



## Die Kultur kann kommen: Essen ist fertig

Essen. (js/le) Am 21.12.2009 wurde nach über einjährigem Umbau knapp vor Beginn des Kulturhauptstadtjahres das Empfangsgebäude des Essener Hbf wieder geöffnet. Einzige echt und längst überfällige Verbesserung für die Fahrgäste sind die Aufzüge zu den Bahnsteigen. Im Übrigen ist der Bahnhof einfach wieder ansehnlich geworden und bietet erheblich verbesserte Einkaufsmöglichkeiten.



Noch bis zum Frühjahr halten die Busse provisorisch vor dem Nordausgang der renovierten Bahnhofshalle. Im Vergleich mit der neuen Fassade fällt auf, wie sehr auch die Bürogebäude der DB eine Renovierung nötig haben.

Foto: Jochen Schönfisch

Noch nicht abgeschlossen sind die Arbeiten im Umfeld des Bahnhofs. Wenn demnächst die Bushaltestellen wieder an ihren Standort unter der Brücke zurückverlegt sind, beginnt die bis Sommer 2010 vorgesehene Umgestaltung der beiden Bahnhofsvorplätze. Außerdem wird noch der östliche Nebentunnel renoviert werden, über

Fortsetzung auf Seite 3 >>>

### **In dieser Ausgabe:**

- Bahnhöfe: Umgestaltung und Service**
- eurobahn-Fehlstart**
- Licht und Schatten im neuen Fahrplan**
- Nachtbuslinien im Hochsauerland**
- Sozialticket Dortmund und Unna**

# Inhalt & Adressen

## Inhaltsverzeichnis

<b>Titel</b>	<b>1</b>
Die Kultur kann kommen: Essen ist fertig	
<b>Inhalt &amp; Adressen</b>	<b>2</b>
<b>Bahnhöfe</b>	<b>4</b>
Heessen: Umfeld hui – Bahnhof ...?	
Servicepoint demnächst nachts zu	
Wieviel Bahnhof bleibt übrig?	
ZRL investiert in Bahnhöfe	
<b>Fahrplan</b>	<b>6</b>
eurobahn: Fehlstart im Maas-Rhein-Lippe-Netz	
Licht und Schatten im neuen Fahrplan	
Änderungen im Busnetz Bockum-Hövel	
Insgesamt nun sieben Nachtbuslinien im HSK	
<b>Kurzmeldungen</b>	<b>10</b>
Streichungen in Südwestfalen	
Aus rrp-Verkehr wird Via	
Dynamisch informiert	
<b>Tarifpolitik</b>	<b>11</b>
Sozialticket: Doppelter Preis, weniger Nutzen	
<b>Termine</b>	<b>12</b>

## 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 Ebbbers (le) (V.i.S.d.P.), Holger Kohring (hk), Jochen Schönfish (js)  
✉ info@ruhrschiene.de  
Autoren: Günter Fiedler (gf), Dirk Grenz (dg), Axel Hercher (ah), Oliver Stieglitz (os)

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

Die Vervielfältigung der Gesamtausgabe der **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 Ebbbers, Neugahlener Straße 20, 46149 Oberhausen

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

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

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

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

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

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

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

**Bitte als Verwendungszweck angeben: „RV Ruhr“!**

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

Vorsitzender: Stefan Houbertz, Breslauer Str. 18, 41812 Erkelenz, ☎ 0163 6153265

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

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

>>> Fortsetzung von Seite 1

den während der Sperrung der Bahnhofshalle fast der komplette Fußgängerverkehr zu den Bahnsteigen abgewickelt wurde. Hier ist vermutlich auch der noch fehlende Aufzug zum Bahnsteig 21/22 vorgesehen.

Bisherige strukturelle Probleme des Bahnhofs wurden nicht gelöst. So bleibt der Flügelbahnhof mit den Bahnsteigen 21 und 22 samt Fußweg von fast 200 m aus der Schalterhalle über mehrere Treppen und durch einen engen Gang erhalten – der Gang wurde lediglich durch neue Fliesen und Lampen verschönert.

Und vom Westtunnel aus ist der Fernbahnsteig Richtung Duisburg weiterhin nicht erreichbar, wodurch die Umsteigewege zu den Bussen Richtung Süden teilweise extrem lang werden, da auch noch entweder die Unterführung genutzt oder der Straßenverkehr auf dem nördlichen Bahnhofsvorplatz kompliziert gekreuzt werden muss. Hier ist auf eine Verlängerung des Westtunnels mit Durchstich zur Innenstadt bei gleichzeitiger Renovierung zu hoffen.

## Einkaufen statt Verreisen

Weiterhin führen die – für die Hauptverkehrszeit zu schmalen – Bahnsteigtreppe nur auf die Empore, die über Treppen mit der Haupthalle verbunden ist. In Richtung Innenstadt müssen jetzt alle Fahrgäste den Weg durch die Haupthalle nehmen, der direkte Nordausgang wurde zugunsten weiterer Ladenflächen entfernt. Die Haupthalle gleicht jetzt eher einem Einkaufszentrum. Abgesehen vom Servicepoint wurde alle bahnhofstypischen Einrichtungen wie Fahrpläne, Fahrkartenselbstbedienungsautomaten und Schließfächer aus ihr entfernt und sind jetzt auf der Empore oder am Südausgang zu finden.

Neben der Werbung für die Geschäfte gehen die Hinweise für die Fahrgäste unter. Auf das Reisezentrum, das zugunsten der Laden- und Gastronomieflächen aus der Bahnhofshalle in einen Pavillon auf dem südlichen Vorplatz verlegt wurde, wurde zu Anfang aus Richtung Innenstadt nur durch ein kleines Piktogramm

in der Mitte der Halle hingewiesen, bald darauf durch ein großes handgeschriebenes Schild am ServicePoint ergänzt. Rechtzeitig vor der offiziellen Eröffnung der Kulturhauptstadt wurde die Beschilderung dann Anfang Januar allerdings massiv verbessert.

Neu und im Ruhrgebiet bisher einzigartig ist, dass neben den üblichen Bäckerketten, Imbissbuden, Buchhandlungen und Drogeriemärkten nun auch eine große Filiale eines bekanten Lebensmitteldiscounters in die Bahnhofshalle eingezogen ist. Hier wird auch sonntags das komplette Sortiment ohne Preisaufschlag als „Reisebedarf“ verkauft! So könnte sich zumindest sonntags der Hauptbahnhof selbst zum Reiseziel entwickeln.

Die Bahnsteige selbst sind eher enttäuschend. Wie sich schon während des Baus herausstellte, sieht der Asphaltbelag bereits jetzt aus wie zehn Jahre genutzt. Die Bahnsteigdächer sind keineswegs verlängert worden, so dass viele Fahrgäste ohne schützendes Dach aus dem IC oder ICE aussteigen müssen. Da die seitlichen Schürzen der Bahnsteigdächer entfernt wurden, ist der Schutz vor Regen schlechter als früher.

## Dortmund baut weiter

Auch im Dortmunder Hauptbahnhof erstrahlt die Halle des Empfangsgebäudes rechtzeitig zum Kulturhauptstadtjahr in neuem alten Glanz. Die Arbeiten an den Läden in der Halle und an der Vorderfront gehen allerdings noch das ganze Jahr 2010 weiter, so dass Reisezentrum, Hamburgerverkauf und andere Dienstleistungen für Reisende weiterhin in Containern auf dem Bahnhofsvorplatz stattfinden. Einzige Verbesserung an der Verkehrsstation ist beim laufendem Umbau der Bau eines Aufzuges, von dem aus der Querbahnsteig erreichbar ist.

*Nebenbei, am Dortmunder Hbf kann man sehr gut erkennen, welche Wertschätzung die unterschiedlichen Dienstleister ihren Kunden entgegenbringen. Man muss nur mal den gammeligen Container des DB-Reisezentrums mit dem der Hamburger-Braterei vergleichen.*

# Heessen: Umfeld hui – Bahnhof ...?

**Hamm. (hk) Die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes in Hamm-Heessen ist abgeschlossen. Es entstand eine moderne, übersichtliche und großzügige Anlage.**

Nach Abschluss der Baumaßnahmen stehen nun 96 Stellplätze für PKW und 80 Stellplätze für Fahrräder zur Verfügung, von denen die Hälfte zusätzlich zu den vorhandenen abschließbaren Fahrradboxen durch eine Zaunanlage gesichert wird. Fußgänger und Umsteiger vom Bus profitieren von der neu gestalteten Zufahrt. Vor dem Umbau standen eine kleine Fahrradabstellanlage, abschließbare Fahrradboxen und nur sehr wenige PKW-Stellplätze zur Verfügung.

Der Bahnhof lag versteckt am Ende einer engen, oft zugeparkten Sackgasse und war für viele Heessener nicht im Stadtbild und im Alltag präsent. Für Anwohner und Bahnkunden, vor dem Umbau wurden über 700 Einsteiger gezählt, war der Bahnhof unter diesen Bedingungen ein Ärgernis. Die Baukosten betragen insgesamt 909.000 €. Zudem wurde auch noch

eine neue Radwegverbindung vom Bahnhof zum Frielicker Weg geschaffen.

Nach dem Bahnhof Bockum-Hövel ist dies nun der zweite Vorortbahnhof in Hamm, dessen Umfeld umfassend saniert wurde. Insbesondere Pendlern aus den ländlichen Bereichen der Stadt Hamm und Pendlern aus den benachbarten Kreisen werden so Alternativen zu einer reinen PKW-Nutzung geboten und der Umstieg auf die Schiene deutlich erleichtert.

Mit Bockum-Hövel gemeinsam hat der Bahnhof in Heessen allerdings auch, dass nur die Bereiche attraktiv sind, für welche die Stadt Hamm die Verantwortung hat. Beide Verkehrsstationen sind noch nicht saniert. Bahnsteige und Bahnsteigzugänge haben noch immer Museumscharakter und mit einem behindertengerechten Umbau durch die DB ist nicht vor dem Jahr 2013 zu rechnen.

## Servicepoint demnächst nachts zu

**Hamm. (hk) Der Bahnhof Hamm hatte eine Gemeinsamkeit mit den ganz großen Bahnhöfen des Landes: Ein rund um die Uhr geöffneter Servicepoint. Doch damit ist nun Schluss. Wie Anfang Oktober 2009 über den Westfälischen Anzeiger zu erfahren war, wird der Servicepoint in Hamm ab Januar 2010 von 22:30 Uhr bis 6:00 Uhr morgens geschlossen sein.**

Laut DB ist dies keine erhebliche Einschränkung, da auch das Zugpersonal über Anschlusszüge informiere und das Reisendenaufkommen eher gering sei. Notruf- oder Inforufsäulen sind am Bahnhof nicht vorhanden.

*Wer regelmäßig den Bahnhof nutzt und zu später Stunde in Hamm ankommt ist oft erstaunt gewesen über die Warteschlangen von Reisenden, deren Weiterfahrt nach Hannover, Paderborn oder Münster mit Taxen von dort organisiert wurde. Damit ist nun Schluss. Der Bahnreisende muss sein Schicksal selbst in die Hand nehmen, in Vorleistung gehen und bekommt mit etwas Glück das Geld später erstattet. Verschie-*

*dene Geschäftsbereiche sind da tätig: Fernverkehr, Station & Service, DB Regio und die eurobahn und das alles muss finanziert, gegenfinanziert und verrechnet werden. Das interessiert aber den Kunden herzlich wenig. Der möchte wissen, wie er ans Ziel kommt, und nicht seine Nächte in der Bahnhofshalle verbringen. Statt der Durchsage „Reisende nach Hannover, Bielefeld und Münster wenden sich bitte in Hamm an den Servicepoint!“ muss nun schon in den Zügen konkret informiert werden, wie es weitergehen soll. In den ersten Januartagen war der Servicepoint noch durchgehend geöffnet. Späte Einsicht oder bloß ein Versehen?*

## Wieviel Bahnhof bleibt übrig?

**Nordrhein-Westfalen.** (le) Auf der November-Sitzung des Verkehrsausschusses im Landtag berichtete Herr Lennertz von der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft NRW (BEG NRW) über seine Arbeit. Dabei stellte er auch seine Einschätzung vor, welche Bahnhofsgebäude DB Station & Service langfristig behalten wird und von welchen Gebäuden sich die DB wohl noch trennen will.

Im Bereich unseres Regionalverbands dürften neben den Hauptbahnhöfen in Essen, Mülheim an der Ruhr, Oberhausen, Gelsenkirchen, Wanne-Eickel, Recklinghausen, Bochum, Castrop-Rauxel, Dortmund und Hagen auch die Bahnhofsgebäude in Herne, Hamm, Haltern am See, Kamen, Neheim-Hüsten, Schwerte und Siegen zum Kernportfolio von DB Station und Service gehören.

Hingegen ist bei Witten Hbf, Dortmund-Kruckel, Essen-Bergeborbeck, Hagen-Vorhalle, Hilchenbach, Lippstadt, Mülheim-Styrum, Siegen-Weidenau, Sythen und Wattenscheid mit Verkaufsabsichten bezüglich der Bahnhofsgebäude zu rechnen.

## ZRL investiert in Bahnhöfe

**Ruhr-Lippe.** (gf) In diesem und im nächsten Jahr wird der Zweckverband Ruhr-Lippe ca. 1,3 Mio € für kleinere Maßnahmen an Bahnhöfen investieren. Es sollen relativ kleinteilige Maßnahmen durchgeführt werden, die ohne größeren planerischen Aufwand zeitnah und fahrgastorientiert realisiert werden können. Im Fokus stehen dabei Stationen, die besonders gravierende Mängel aufweisen. Zusammen mit DB Station & Service sind in den Bereichen von Bahnhofsmanagement Dortmund und Hagen folgende Verbesserungen vorgesehen:

- Installation von 40-Zoll-TFT-Monitoren zur Darstellung des aktuellen Fahrplans einschließlich Pünktlichkeit,
- Renovierung der Bahnsteige, Sitzgelegenheiten und Wetterschutz, Farbanstriche, Schieberollen an Treppen für Fahrräder sowie überdachte Fahrradständer.

Nach wie vor sollen an den Bahnhöfen größere Maßnahmen nach § 12 ÖPNVG NRW abgewickelt werden, sodass das ZRL-Investitionsprogramm lediglich ergänzenden Charakter bekommen soll.

## eurobahn: Fehlstart im Maas-Rhein-Lippe-Netz

**Hamm.** (hk/le) Es hätte so schön sein können. Engagiertes Personal und erwartungsfrohe Fahrgäste freuten sich auf die Betriebsaufnahme am 13.12.2009. Doch am Mittwoch, den 09.12.2009, stand am späten Nachmittag fest, dass die Betriebsaufnahme nicht so laufen wird, wie sich das alle Beteiligten vorgestellt hatten.

Am 09.12.2009 wurde klar, dass die 14 neuen fünfteiligen FLIRT-Triebzüge bis zur Betriebsaufnahme keine Zulassung erhalten werden. Als Grund dafür gibt das Eisenbahnbundesamt (EBA) an, dass noch Gutachten fehlen, die die Zuverlässigkeit von Radsätzen und Bremsen belegen. Die vom Hersteller Stadler dazu eingereichten Gutachten wurden, so das EBA gegenüber dem Fachmagazin Rail Business, vom Hersteller selbst „nachhaltig“ in Zweifel gezogen. Neben der eurobahn sind auch andere Bahnunternehmen betroffen, so

zum Beispiel die Berchtesgadener Land Bahn (Freilassing-Berchtesgaden). Auch deren fünfteilige FLIRT-Triebzüge haben (noch) keine Zulassung. Erschwerend kam hinzu, dass auch die vom EBA zugelassenen vierteiligen FLIRTs noch keine Zulassung für die Niederlande haben, so dass nach Venlo nur die alten DB-Wagenzüge fahren können.

Innerhalb weniger Tage wurde ein Notfahrplan erarbeitet. Unter der Beteiligung der Zweckverbände VRR und ZRL sowie der Bahnunternehmen eurobahn, DB Regio NRW und

## Fahrplan

der Westfalenbahn entstanden immer ausgefeiltere Ersatzfahrpläne, sodass bis zum Jahresende 2009 ein akzeptables Angebot für den Fahrgast auf die Schiene gesetzt werden konnte. Ab Heiligabend konnte das gesamte Fahrplanangebot gefahren werden, wenn auch überwiegend mit geringeren Kapazitäten und Umsteigenotwendigkeit u. a. in Dortmund. Und als in der ersten Woche auch noch die Fahrzeugkupplungen versagten, wurden auf dem RE 3 statt Doppeltraktionen Doppelfahrten in kurzem Abstand eingelegt. Hierbei arbeitete DB Netz mit einer schnellen Trassenbereitstellung insbesondere auf dem schwierigen Abschnitt Düsseldorf–Duisburg optimal mit.

Wann mit einem wirklich planmäßigen Betrieb zu rechnen ist, steht aber immer noch in den Sternen.

### Schuldiger gesucht

*Wenn etwas gründlich schief läuft, so sucht man gerne nach dem Schuldigen. Der soll dann seine Sachen packen und mit gesenktem Haupt von der Bühne abtreten. Die eurobahn? Die hat bei einem renommierten Hersteller die Züge bestellt, die der Verkehrsvertrag vorsieht. Das Eisenbahnbundesamt? Manche sehen in der Abkürzung EBA gerne das Eisenbahn-„behinderungs“amt. Aber das EBA steht dafür ein, dass wir Fahrgäste sicher reisen können*

*und achtet auf die Einhaltung von Normen. Keine nachgewiesene Einhaltung, keine Zulassung. Eine einfache und nachvollziehbare Logik, denn wenn etwas passiert, so würden es am Ende alle besser wissen und auf das EBA zeigen. Der Hersteller Stadler? Der schweigt, dürfte jedoch alles versucht haben, um die Einhaltung der Normen zu belegen. Aber das reichte offensichtlich nicht. Manchmal kann man nicht „den“ Schuldigen ausmachen.*

*Den größten Schaden hat neben den Fahrgästen die eurobahn gehabt. Neben dem Imageverlust leistet sie Strafzahlungen an die Verbände, laut VRR-Vorlage täglich im fünfstelligen Bereich, die nur sehr eingeschränkt an den Hersteller weitergereicht werden können.*

*Wenn man schon keinen Schuldigen findet, so lohnt sich aber bei solche einem Schlamassel der Blick auf das, was gut gelaufen ist: Die Zweckverbände VRR und ZRL haben eine Zusammenarbeit der Konkurrenten DB Regio, eurobahn und Westfalenbahn koordiniert, um die Auswirkungen auf die Fahrgäste so gut es geht abzumildern, und das ist ihnen gelungen. Lob dabei besonders an DB Regio, die den Verkehr auf den Strecken verloren hatte und dennoch kurzfristig mit Ersatzzügen einsprang. In der Not zogen alle an einem Strang. Bei allem Ärger kann man nur sagen „Hut ab!“.*

## Licht und Schatten im neuen Fahrplan

**NRW. (Ie/gf) Schwerpunkt der Veränderungen im SPNV ist im VRR das neue S-Bahn-Konzept, während im Bereich des ZRL bei den Spätverbindungen Verbesserungen erfolgten. Auch im Fernverkehr gibt es Änderungen, auf die wir exemplarisch eingehen.**

Das neue S-Bahn-Konzept (wir berichteten mehrfach) bescherte auf der S 5 und S 8 Einsparungen, die auf der S 5 aber zu einem besseren Gesamtangebot führten. So verkehrt die S 5 zwischen Dortmund und Witten jetzt halbstündlich, zwischen Witten und Hagen aber nur noch stündlich. Die zweite Fahrt bis Witten erfolgt jetzt erst nach der Abfahrt des RE 4, so dass in der Gesamtrichtung drei Fahrmöglich-

keiten bestehen, und hat in Witten einen Anschluss mit der RB 40 nach Hagen, so dass auch Wetter weiterhin zwei stündliche Verbindungen nach Dortmund hat.

Der gewünschte Halt des RE 4 in Wetter kann dagegen erst nach Ausschreibung dieser Linie verwirklicht werden, da mit dem jetzigen Material ein entsprechender Fahrplan nicht fahrbar ist. Der dritte Kurs der S 8, der bislang

Schwelm fuhr, endet jetzt in Wuppertal-Oberbarmen.

Die Fahrplanlage der neuen S 1 (Dortmund–Solingen) wurde in den Zeiten des Halbstunden- und Stundentakts um 20 Minuten verschoben. So entstanden aus Richtung Ruhrgebiet in Düsseldorf günstigere Übergänge insbesondere auf S 6 und S 8. Auch gehören damit die zeitgleichen Ankünfte und Abfahrten von S 1 und S 6 in Essen ohne Anschlüsse untereinander der Vergangenheit an. Auf der S 1 fahren jetzt durchgehend 422er-Doppeltraktionen, was eine wirklich deutliche Erhöhung der Sitzplatzkapazität gegenüber den bisherigen Wagenzügen bedeutet. Um allerdings auch die Anschlüsse in Dortmund-Dorstfeld zu sichern, musste im Halbstundentakt nicht nur die S 4, sondern auch die S 2 verschoben werden.

Da die neue Fahrplanlage bei der S 2 aber nicht bis Duisburg frei ist, stehen die Kurse bis und ab Duisburg jetzt abends und am Wochenende 10 Minuten in Wanne-Eickel Hbf, wodurch sowohl Fahrten z. B. von Dortmund nach Gelsenkirchen als auch von Herne nach Oberhausen deutlich unattraktiver wurden. In Duisburg gibt es auch keinen Anschluss mehr an die S 1 Richtung Düsseldorf.

Bei den Kursen der S 2 nach Essen konnte hingegen die bisher während des 30-Minuten-Takts notwendige Standzeit in Wanne-Eickel entfallen, sie werden auch nicht mehr vom RE 3 zwischen Dortmund Hbf und Dortmund-Mengede überholt, in Gegenrichtung wurde die Standzeit verkürzt und von Wanne-Eickel Hbf nach Herne verlegt. Im Nachtverkehr konnten die bisherigen Fahrplanlagen beibehalten werden, da keine Anschlüsse an die S 4 zu berücksichtigen sind.

## Später ins Münsterland

Im Zweckverband Ruhr-Lippe (ZRL) fährt am Wochenende statt der bisherigen Nachtverbindung Dortmund–Lünen jetzt ein Zugpaar Dortmund–Münster und zurück (Dortmund ab 00:38 Uhr, Münster ab 00:34 Uhr). Täglich gibt es eine neue Spätverbindung von Gronau (ab

20:21 Uhr) nach Dortmund, in Gegenrichtung fahren die beiden letzten Züge nach Coesfeld (Dortmund ab 20:52 Uhr und 21:52 Uhr) jetzt täglich.

Zusätzlich gibt es an Sonn- und Feiertagen einen neuen Frühzug von Coesfeld (ab 08:03 Uhr) nach Dortmund. Im Gegenzug enden die Kurzfahrten Dortmund–Lünen werktags außer samstags jetzt zwei Stunden früher.

Auf der RB 69 wurden an allen Abenden zwei neue Zugpaare Münster–Bielefeld und zurück eingerichtet, wodurch jetzt bis gegen 21 Uhr zwei stündliche Zugpaare die Bahnhöfe zwischen Hamm und Bielefeld bedienen.

## Anschluss bis in den Harz

Gerne erinnern sich ältere Fahrgäste an durchgehende Eilzüge aus dem Ruhrgebiet in die Harzregion und zurück. End- und Anfangspunkt dieser Züge bis zur Wende waren Oberhausen und Walkenried, nach der Grenzöffnung fuhr noch ein Jahr lang ein Eilzugpaar von Köln weiter über Ellrich und Nordhausen bis Halle. Seitdem muss auf dieser Relation häufig umgestiegen werden.

Jetzt hat die Deutsche Bahn im Fahrplan 2010 für den Südharz noch eine kleine, aber feine Verbesserung eingebaut. Die RB von Nordhausen (ab 11:38 Uhr) fährt nun montags bis freitags durchgehend bis nach Ottbergen, wo am selben Bahnsteig in die Nordwestbahn nach Paderborn umgestiegen werden kann, in Paderborn besteht Anschluss zum RE 11 nach Düsseldorf und zur RB 89 nach Münster.

In der Gegenrichtung gilt dasselbe: Die RB um 13:35 Uhr ab Ottbergen mit Anschluss von der Nordwestbahn aus Paderborn (ab 12:53 Uhr) und dortigem Anschluss von der RB 89 aus Münster verkehrt durchgehend nach Nordhausen. Für den möglichen Anschluss vom RE 11 aus Richtung Düsseldorf ist die Übergangszeit in Paderborn leider etwas zu kurz.

Im Bereich des Zweckverbands Westfalen-Süd (ZWS) wurde der Fahrplan auf der Strecke Siegen–Gießen angepasst. Dadurch gibt es mehr Direktverbindungen Siegen–Frankfurt

## Fahrplan

(RE 99), andererseits entfallen an Wochenenden einige Durchbindungen Köln–Gießen (RE 9). Im nächsten Fahrplanjahr wird dann der RE 9 nur noch zwischen Aachen und Siegen verkehren.

Im Fernverkehr wird wie befürchtet die Ausdünnung des IC-Verkehrs fortgesetzt. Jetzt wird der tagsüber bisher durchgängige Zweistundentakt der Linie Köln–Hannover–Leipzig montags bis donnerstags durchbrochen, indem ein Zugpaar über Mittag entfällt. Zwischen Köln und Dortmund über die Wupperschiene wird als Ersatz ein ICE-Paar der Linie nach Basel von und nach Dortmund verlängert, so dass der Anschluss von und nach Hamburg erhalten bleibt. Das Vorgehen erinnert sehr an die Mitte-Deutschland-Verbindung Rhein-Ruhr–Kassel–Thüringen/Sachsen, auf der der fortschreitende Leistungsabbau ähnlich begann.

Mit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember hat sich auch der Fahrplan des ICE International Frankfurt–Amsterdam geändert. Neu ist eine Frühverbindung in Richtung Niederlande, die Oberhausen um 7:35 Uhr verlässt und Amsterdam um 9:25 Uhr erreicht, zwei Stunden früher als bisher. Wie uns die DB mitteilte, geht der Anstoß zu dieser Änderung auf unser NRW-Verkehrsforum Fernverkehr 2008 zurück, wo wir die mangelhaften Verbindungen zwischen Rhein-Ruhr und Randstad aufzeigten.

Leider verkehrt dieser Zug erst einmal nur montags bis donnerstags, also an den Haupttagen des Geschäftsreiseverkehrs, im Sommer auch an Samstagen. Außerdem entfällt zur Kompensation die letzte Verbindung (Oberhausen ab 21:35 Uhr) montags bis mittwochs und verkehrt nur noch an Donnerstagen, Freitagen und Sonntagen. Eine neue Spätverbindung ab Amsterdam (ab 21:04 Uhr, Oberhausen an 22:56 Uhr) wird an Sonntagen eingerichtet, im Sommer auch an Freitagen.

Auch bei den Nachtzügen gibt es Veränderungen. Der CNL von Amsterdam und Dortmund nach Wien und Mailand entfällt, einzig nach Wien gibt es ab Köln Ersatz. Der CNL von Amsterdam nach München und Zürich entfällt im

Winter an drei Nächten in der Wochenmitte, während der kombinierte CNL/EN nach Prag, Warschau/Moskau und Kopenhagen weiterhin täglich verkehrt.

Da auch in diesem Jahr wieder Bauarbeiten auf der Hollandstrecke anstehen, wird vom 25.07. bis 22.08. und vom 16.10. bis 24.10. der internationale Verkehr über Mönchengladbach und Eindhoven umgeleitet.

Eine angedachte Verbesserung im Verkehr über Venlo kommt erst einmal nicht zu Stande. Da die eurobahn keine Züge über Nacht in Venlo stehen lassen wird, sondern zurück nach Mönchengladbach fährt, hatte sie diese Überführungsfahrten dem VRR angeboten, dieser hat aber keine Bestellung abgegeben. Diese Züge waren in der ersten Version des Online-Fahrplans veröffentlicht und auch auf den gedruckten Abfahrtsplänen entlang der Strecke aufgeführt. Während die Spätfahrt (Venlo ab 23:05 Uhr) noch tägliche Anschlüsse auf den Hauptstrecken u. a. bis Wuppertal–Hagen (S 8), Essen–Hamm (RE 1) und Duisburg–Emmerich (RB 35) bieten würde, wäre die Frühverbindung (Mönchengladbach werktags ab 04:25 Uhr, sonntags 06:25 Uhr) verkehrlich weniger relevant, da kaum Anschlüsse bestehen.

## Kursbuch wieder da

Die neuen Verbindungen lassen sich am besten im neuen handlichen NRW-Kursbuch, herausgegeben vom KompetenzCenter Marketing NRW beim VRS, nachschlagen. Für 2 € erhält man Linienfahrpläne aller Zugverbindungen, auch des Fernverkehrs, in ganz NRW im Fahrplandesign des VRS-Fahrplanbuchs. Der VRR-Schnellverkehrsfahrplan wurde hingegen abgespeckt und enthält jetzt weder U-Bahnen noch Schnellbusse, sondern nur noch SPNV-Linien. Auch das elektronische Kursbuch der DB kann nicht mehr in ganzen Fahrplanbänden heruntergeladen werden, sondern nur noch in einzelnen Fahrplankarten für Richtung und Gegenrichtung. Einzig das Herausfinden der Tabellen ist u. a. durch eine interaktive Streckenkarte deutlich erleichtert worden.



## Änderungen im Busnetz Bockum-Hövel

**Hamm. (hk)** Nachdem im Frühjahr 2009 das umfassend sanierte Umfeld des Bahnhofs in Bockum-Hövel durch eine Wendeschleife eine Busanbindung erlaubte, wurde als „Sofortmaßnahme“ im Mai 2009 die Linie 2 stündlich an Werktagen zum Bahnhof verlängert. Nun wurde im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Stadtbezirk auch das Busnetz insbesondere in Hövel überarbeitet.

Die Bezirksvertretung hatte einen umfassenden Anforderungskatalog erarbeitet. Neben der besseren Einbindung des Bahnhofs sollten auch das Hallenbad, das Malteser-Krankenhaus, das Gustav-Adolf-Haus, das Ludgeristift und die Kreuzkirche besser angebunden werden. Gleichzeitig sollte das Höveler Zentrum besser erschlossen werden und dabei noch die Verkehrsbelastung der Anlieger, insbesondere in der Eichstedtstraße minimiert werden.

Ab dem Fahrplanwechsel am 12.04.2010 wird auch die Linie 9 wechselweise an Werktagen den Bahnhof und den Höveler Markt bedienen. Die Linie 2 wird dann auch an Samstagen bis 15 Uhr stündlich den Bahnhof anfahren. Im Zentrum finden kleinere Änderungen der Linienwege statt.

Auch bei diesen Änderungen wird wieder eine umfassende Bürgerbeteiligung angeboten, die über die gesetzlichen Mindestanforderungen bei solchen Verfahren hinaus geht. Neben der öffentlichen Auslegung der Pläne werden wieder Sprechstunden der Stadtwerke und der städtischen Verkehrsplanung im Bürgeramt stattfinden. Auch ist wieder die Beteiligung über das Internet möglich: [www.hamm.de/verkehr](http://www.hamm.de/verkehr).

Im Rahmen der weiteren Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes soll auch das Verkehrsangebot an Sonntagen neu geordnet werden. Ziel soll eine möglichst flächendeckende Bedienung bei gleichzeitig gesteigerter Wirtschaftlichkeit sein. Dazu wird im Jahr 2010 eine Fahrgastzählung des Wochenendverkehrs stattfinden.

## Insgesamt nun sieben Nachtbuslinien im HSK

**Hochsauerland. (dg)** Mit einem guten Busangebot wird der Weg ins nächtliche Freizeitvergnügen auch im Hochsauerlandkreis ein Stück sicherer. Um eine weitere Linie ist im Dezember das seit 12 Jahren bestehende Nachtbusangebot erweitert worden. Mit Einführung des N9 Medebach–Winterberg im Rahmen einer zweijährigen Pilotphase wird gleichzeitig auch der Fahrplan der Linie N7 Willingen–Medebach angepasst.

Abfahrt am Medebacher Marktplatz ist immer um 19:40 Uhr, 21:40 Uhr, 0:28 Uhr und 2:59 Uhr. An der Winterberger Tenne (älteste Disko im Sauerland) startet der Bus immer um 18:52 Uhr, 20:52 Uhr, 23:52 Uhr und 2:27 Uhr. Dabei werden auch die Ortsteile Langewiese, Neuastenberg, Altastenberg, Elkeringhausen, Küstelberg, Deifeld, Titmaringhausen, Referinghausen und Oberschedorn durchquert.

Eine Umstiegsmöglichkeit in den Nachtbus N7 nach Willingen gibt es in Düdinghausen. Der Nachtbus kann mit allen gängigen Tickets bei

einem Aufpreis von 1,20 € genutzt werden. Für eine Hin- und Rückfahrt fällt ein Aufpreis von 1,70 € an. Übrigens gibt es u. a. noch folgende Linien: N2 Brilon–Winterberg, N3 Arnsberg–Meschede–Bestwig–Olsberg, N4 Willingen–Brilon–Madfeld, N5 Sundern–Arnsberg, N8 Olsberg–Winterberg–Hallenberg. Ein genaues Studium der Abfahrtszeiten auf der Homepage [www.rlg-online.de](http://www.rlg-online.de) ist allerdings erforderlich.

*Aus Fahrgastsicht fehlt allerdings noch eine Nachtbuslinie Winterberg–Schmallenberg–Lennestadt.*

### Streichungen in Südwestfalen

**Siegen/Olpe.** (le) Beim Busverkehr werden im neuen Fahrplan in den Kreisen Siegen-Wittgenstein und Olpe erneut zahlreiche Busverbindungen im Wochenendverkehr auf TaxiBusse umgestellt.

Gleichzeitig wurde bekannt, dass der Versuch des Kreises Olpe, ein Linienbündel mit verbesserten Wochenendverkehren als eigenwirtschaftlichen Verkehr zu vergeben, zu scheitern droht, nachdem sowohl die bisherigen Konzessionsinhaber, die Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd (VWS) und der Busverkehr Ruhr-Sieg (BRS), als auch andere Unternehmen kein Interesse zeigen. Die VWS will eigenwirtschaftlich nur einen stark am Schülerverkehr orientierten Fahrplan fahren. Andererseits möchte der Kreis aus Kostengründen eine Ausschreibung vermeiden.

Im Jahre 2005 hatten die beiden Kreise ihre Anteile an der damals defizitären VWS an die Stadtwerke Bonn abgegeben, die wiederum im letzten Jahr den Betrieb an die französische Transdev veräußerten. Die Strategie der beiden Kreise, sich finanziell völlig aus dem ÖPNV herauszuhalten und trotzdem Verbesserungen zu erreichen, geht wie zu erwarten nicht auf.

### Aus rrp-Verkehr wird Via

**Duisburg/Mülheim/Eszen.** (ah) Die neue Verkehrsgesellschaft der drei Unternehmen Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG), Essener Verkehrs-Aktiengesellschaft (EVAG) und Mülheimer VerkehrsGesellschaft mbH (MVG) wird Via, lateinisch: „der Weg“, heißen.

In einer Pressemitteilung von Anfang Dezember 2009 wird dazu mitgeteilt, dass Via „symbolisch für den gemeinsamen kommunalen Weg steht, für den Weg in die Zukunft aller drei Unternehmen und für den Weg, auf dem Mobilität stattfindet.“

So werden die drei Verkehrsbetriebe auch nicht fusionieren, sondern rechtlich eigenständig bleiben. Ziel ist vielmehr eine weitreichen-

de Kooperation, die die Kosten senken, betriebliche Optimierungen sowie die Erweiterung der Fahrgastangebote bringen soll. Konkrete Ziele sind z. B. die Standardisierung von technischen Produkten, aber auch die gemeinsame Verbesserung der Infrastruktur. Neben den insgesamt 28 Mio € Einsparungen der drei Einzelbetriebe soll die Zusammenarbeit weitere 10 Mio € jährlich bringen. Operativer Start des neuen Unternehmens soll der 1. Juli 2010 sein. Innerhalb eines Jahres werden dann auch die Fahrbetriebe meoline (Mülheim/Eszen) und VSD (Duisburg) in das neue Unternehmen mit 3.400 Beschäftigten integriert.

Eine Erweiterung der Kooperation ist mittelfristig durchaus erwünscht. Der Wunschpartner Stadtwerke Oberhausen AG (StOAG), der bereits jetzt recht schlank aufgestellt ist, sieht bislang noch nicht genügend Vorteile für sich in einer Beteiligung.

### Dynamisch informiert

**Hamm.** (hk) Die Bussteige an der Haltestelle „Hauptbahnhof / Willy-Brandt-Platz“ wurden mit einer dynamischen Fahrgastinformation ausgestattet. Neben der modernen Architektur des neuen Heinrich-von-Kleist-Forums erwartet den Besucher auf dem Bahnhofsvorplatz nun auch ein modernes System zur Fahrgastinformation.

Dazu erhielten die Bussteige an der „insel“ moderne Anzeigen mit einer Ansagefunktion, die durch die Fahrgäste ausgelöst werden kann. Auch die Haltebereiche am Taxistand und gegenüber des Textilkaufhauses C&A erhielten die neuen Anzeigen.

Schon wenige Tage nach der Installation wurden die Anzeigen für statische Hinweise genutzt. Für Anfang 2010 ist dann die Inbetriebnahme der dynamischen Fahrgastinformation vorgesehen, die in Echtzeit über die voraussichtliche Ankunft der Busse informieren wird. Auch in der Bahnhofshalle wurden drei große Anzeigeelemente installiert, die über den aktuellen Busbetrieb informieren.

## Sozialticket: Doppelter Preis, weniger Nutzen

**Dortmund/Unna. (os/le)** Zwei Jahre lang konnten Empfänger von staatlichen Leistungen zum Lebensunterhalt in Dortmund ein Ticket 1000, Preisstufe A, für monatlich 15 € abonnieren. Etwa 24.000 Personen nutzen dieses Angebot. Zum Ende des Modellversuchs hat der Rat der Stadt die Fortführung zum doppelten Preis ab 1. Februar beschlossen. Während der Kreis der Berechtigten auch auf Geringverdiener ausgeweitet werden soll, gilt das Ticket dann aber erst nach 9 Uhr. Der reguläre Preis für das entsprechende VRR-Ticket beträgt 36,81 €.

Als Grund für die Verdoppelung des Preises wird die angespannte Finanzlage der Stadt genannt; das Ticket soll haushaltsneutral gestaltet werden. Der zweijährige Modellversuch kostete die Stadt nach Angaben der Verwaltung gut 12,4 Mio € zuzüglich Sach- und Personalkosten von rund 600.000 €.

Die Grünen und das Dortmunder Sozialforum kritisieren, dass die Ratsmehrheit Defizitsteigerungen beim Flughafen um 4 Mio € und beim U-Turm um 3 Mio € hinnimmt, dann aber beim Sozialticket den Verlust von den Betroffenen finanzieren lässt – neben Einkommensschwachen häufig auch Menschen am Rande der Armut. Inzwischen werden auch seitens der SPD Zweifel am Nutzen eines 9-Uhr-Tickets für Geringverdiener laut. Fahrten zur Arbeit oder Fortbildung finden meistens vorher statt. Auf der Webseite des Dortmunder CDU-Kreisverbands, Slogan „Besser für die Menschen“, findet sich unter dem Suchbegriff „Sozialticket“ die Kritik, dass das Sozialticket dazu beitrage, Armut zu etablieren.

### Abo-Alternative fehlt

*Das „neue“ Sozialticket bedeutet praktisch eine Rabattierung des Ticket 1000 A2 9 Uhr um 18 %. Man kann diesen Ratsbeschluss als einen Schritt hin zu einer einheitlichen Lösung für den gesamten VRR sehen. Aus Sicht der Betroffenen bedeutet die Preissteigerung jedoch, dass sie die zusätzlichen 180 € im Jahr an anderer Stelle einsparen müssen. Wenn an dieser Lösung festgehalten wird, bedarf es einer Alternative zum Abo-Ticket. Dann muss es auch rabattierte Einzel- oder Vierer-Tickets*

*geben für jene, die sich das Abo nicht mehr leisten können. Köln gibt hier ein Vorbild. Für Geringverdiener oder Menschen in Fortbildung ist aber auch das 9-Uhr-Ticket keine Lösung. Der Vergleich zum Flughafen sei an dieser Stelle erlaubt: Warum werden dort die Mehrkosten nicht von den Fluggästen bezahlt?*

### Weniger oder mehr in Unna

Auch im Kreis Unna wird das Sozialticket noch vor Ablauf der Versuchsphase verändert. Ab April 2010 gibt es statt eines kreisweiten Tickets für 15 € entweder ein Ticket A für 16,10 € mit Gültigkeit in einer Stadt oder ein Ticket B für 26,10 € mit Gültigkeit im gesamten Kreis. Damit liegt bei beiden Tickets die Bezuschussung durch den Kreis bei 50 %. Insgesamt hatten statt erwarteter 2.500 mehr als 4.000 Einwohner dieses Ticket beansprucht. Dadurch musste der Haushaltsansatz für 2009 von 1,041 Mio € um 367.000 € erhöht werden, gleichzeitig wird aber eine Absenkung des Verlustausgleichs des Kreises für die VKU um weitere 120.000 € erwartet.

### Neulich in Bus und Bahn ...

(le) Kurioser Fund in den neuen DB-Kursbuchtabellen: Beim Bahnhof Düsseldorf Flughafen ist als Fußnote angemerkt: „Direktverbindung zum Flughafen Terminal mit der Kabinenbahn SkyTrain (Fahrzeit ca. 7 Minuten) bzw. als Fußweg ca. 2500 Meter“. Ob der Fußweg vor Ort auch mehrsprachig ausgeschildert ist?

# Termine

## Verkehrsforum NRW

(le) Zusammen mit dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) planen wir für Samstag, den 20.03.2010, in Düsseldorf im DGB-Haus ein ganztägiges Verkehrsforum zum Thema „Familien in Bus und Bahn“. Dabei soll die Problematik des Reisens mit Kindern im öffentlichen Verkehr aus verschiedenen Blickwinkeln beleuchtet werden. So geht es um familiengerechte Tarife oder die Eignung von Fahrzeugen für das Mitnehmen von Kinderwagen.

In Kürze wird eine Ankündigung mit Hinweisen zur Anmeldung auf der Website des Landesverbands [www.probahn-nrw.de](http://www.probahn-nrw.de) geschaltet.

**Die aktuelle Terminübersicht und weitere Informationen im Internet:**  
[www.probahn-ruhr.de/termine](http://www.probahn-ruhr.de/termine)

**Dienstag, 19.01.2010, 19:30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Samstag, 23.01.2010, 17:00 Uhr**  
Treffen der Regionalgruppe Hellweg-Hochstift in Delbrück (Westf), Info bei Rainer Wester (siehe unten)

**Dienstag, 26.01.2010, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Donnerstag, 04.02.2010, 19:30 Uhr**  
Ortsgruppe Dortmund

**Dienstag, 16.02.2010, 19:30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Dienstag, 23.02.2010, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen

**Donnerstag, 04.03.2010, 19:30 Uhr**  
Ortsgruppe Dortmund


**Dienstag, 16.03.2010, 19:30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Samstag, 20.03.2010, ganztägig**  
Verkehrsforum NRW zusammen mit dem VCD NRW: Familien in Bus und Bahn“ (geplant, siehe linke Spalte)

**Dienstag, 23.03.2010, 20:00 Uhr**  
O.Tram Oberhausen










**Donnerstag, 01.04.2010, 19:30 Uhr**  
Ortsgruppe Dortmund

**Samstag, 17.04.2010**  
Landesversammlung PRO BAHN NRW, Einladung erfolgt noch



**Sonntag, 18.04.2010**  
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:  
**Haltern am See**  
10:35 Uhr E Hbf , Service Point

**Dienstag, 20.04.2010, 19:30 Uhr**  
Arbeitsgruppe Essen

**Dienstag, 27.04.2010, 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:** „Kraftstoff“, Augustastraße 2 (Ecke Rheinische Straße), Dortmund,  Westentor (U 43/U 44)  
**Regionalgruppe Hellweg/Hochstift:** Die Regionalgruppe hat wechselnde Treffpunkte. Infos bei Günter Fiedler,  02942 1598,  [fiedler@probahn-ruhr.de](mailto:fiedler@probahn-ruhr.de), oder Rainer Wester,  05258 940219,  [wester@probahn-ruhr.de](mailto:wester@probahn-ruhr.de).

## Na, interessiert an PRO BAHN?

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

### Ja, ich bin an PRO BAHN interessiert.

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

\_\_\_\_\_  
Nachname, Vorname

\_\_\_\_\_  
weitere Namen (bei Familienmitgliedschaft)

\_\_\_\_\_  
Straße, Hausnummer

\_\_\_\_\_  
PLZ, Wohnort

\_\_\_\_\_  
Geburtsdatum (bei Juniormitgl.)    Beruf (freiwillig)

\_\_\_\_\_  
Datum, Unterschrift

**(Ruhrschiene 2010#1 • Regionalverband Ruhr)**

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

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

\_\_\_\_\_  
Kontonummer

\_\_\_\_\_  
BLZ

\_\_\_\_\_  
Kreditinstitut

bin ich – bis auf Widerruf – einverstanden.

\_\_\_\_\_  
Datum, Unterschrift

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