Straßenbahnen auszugleichen, müssten Gelenkbusse eingesetzt werden. Diese könnten am Bf. Styrum die Unterführung Steinkampstraße nutzen und ab Sültenfuß den Linienweg der 112 nach Oberhausen aufnehmen. Die Haltestellen

Dümpfener Straße und Marienplatz müssten dann entfallen.

Ein günstiger Umsteigepunkt zwischen Bahn und Bus wäre die barrierefreie Haltestelle Bf. Styrum. Da können Gelenkbusse allerdings nicht wenden. Dies wäre problemlos an der Friesenstraße möglich, womit aber ein direkter Umstieg zwischen Bus und Bahn ausgeschlossen wäre. Abgesehen davon würde sich die Frage stellen, ob ein Pendelbetrieb mit Bahnen zwischen Kaiserplatz und Friesenstraße (Fahrzeit 14 Min.) überhaupt betrieblich Sinn macht, sei es nun durch im Wechsel verkehrende Linien 110 und 112 (jeweils alle 20 Min.) oder nur durch die 112 bei Wegfall der Linie 110. Diese steht ja bekanntlich zur Disposition.

Wenn der Bus allerdings in der Innenstadt beginnt, stellt sich wiederum die Frage nach der Wendemöglichkeit der Gelenkbusse. Da es am Kaiserplatz an Platz mangelt, käme eine Umfahrung des FORUM-Einkaufszentrums in Frage und damit eine Endhaltestelle am Hauptbahnhof. Letzteres sollte ja durch eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 112 über den Dickswall erreicht werden, dürfte aber nicht nur an den Kosten scheitern. Da könnte doch tatsächlich ein Laie auf die Idee kommen, dass ein Bus auf dieser Linie generell die bessere Lösung ist. In Oberhausen wird ja bereits darüber

nachgedacht, aus Kostengründen nur noch jede zweite Bahn über die Stadtgrenze (Landwehr) hinaus fahren zu lassen.

Aber denken wir noch einen Schritt weiter. Sollte die Linie 112 im Zehn-Minuten-Takt von der Mülheimer Innenstadt über den Bf. Styrum nach Oberhausen fahren und damit der Nordast der Linie 110 entbehrlich sein, stellt sich auch die Frage nach der Zukunft des Südastes über den Kahlenberg zum Hauptfriedhof. Auch dort hat es wegen Gleisbauarbeiten in der Vergangenheit häufiger SEV gegeben. Und ein Pendelverkehr mit Bahnen bis zur Innenstadt (Fahrzeit 14 Min.) würde ja auch kaum Sinn machen. Da könnte doch glatt jemand auf die Idee kommen und die Busse, die vom Flughafen kommend am Hauptfriedhof enden, gleich über den Linienweg der 110 bis Stadtmitte oder Hauptbahnhof weiter fahren zu lassen. Damit würde auch gleich der lästige Umstieg am Hauptfriedhof entfallen. Dort wurde nach einem Personenunfall die Bushaltestelle verlegt und damit die Fahrzeit für die Fahrgäste verlängert. Bis zum Ferienende soll auch die unfallträchtige Wendefahrt an der Kreuzung Zeppelinstraße / Steinknappen durch eine Überführung der Gleise direkt an der Haltestelle Hauptfriedhof ersetzt werden.

Bahnen in NRW: zukünftig ohne Tandems?

Köln. (le) Das beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) angesiedelte Kompetenzzentrum Marketing und Tarif (KCM) hat eine Überarbeitung der landesweit vereinheitlichten Beförderungsbedingungen in NRW durchgeführt. Dabei wurde auch eine Neudefinition für mitzunehmende Fahrräder erarbeitet.

Neu sollen die Bestimmungen in Punkt 9.5 (1) und (2) wie folgt lauten: „Unter einem Fahrrad wird nachfolgend ein muskelbetriebenes, einsitziges Radfahrzeug mit maximal zwei Achsen verstanden. Bei versicherungspflichtigen, motorbetriebenen Ein- und Zweirädern handelt es sich nicht um Fahrräder nach diesen Beförderungsbedingungen.“

Falt- oder Klappräder zählen als Fahrräder. Falt- oder Klappräder, die handelsüblich vollständig im kleinstmöglichen Packmaß

gefaltet bzw. zusammengeklappt sind, zählen als Handgepäck.

Fahrräder werden dann befördert, wenn im Fahrzeug geeignete Abstellmöglichkeiten bestehen bzw. wenn die Platzsituation dies zulässt. In Bahnen und Zügen werden die Fahrräder nur in den dafür mit einem Fahrradsymbol gekennzeichneten Stauräumen und soweit es die Sicherheit des Fahrbetriebes zulässt im Einstiegsbereich befördert.“

Die bisherige Regelung lautet: „Fahrräder

werden dann befördert, wenn im Fahrzeug geeignete Abstellmöglichkeiten bestehen bzw. wenn die Platzsituation dies zulässt. In Bahnen und Zügen werden die Fahrräder nur in den dafür mit einem Fahrradsymbol gekennzeichneten Stauräumen und soweit es die Sicherheit des Fahrbetriebes zulässt im Einstiegsbereich befördert.“ und „Fahrräder mit Hilfsmotor und Konstruktionen, die von ihren Abmessungen her nicht zur Mitnahme geeignet sind, sind von der Beförderung grundsätzlich ausgeschlossen.“

Damit werden – entgegen den bundesweiten Regelungen der DB – Tandems generell von der Mitnahme ausgeschlossen. Das KCM argumentiert mit Platzproblemen in den Fahrzeugen. Dass z. B. Liegeräder oft noch länger sind als Tandems und ein Tandem weniger Platz benötigt als zwei normale Fahrräder, wird geflissentlich übersehen. Um Härten für Blinde und Sehbehinderte zu vermeiden, die oft in Teams mit Sehenden Tandemfahrten unternehmen, soll für diesen Personenkreis eine Ausnahmeregelung vorgesehen werden. Dieser Punkt wurde nach öffentlichen Protesten, u.a. vom ADFC-Landesverband, vom KCM nachgebessert. Wenig nachvollziehbar sind auch die vorgesehenen Einschränkungen bei Fahrrädern mit elektrischem Hilfsmotor, wonach weitgehend baugleiche Fahrräder (Pedelects bzw. eBikes) zugelassen bzw. ausgeschlossen sind. Hinzu kommt, dass die Besonderen Beförderungsbedingungen des NRW-Tarifs nur für Fahrgäste mit NRW- und Verbundtickets gelten. Wer ein Ticket des bundesweiten DB-Tarifs (Fernverkehr, Nahverkehr über die NRW-Grenze hinaus, SchönesWochenend- oder Quer-durch-das-Land-Ticket) besitzt und das entsprechende Fahrradticket der DB erwirbt, ist nicht an diese Bedingungen gebunden und darf weiterhin Tandems in den Zügen von DB Regio und den Privatbahnen mitnehmen, die den DB-Tarif anerkennen.

Die Beförderungsbedingungen müssen noch von den zuständigen Gremien der Verkehrsverbände und Verkehrsgemeinschaften beschlossen werden. Insbesondere die Politiker

in den Verbundgremien sind aufgerufen, diese unnötige Regelung zu stoppen. Die Landtagsfraktion B90/Grüne hat bereits angekündigt, das Thema im Verkehrsausschuss aufzugreifen.

Wieder einmal macht das KCM mit restriktiven Tarifregelungen auf sich aufmerksam. So hatten wir schon bei den Relationstickets des NRW-Tarifs moniert, dass man sich zwar ganz an das Preissystem von DB Regio anlehnt, andererseits aber die großzügige Regelung für die Kindermitnahme der DB nicht in den NRW-Tarif übernimmt.

Auch jetzt gilt es Augenmaß zu bewahren. Die Beförderungsbedingungen gelten für Eisenbahn, Bus, Straßenbahn, U-Bahn, Schwebebahn usw., da muss bei der Fahrradbeförderung schon ein Unterschied zwischen SPNV, Stadt- und Straßenbahnen und Bussen gemacht werden. In fast allen in den letzten Jahren angeschafften neuen SPNV-Zügen sind die Abstellräume ausreichend groß, um auch Tandems mitzunehmen. Wir bezweifeln, dass hier wirklich Handlungsbedarf besteht. Die bestehende Entscheidung über die Mitnahme durch das Fahrpersonal hat sich bewährt und ist aus unserer Sicht vollkommen ausreichend.

Mehr Platz für Radfahrer

NRW. (os) In 18 Doppelstocksteuerwagen wird DB Regio mehr Platz für Radfahrer schaffen. Im Untergeschoss werden die Sitzgruppen hinter dem WC ausgebaut und durch jeweils sechs Klappsitze pro Seite ersetzt. Die Klappsitze werden komfortabler sein, als die bisherigen „Notsitze“ im Mehrzweckabteil. Die umgebauten Wagen sollen vor allem auf den Linien RE 1 und RE 5 verkehren.

Eine gute Nachricht passend zur aktuellen Diskussion. Besser wären natürlich Mehrzweckabteile an beiden Zugenden. Aufgrund der Stufen im Einstiegsbereich und der engen Durchgänge zum Untergeschoss der Mittelwagen eignen sich aber nur die Steuerwagen.

Nach Bocholt unter Strom

Bocholt / Wesel. (le) Im Zusammenhang mit der Neuausschreibung der drei Linien auf der Hollandstrecke (Betriebsbeginn Dezember 2016) wird auch untersucht, ob es einen durchgehenden Verkehr von Bocholt ins Ruhrgebiet oder gar nach Düsseldorf geben kann.

Dafür ist eine Elektrifizierung der 20 Kilometer langen Strecke erforderlich, hinzu kommen Verbesserungen an den Bahnsteigen insbesondere der Zwischenstationen. Die bisherigen Untersuchungen hierzu zeigen, dass das Projekt relativ kostengünstig ist. Allerdings ist erst im nächsten Jahr damit zu rechnen, dass eine endgültige Entscheidung über die Förderfähigkeit der Maßnahmen getroffen werden kann. Auch die Finanzierung der Maßnahme müsste noch geklärt werden.

Für die Durchbindung der Strecke Richtung Duisburg kommen alle drei ab Wesel verkehrenden Linien (RE 5, RB 33, RB 35) in Frage. Am einfachsten wäre die Verlängerung der RB 33 (Wesel – Mönchengladbach), hierbei würde nicht einmal ein zusätzliches Fahrzeug benötigt. Allerdings verkehrt die RB 33 nur montags bis freitags tagsüber, was für die übrigen Zeiten eine andere Fahrplangestaltung erfordert. Außerdem wäre mit der RB 33 nur eine Direktverbindung nach Duisburg gegeben, nach

Düsseldorf müsste dann in den wieder in die Landeshauptstadt umgelenkten RE 11 umgestiegen werden. Eine Verlängerung der RB 35, die ab 2016 durchgehend zwischen Düsseldorf und Emmerich oder sogar Arnhem verkehren soll, erfordert eine Zugflügelung/-kopplung in Wesel, eine Zugkreuzung in Hamminkeln und eine zusätzliche Garnitur. Bei einer Durchbindung des zukünftig mit RRR-Fahrzeugen gefahrenen RE 5 ist zumindest eine Stärkung und Schwächung in Wesel notwendig. Die Fahrplanlage des RE 5 erfordert, dass fast gleichzeitig gestärkt und geschwächt wird. Dies ist allerdings inzwischen nicht mehr praktikabel, da beim Umbau des Bahnhofes Wesel für das ESTW die Gleisverbindung von Bocholt zum westlichen Bahnsteig (Gleis 2/3) entfernt wurde.

Die jetzt gestartete Ausschreibung des Niederrheinnetzes (RB 33 MG – WES, RB 35) hält die Option fest, dass eine der beiden Linien, ggf. auch erst nach Betriebsaufnahme des Netzes, nach Bocholt verlängert werden kann.

Bahnhofserneuerung dank Bürgerengagement

Lippstadt. (gf) Der nicht gerade einladende Zustand des Bahnhofsgebäudes in Lippstadt ist seit Jahren ein Dauerthema. Jetzt hat der Leiter des Bahnhofsmanagements Dortmund, Jörg Seelmeyer, mitgeteilt, dass das Gebäude in den nächsten Wochen mit rund 300 000 Euro renoviert werden soll.

Nachdem bereits vor zwei Jahren die Verkleidung des Vordaches mit 15 000 Euro Spenden aus der Bürgerschaft ausgebessert wurde, sollen zunächst die unansehnlichen Waschbetonplatten durch einen mit Teflon beschichteten grauen Steinbelag ersetzt werden. Dann wird eine neue Deckenbeleuchtung eingebaut. Wandflächen und Geländer erhalten einen neuen Anstrich, neue Schilder, Bänke und Papierkörbe werden aufgestellt. Die Treppenanlage vor dem Bahnhof wird komplett erneuert, das Beet zwischen den Treppen verschwindet ganz.

In 2013 steht dann die Erneuerung des Mittelbahnsteiges an. Hier sollen wie bereits am Hausbahnsteig neue Steinplatten und Kantensteine verlegt und mit einem taktilen Leitsystem versehen werden, damit sich Sehbehinderte besser zurecht finden können. Außerdem wollen die Bahn und die Stadt Lippstadt möglichst schnell eine Videoüberwachung im Fußgängertunnel installieren. Die gesamte Neugestaltung des Tunnels ist dann für 2014 geplant, wenn die aktuellen Bauarbeiten an der angrenzenden Unterführung Südortor abgeschlossen sind.

Almetalbahn geht an Kreis

Paderborn. (gf) Der Kreis Paderborn wird Eigentümer der ehemaligen Bahnstrecke zwischen Paderborn und Büren (Almetalbahn) mit einer Länge von ca. 26 km und einer Fläche von 50 ha und zahlt dafür einen symbolischen Kaufpreis von einem Euro.

Der Kreis Paderborn geht davon aus, dass die beteiligten Kommunen Borchen, Salzkotten und Büren sich bereit erklären, dauerhaft mindestens 50 % aller Unterhaltungskosten für die Streckenabschnitte in ihrem Stadt/Gemeindegebiet zu übernehmen. Für Baudenkmäler werden die Kosten durch den Kreis getragen.

Für die Verkehrssicherung der Strecke werden jährlich rund 55.000 Euro kalkuliert. Rund 23.000 Euro davon übernehmen die Gemeinde Borchen sowie die Städte Büren und Salzkotten, 32.000 Euro schultert der Kreis.

Mit dem Kauf soll die Entwidmung der Strecke verhindert werden, die damit für den Eisenbahnverkehr unwiederbringlich verloren wäre. Eine Neubewertung einer damit immer noch möglichen Reaktivierung der Almetalbahn könnte sich positiv entwickeln, falls durch einen Lückenschluss Korbach – Frankenberg wieder Personenverkehre aus dem Almetal von Brilon Stadt über Marburg bis nach Frankfurt erfolgen können.

PaderSprinter wird kommunal

Paderborn. (le) Nachdem bereits durch einen einstimmigen Ratsentscheid im Jahre 2010 die Weichen gestellt wurden, hat der Rat der Stadt Paderborn im Juni die Übernahme der E.ON-Anteile am PaderSprinter beschlossen. Damit wird das Unternehmen, das früher als Paderborner Elektrizitätswerke und Straßenbahn AG (PESAG) firmierte, zum ersten Mal in seiner Geschichte ein kommunaler Verkehrsbetrieb. Da sich das Unternehmen schrittweise aus dem Überlandverkehr zurückgezogen hat, soll jetzt die Möglichkeit einer Direktvergabe der Verkehrsleistungen nach der EU-Verordnung 1370/2007 genutzt werden. Ähnlich wie zuvor

die vier Münsterlandkreise bekennt sich jetzt auch die CDU-regierte Stadt Paderborn zu ihrer Verantwortung für den ÖPNV als kommunale Daseinsvorsorge. In anderen Teilen von NRW wurden hingegen kommunale Betriebe wie die VWS (siehe folgenden Artikel) und die Verkehrsbetriebe Minden-Ravensberg (VMR) verkauft bzw. wie die Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG (NIAG) teilprivatisiert, die Folgen für die ÖPNV-Bedienung sind vor Ort deutlich erkennbar.

VWS wechselt erneut Besitzer

Siegen. (le) Im Jahr 2004 hatten die Kreise Siegen-Wittgenstein und Olpe ihre Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd GmbH (VWS) veräußert, nachdem die Gesellschaft in die Verlustzone geraten war. Die CDU-geführten Kreise waren nicht bereit, sich finanziell beim ÖPNV zu engagieren. Das Unternehmen wurde zunächst von den Stadtwerken Bonn übernommen, bis diese es 2009 weiter an den französischen Konzern Transdev verkauften.

Jetzt hat Transdev die VWS zusammen mit dem Subunternehmen Suerlänner an die im Januar gegründete Regionalverkehr Westfalen-Süd GmbH (RWS, Besitzer Familie Wern), weiterveräußert. Andere, überwiegend in Rheinland-Pfalz tätige Transdev-Unternehmen, die zusammen mit der VWS in der Transdev SZ GmbH & Co. KG zusammengefasst waren, wurden auf Veolia Verkehr übertragen. Transdev war im Vorjahr mit Veolia fusioniert.

Die Familie Wern war mit anderen Busunternehmen bislang schon als Subunternehmen für die VWS tätig. Vereinbart wurde, dass die Beschäftigten der VWS eine Arbeitsplatzgarantie bis 2018 erhalten. In dem Jahr laufen die bisherigen Linienkonzessionen der VWS aus.

Angesichts sinkender Schülerzahlen im ländlichen Raum hat ein eigenwirtschaftlicher ÖPNV in der Fläche vielerorts keine Zukunft. Die bisherigen Privatisierungen haben sich nicht als erfolgreiche Strategie zur Sicherung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots erwiesen.

Völkerverständigung in Westfalen-Lippe

Westfalen-Lippe. (red) So wie bei den olympischen Spielen die fünf Ringe ineinandergreifen, werden in Westfalen-Lippe fünf regionale Verbundtarife zu einem Gemeinschaftstarif zusammengefasst. Der neue Tarif löst den NRW-Tarif innerhalb Westfalens vollständig ab.

Von den Vorteilen eines Verbundtarifs gegenüber dem NRW-Tarif profitieren vor allem Fahrgäste mit Wochen- und Monatskarten. Hier besteht die Möglichkeit, den Kunden einen Zusatznutzen anzubieten, etwa ermäßigte Anschlusstickets. Alle NRW-Verbundtarife kennen im Gegensatz zum SchönerMonatTicket 9-Uhr-Zeitkarten. Außerdem kann der Fahrgast übertragbare Tickets erwerben. Bei Einzelfahrten wird es für jeden verkehrsüblichen Weg einen Verbundfahrerschein geben. Es ist eine der Hauptschwächen des NRW-Tarifs, dass er auf dem DB-Tarif aufbaut und bestimmte Relationen mit Bus- oder Stadtbahnnutzung nicht abdeckt, z. B. von Herford über Ibbenbüren mit dem Bus zum Flughafen Münster/Osnabrück. Leidtragende werden die BahnCard-Kunden sein: Es ist kaum anzunehmen, dass BahnCard-Kunden auf künftige Verbundtickets 50 % Rabatt erhalten. Für die Fahrgäste wird vermutlich als erster Schritt eine Harmonisierung der bestehenden westfälischen Tarife hinsichtlich des Sortiments und der Ticketeigenschaften sichtbar. Mit der Einführung des neuen Tarifs kann etwa im Jahr 2015 gerechnet werden.

Schwierig ist die räumliche Abgrenzung eines westfälischen Tarifraums von VRR. Hier hat der Gesetzgeber zwar eine Festlegung getroffen, diese entspricht aber oft nicht den Bedürfnissen der Fahrgäste. Pendler aus Bocholt fahren beispielsweise nach Duisburg und Düsseldorf, aus Borken nach Essen, aus Coesfeld und Warendorf nach Dortmund und aus dem gesamten Sauerland nach Dortmund und Hagen. Heute profitieren wenigstens die Sauerländer vom Ruhr-Lippe-Tarif, der die VRR-Städte Dortmund und Hagen einschließt. Künftige Regelungen sollten sich an den Verkehrsströmen orientieren. Sollte Nahverkehr zu einem zugehörigen Oberzentrum nicht eigentlich immer in einem Verbundtarif abgebildet

werden? Hier haben sich aus Fahrgastsicht die bestehenden gegenseitigen „Tarifkragen“ im östlichen Ruhrgebiet bewährt. Dies wäre sicher auch ein Modell für den Übergang Münsterland – VRR und den späteren westfälischen Gemeinschaftstarif. Auch die Stadt und der Kreis Osnabrück müssen einbezogen werden - warum nicht sogar innerhalb eines die Ländergrenzen überschreitenden Verkehrsverbunds? Dies gibt es bereits in Berlin-Brandenburg, Bremen-Niedersachsen, Rhein-Neckar und Mitteldeutschland.

Dortmund, Hagen und der östliche Ennepe-Ruhr-Kreis sollten sowohl wegen ihrer Funktion im Transitverkehr (viele Wege innerhalb Westfalens führen über die Bahnhöfe Dortmund, Hagen und Witten) als auch in ihrer Rolle als Oberzentren vollständig in den westfälischen Gemeinschaftstarif integriert werden. Dennoch haben diese Städte kein Mitspracherecht, da sie organisatorisch dem VRR angehören. Die Vertreter aus Politik, Verwaltung und Verkehrsunternehmen sollten sich aber mit diesem Thema auseinandersetzen. Gerade für Dortmund ist die attraktive Erreichbarkeit aus allen Teilen Westfalens ein wichtiger Standortfaktor.

Hemer jetzt später erreichbar

Hemer. (le) In *Ruhrschiene* 2012#1 hatten wir beklagt, dass die seit Dezember täglich verkehrende Spätfahrt der RB 53 (Dortmund – Iserlohn) keinen Anschluss mehr an den letzten Bus der Linie 1 der Märkischen Verkehrsgesellschaft (MVG) nach Hemer bietet. Jetzt hat die MVG reagiert: Ab dem Fahrplanwechsel am 22.8. startet die letzte Tour 15 Minuten später (23:40 Uhr ab Hohenlimburg) und bietet nicht nur Anschluss in Iserlohn von der RB 53, sondern auch in Hohenlimburg von der RB 91 aus Hagen, was für Fahrgäste zu den Zwischenhaltestellen bis Iserlohn interessant ist.

Ausschreibung der Linien RB 48 und RE 7

Gelsenkirchen. (km) Der VRR schreibt federführend für die betroffenen Zweckverbände den Verkehr auf den beiden Linien RB 48 Wuppertal-Köln-Bonn und RE 7 Rheine-Hagen-Köln-Krefeld aus. Vorgesehen ist eine Vertragslaufzeit von Dezember 2015 bis 2030.

Die RB 48 soll dabei wieder bis Wuppertal-Oberbarmen verlängert werden, damit im derzeitigen Endbahnhof Wuppertal Hbf Kapazitäten für die geplante Durchbindung der Regiobahn Kaarst-Mettmann nach Wuppertal geschaffen werden. Zwischen Köln und Bonn sollen die in Köln endenden Züge in der Hauptverkehrszeit ebenfalls bis Bonn verlängert werden. Beim RE 7 ist dagegen keine Angebotsausweitung vorgesehen. Der VRR geht in seinen Ausschreibungsunterlagen von spurtstarken neuen Triebzügen aus und hat dazu als Option die Beschaffung und Bereitstellung der Fahrzeuge durch den Zweckverband angeboten. Ob die mögliche Fahrzeitverkürzung beim RE 7 für einen weiteren Halt genutzt wird oder der Stabilisierung der Pünktlichkeit dienen soll, ist nicht genau bekannt. Denkbare Halte wären Wuppertal-Vohwinkel, was dem Anschluss des RE 7 zur S 9 Richtung Essen entgegen käme, oder Köln-Mülheim, wodurch sich die Anbindung Bergisch-Gladbachs Richtung Norden verbessern ließe.

Enttäuschend aus Sicht der Fahrgäste ist die Beibehaltung des Bedienzeitraums beim RE 7. Der letzte Zug Richtung Münster verlässt Köln bereits um 22:21 Uhr. Danach bestehen bis Hagen nur noch Umsteigeverbindungen mit der RB 48 bis Wuppertal und weiter mit der S 8. Aufgrund der längeren Fahrzeit der Regiobahn und der langen, 22-minütigen Übergangszeit in Wuppertal Hbf verlängert sich die Reisezeit beispielsweise von Köln nach Schwelm von 44 auf 84 Minuten, für eine 57 km lange Strecke eine völlig inakzeptable Reisezeit. Damit ist beispielsweise der Besuch vieler kultureller Veranstaltungen in Köln mit der Bahn zu attraktiven Bedingungen nicht möglich. In der Gegenrichtung verlässt der letzte bis Köln durchgehende Regionalexpress Münster bereits um 20:34 Uhr. Vor dem Fahrplanwech-

sel im Dezember 2002 gab es dagegen eine Verbindung von Köln nach Hagen um 23:22 Uhr, vor 1998 noch eine Spätverbindung um 00:20 Uhr. Wünschenswert ist eine tägliche Verbindung ab Köln nach 23:00 Uhr sowie an Wochenenden zusätzlich nach 00:00 Uhr. Aus Kostengründen wäre auch eine Verlängerung der RB 48 im Spät- beziehungsweise Frühverkehr über Wuppertal hinaus akzeptabel, wenn dadurch zumindest der unangenehme Umsteigevorgang in Wuppertal entfallen würde. Gerade in Zeiten knapper Kassen sollten solche, vom starren Linienschema abweichende Bedienformen ins Auge gefasst werden.

Dazu stellt sich auch die Fahrzeugfrage: Müssen es wirklich immer Neufahrzeuge sein, womöglich nur um der Forderung nach Ausschreibungsneutralität gerecht zu werden? Sicher sind die auf der RB 48 eingesetzten Fahrzeuge vom Komfort nicht ideal, aber nach einem entsprechenden Redesign und einer Verbesserung der Einstiegsverhältnisse stellen sie für die übliche Verweildauer in einer Regiobahn eine kostengünstige Variante gegenüber Neufahrzeugen dar. Die Stationen entlang der Strecke wurden oder werden auf 76 cm angehoben, derzeit beispielsweise in Leichlingen. Vielleicht könnten die niedrigeren Trittstufen nach Abschluss dieser Baumaßnahmen wie bei den ansonsten bauartgleichen Fahrzeugen der S-Bahn Rhein-Neckar entfernt werden, um Barrierefreiheit zu erzielen. Auf dem RE 7 werden derzeit – abgesehen von einer Garnitur mit älteren Wagenmaterial – erst ca. 10 Jahre alte, klimatisierte und komfortable Doppelstockwagen eingesetzt. Der RE 7 hat zwischen Hamm und Köln eine schwierige Fahrplantrasse zwischen zwei Fernzügen. Es wäre zu prüfen, ob sich das zur Fahrplansicherheit erforderliche höhere Beschleunigungsvermögen auch mit einer stärkeren Lok realisieren lässt.



HKX in Düsseldorf. Foto: Dirk Grenz

HKX endlich gestartet

Köln. (le) Nach langen Vorbereitungen und mehrfachen Verschiebungen hat der Hamburg-Köln-Express (HKX) am 23. Juli seinen planmäßigen Betrieb aufgenommen. Entgegen dem vorgesehenen Fahrplan mit drei täglichen Zugpaaren wird bisher nur werktäglich ein Frühzug von Hamburg-Altona (ab 06:37 Uhr) nach Köln (an 10:57 Uhr) und ein täglicher Mittagszug zurück (Köln ab 12:01 Uhr, Hamburg-Altona an 16:23 Uhr) angeboten. Zum Wochenende wird dann der Verkehr auf bis zu drei Zugpaare verstärkt. Da die eigentlich für den Betrieb vorgesehenen Zuggarnituren noch keine Zulassung haben, fährt HKX mit einer modernisierten Rheingold-Wagengarnitur 1. Klasse sowie am Wochenende zusätzlich mit einer Regionalzuggarnitur der Marschbahn der Nord-Ostsee-Bahn (NOB). Die Zugleistungen werden daher auch durch Veolia Verkehr, den Eigentümer der NOB, erbracht.

Zwischen Hamburg (Halt in Altona, am Hbf und teilweise in Dammtor) und Köln wird in Osnabrück, Münster, Gelsenkirchen, Essen, Duisburg und Düsseldorf gehalten, an Bremen wird über die Güterumgehungstrecke vorbeigefahren. Die gewählte vertaktete Fahr-

plantrasse (außer bei dem Spätzug K – HH am Sonntagabend) bedingt, dass in der entsprechenden Stunde der RE 2 auf den Zwischenhalt in Münster-Albachten verzichten muss.

Der HKX bietet gegen Vorbuchung im Internet und am Telefon Tickets an, deren Preise je nach Verfügbarkeit variieren. Nach den bis zum 30.9. befristeten Eröffnungspreisen kostet die Fahrt für die Strecke Köln – Hamburg zwischen 20 und 60 Euro, für die Fahrt aus dem Ruhrgebiet nach Hamburg werden 17,50 bis 52,50 Euro fällig, ab Münster sind es 12,50 bis 37,50 Euro. Auch der Fahrkartenaufim Zug ist möglich, der Bordpreis entspricht dem jeweils höchsten angebotenen Vorbuchungspreis.

EVAG schildert Bahnhöfe aus

Essen. (os) Die Essener Verkehrs-AG legt einen Umsetzungsplan zur Installation eines Wegweisungssystems in der zentralen Fußgängerzone vor. Damit wird eine Forderung des Essener Nahverkehrsplans erfüllt. In der EVAG-Vorlage heißt es u.a.: "Die Zugänge zu den Bahnhöfen sind von den Haupteinkaufstraßen nicht oder nur schwer ersichtlich. In einem Artikel von PRO BAHN wird die geringe Präsenz der Innenstadtbahnhöfe als Zugangsbeschränkung für Ortsfremde und ungeübte

Nutzer beschrieben." PRO BAHN berichtete in **Ruhrschiene 2011#2**.

Nun werden an 15 Standorten Schilder in der Größe von 450 x 450 mm aufgestellt, die die U-Bahnhöfe in weißer Schrift auf blauem Grund mit Piktogrammen und Entfernungsangabe ausschildern. Die Präsentation kann online im Ratsinformationssystem der Stadt Essen aufgerufen werden.

Neuer Landtag – neues MBV

Düsseldorf. (le) Nach der Landtagswahl und der Bildung der neuen rot-grünen Landesregierung wurde auch wieder einmal das Verkehrsressort neu aufgestellt. Es gehört jetzt wieder zum Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (MBV), die Zusammenlegung mit dem Wirtschaftsressort wurde aufgegeben.

Minister ist der frühere Landtags- und Bundestagsabgeordnete Michael Groschek (SPD) aus Oberhausen, Staatssekretär wurde Günther Adler (SPD), bislang in Berlin tätig. Parlamentarisch ist weiterhin der Ausschuss 02 (Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr) zuständig, der auch wieder von dem Essener MdL Dieter Hilser geleitet wird, neuer Stellvertreter ist Klaus Voussem (CDU). Ausschusssprecher der Fraktionen sind wie bisher Bernhard Schemmer (CDU) und Arndt Klocke (B 90/GRÜNE) sowie neu Reiner Breuer (SPD), Holger Ellerbrock (FDP) und Oliver Bayer (Piraten).

Erstes wichtiges ÖPNV-Thema wird die Novellierung des ÖPNV-Gesetzes sein, die zum 1.1.2013 in Kraft treten muss. PRO BAHN wird die Arbeit im Ausschuss weiterhin aufmerksam begleiten.

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

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, ☎ 01609571 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, ☎ 01609571 4101

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

Geschäftsstelle: Friedrichstraße 95, 10117 Berlin, ☎ 0303982 0581, ☎ 0302017 9967

Die **Ruhrschiene** erscheint vierteljährlich, die Auflage dieses Hefts beträgt 600 Exemplare. Der Bezug ist für Mitglieder von PRO BAHN Münsterland und Ruhr kostenlos, Abonnement 5,- Euro pro Jahr.

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

Weitere Autoren dieser Ausgabe: Günter Fiedler (gf), Dirk Grenz (dg), Axel Hercher (ah), Kurt Meisen (km)

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

Grenz-Treff

Liebe Ruhrschiene-Leser, in diesem Jahr findet der Grenz-Treff am letzten Sommertag, Freitag, den 21.09., statt. Nach einem Stadt-gang durch Sterkrade gibt es den be-liebten Grenz-Ibmiss bei Dirk Grenz. Treffpunkt Bf. OB-Sterkrade, 18:35 Uhr (RE 5 aus beiden Richtungen wird abgewartet). Wir bitten um kurze Anmeldung per Mail oder telefonisch bei Lothar Ebbers (siehe Seite 11).

USA-Vortrag

Ein Reisebericht aus den USA mit Bildern vom Eisenbahn- und Stadtver-kehr gibt einen Einblick in den vielfach unbekanntem ÖPNV im „Autoland“ USA. Termin: Samstag, 27.10., 17:30 Uhr, Büro Duisburg.

Die aktuellen Termine und weitere Informationen sind im Internet zu finden bei www.probahn-ruhr.de unter Termine

August

Sonntag, 19.08.2012

Ohne Auto-Mobil ans Ausflugsziel:
Menschenspuren im Neanderthal
10:00 Uhr E Hbf (ServicePoint)

Dienstag, 21.08.2012, 19:00 Uhr

ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 28.08.2012, 20:00 Uhr

O.Tram Oberhausen

September

Donnerstag, 06.09.2012, 19:30 Uhr

PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

Samstag, 15.09.2012, 15:00 Uhr

Jahreshauptversammlung RV Ruhr mit Wahlen (s. Seite 2), Umweltzent-rum Bochum. (ServicePoint) Bochum Hbf

Sonntag, 16.09.2012

Ohne Auto-Mobil ans Ausflugsziel:
Zeitreise mit der Bogestra
10:00 Uhr E Hbf (ServicePoint)

Dienstag, 18.09.2012, 19:00 Uhr

ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Freitag, 21.09.2012, 18:35 Uhr

Grenz-Treff, siehe linke Spalte.
(ServicePoint) OB-Sterkrade (Gleis 1)

Dienstag, 25.09.2012, 20:00 Uhr

O.Tram Oberhausen

Oktober

Donnerstag, 04.10.2012, 19:30 Uhr

PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund

Donnerstag, 11.10.2012, 19:00 Uhr

Regionalversammlung Münsterland, Umwelthaus, Zumsandstr. 15, Münster, (ServicePoint) Münster Hbf

Dienstag, 16.10.2012, 19:00 Uhr

ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Samstag, 20.10.2012

Ohne Auto-Mobil ans Ausflugsziel:
Besuch beim Nachbarn: Lüttich
08:40 Uhr E Hbf (ServicePoint)

Dienstag, 23.10.2012, 20:00 Uhr

O.Tram Oberhausen

Samstag, 27.10.2012, 14:00 Uhr

Fachkommissionen, ab 17:30 Uhr Vortrag zu ÖPNV in den USA, siehe linke Spalte, Büro Duisburg.

ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim: Büro Mülheimer Str. 91, Duisburg, (ServicePoint) Duisburg Hbf, (ServicePoint) Lutherplatz
O.Tram Oberhausen: „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, (ServicePoint) Oberhausen Hbf
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund: VCD-Büro, Eisenmarkt 1, Dortmund, (ServicePoint) 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 Mitgliedsbeitra-ges per Lastschrift von meinem Konto

Kontonummer

BLZ

Kreditinstitut

bin ich – bis auf Widerruf – einverstanden.

Datum, Unterschrift

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