

PRO BAHN



**REGIONALVERBAND
NIEDERRHEIN e.V.**

NiederRheininfo

Nr. 2/2011

April 2011 – Juni 2011

26. Jahrgang

www.probahn-niederrhein.de



Noch 4km und die S4 erreicht das Ziel Öhringen-Cappel nach 102km Fahrt
(Roland Stahl Bitzfeld 21.4.2011)

Inhalt:

Gute Neuigkeiten zum Bahnhof Odenkirchen
Streik der GDL aus Fahrgastsicht
Niederrhein weiterhin die Nummer 1 im Netz
PRO BAHN NRW wählte neuen Vorstand
RE10: VRR bestellt zusätzlichen Triebwagen
VRR und DB Regio wieder einig

VRR-Tarifreform am 1. Januar 2012
DVG: Diskussion um Gewalt in Bus und Bahn
Niederrhein-Sprinter
Vermischtes
Termine

Gute Neuigkeiten zum Bahnhof Odenkirchen

Von Detlef Neuß

Am 4. März meldete der VRR die Unterzeichnung eines Zuwendungsbescheides in Höhe von 500.900 Euro an die Stadt Mönchengladbach um den Bau eines P&R-Platzes mit 69 Abstellplätzen am Bahnhof Odenkirchen zu finanzieren. Auch der Bau eines Fahrradabstellplatzes sowie die Aufstellung von Fahrradboxen ist beabsichtigt. Es soll außerdem eine neue Bushaltestelle für die Buslinien 020 und 022 mit transparenten Wartehallen im Kreuzungsbereich Stapper Weg / Kohrbleiche geschaffen werden. Die bereits vorhandene Haltestelle der Linie 026 wird umgebaut und eine Querungshilfe eingerichtet. Hiermit wird unsere seit langem bestehende Forderung nach einer besseren Anbindung des Odenkirchener Bahnhofs an den Busverkehr voll erfüllt.

Durch diese Maßnahme verschwindet endlich das alte hässliche, mit Graffiti verunstaltete Bahnhofsgebäude, das man nur noch als Schandfleck für Odenkirchen bezeichnen konnte. Längst wurde das Gelände von Pendlern wild zugeparkt. Lag Schnee, wurde die Schneedecke von den Fahrzeugen derart verdichtet, dass sie einer Eisfläche glich. Ein gefahrloses Erreichen der Bahnanlage war dann nicht mehr möglich. Zwar wurde der Bahnsteig von Station und Service ordnungsgemäß freigehalten, da aber das Gelände davor in

den Zuständigkeitsbereich von DB-Immobilien fiel, wurde hier fast nichts getan. Dieser unmögliche Zustand hat nun hoffentlich ein Ende.

Leider ist mit dieser Umbaumaßnahme nur ein Teil unserer Forderungen in Bezug auf den Odenkirchener Bahnhof erfüllt. Das unter Denkmalschutz stehende Bahnsteigdach verhindert nach wie vor den dringend notwendigen Umbau des Bahnsteigs. Die Einstieghöhe ist viel zu niedrig und ein barrierefreier Zugang zu den Zügen wird dadurch unmöglich. Das mindert auch den Wert der hier entstehenden behindertengerechten Buskaps, da für Behinderte ein Übergang zur Bahn hier nach wie vor unmöglich bleibt. Dafür kann man jedoch weder die Bahn, noch den VRR noch die Mönchengladbacher Politiker verantwortlich machen. Der Denkmalschutz geht auf eine Initiative des Odenkirchener Heimatvereins zurück, der den Bahnkunden damit einen Bärendienst erwiesen hat. Da jedoch niemand für die Instandsetzung des Bahnsteigdachs bezahlen will oder kann, wird dessen baulicher Zustand immer schlechter. Da es vermutlich in naher Zukunft aus Gründen der Verkehrssicherung abgerissen werden muss und der Denkmalschutz deshalb entfällt, erledigt sich dieses Thema jedoch von selbst. Bis dahin hat der Bahnkunde noch das Nachsehen.

Streik der GDL aus Fahrgastsicht

Von Autor Detlef Neuß

Um gleich Eingangs eines klarzustellen: Das Streikrecht ist eine unverzichtbare Errungenschaft jeder demokratischen Gesellschaft und darf nicht in Frage gestellt werden. Auch die Höhe und Art der

Forderungen der Gewerkschaften sowie die Gegenangebote der Arbeitgeber sind Sache der Tarifparteien. Die Forderung: „Gleicher Lohn für gleiche Arbeit“ ist sogar verständlich. Wer möchte das nicht. Arbeitnehmer in tarifgebundenen

Firmen verdienen meistens mehr, als ihre Kollegen in Firmen ohne Tarifbindung.

Aber in diesem Fall sollte mit der Anwendung des Streikrechts im Sinne der Bahnkunden sehr verantwortlich umgegangen werden. Es ist eben ein Unterschied, ob man am Morgen keine Zeitung bekommt oder ob man seinen Arbeitsplatz später oder gar nicht erreicht und diese Zeit nachholen muss. Gerade Pendler, Schüler und Studenten müssen unter den Streiks der GDL überproportional leiden, da sie nicht einmal Geld für ihre im Voraus bezahlten Tickets zurückverlangen können. Die Ankündigungen der Streiks durch die GDL kommen viel zu spät. Erfährt man am Abend vorher zu Hause in den Nachrichten von den Streiks, ist das Organisieren einer Fahrgemeinschaft meist nicht mehr möglich. Wer hat schon die Telefonnummern seiner Mitfahrer in der Bahn. Auch auf andere öffentliche Verkehrsmittel auszuweichen ist in der Regel keine Lösung, da der Bahnpendler weite Strecken zurücklegt, die von Bussen und Straßenbahnen nicht abgedeckt werden. So bleibt nur der Umstieg auf den eigenen PKW, falls vorhanden, und die volle Übernahme der Benzinkosten und der Parkgebühren. Empfehlungen dieser Art durch die GDL klingen da oft geradezu zynisch.

Geht es aber hier wirklich nur um einen Arbeitskampf? Schauen wir uns die Situation der Gewerkschaften einmal an. Große Gewerkschaften fusionieren zu noch größeren. Die Gewerkschaftsführungen rekrutieren sich längst aus den Verwaltungsetagen der Gewerkschaften

und waren noch nie in einem der von ihnen vertretenen Berufe tätig. Die Zeit redegewandter, schlauer Drucker, Schlosser oder Chemiefacharbeiter als Gewerkschaftsvorsitzende ist vorbei. Die Gewerkschaften sind heute Gewerkschaftsdienstleistungsanbieter im großen Stil und die Arbeitnehmer eher ihre Kunden. Da tut sich eine kleine Gewerkschaft wie die GDL schwer, da sie mit größeren Gewerkschaften um die Gunst der Arbeitnehmer konkurrieren muss. Will sie überleben, gelingt das nur mit spektakulären Forderungen und Aktionen, da sie sonst ihre Existenzberechtigung verlieren würde. Also der Kampf eines kleinen sympathischen Davids gegen gleich mehrere Große Goliaths? Wohl kaum. Denn dieser David schleudert seine Steine gegen die Köpfe von unbeteiligten um Goliath in die Knie zu zwingen. Aussagen aus den Reihen der GDL wie: „Wir wollen die Wut der Bahnkunden zur Durchsetzung unserer Forderungen nutzen“ sind mehr als fragwürdig. Das gleiche gilt für den Anspruch der GDL auch für die Lokführer zu sprechen, die keiner oder einer anderen Gewerkschaft angehören. Diese Form der Entmündigung zeugt von einem seltsamen Demokratieverständnis.

Die GDL muss bei ihren Streikmaßnahmen berücksichtigen, dass durch sie anderen Arbeitnehmern erhebliche, auch finanzielle Nachteile entstehen. Die Folgen eines Streiks müssen verhältnismäßig sein, gerade in einem so sensiblen Bereich wie dem ÖPNV. Ob dies hier gegeben ist, darf bezweifelt werden.

Niederrhein weiterhin die Nummer 1 im Netz

Von David van der Grinten

Nachdem ich die Landesverbandswebseite übernommen habe, hat die Webseite zwar ordentlich aufgeholt, aber unsere Regionalverbandsseite ist weiterhin die Nummer 1 im Netz. Natürlich sind die Zahlen bei uns rückläufig, aber in den letzten 12 Monaten versorge ich zwei Webseiten und unsere ausschließlich alleine.

der Regionalverband Euregio Aachen und OWL sich an dem System beteiligen. Definitiv abgewunken hat bisher nur der Regionalverband Rhein-Sieg.

Gemeinsamer Roll-Out

Die neuen Webseiten werden gemeinsam ins Netz gehen. Dadurch möchte ich verhindern, dass die eine Seite vor einer anderen bevorzugt wird. Der Roll-Out soll vor den Sommerferien erfolgen.

Internetseite	Besucher	Seitenzugriffe	Seiten pro Besucher
Landesverband	111.878 (28,5%)	375.897 (39,1%)	3,36
RV Niederrhein	202.245 (51,5%)	422.767 (44,0%)	2,06
RV Ruhr	54.349 (13,8%)	97.023 (10,1%)	1,79
RV Euregio	24.147 (6,15%)	65.387 (6,8%)	2,71

Neue Webseite in Arbeit!

Nachdem das neue orangefarbene Logo auf dem letztjährigen Bundesverbandstag gescheitert war, habe ich damit begonnen, aus dem bisherigen Logo das Beste herauszuholen. Mit dem bisherigen Ergebnis bin ich persönlich sehr zufrieden, obwohl noch viel Arbeit vor mir liegt. Der Hauptvorteil ist der, dass eine Vielzahl von Webseiten zusammen wachsen. Die Pflege ist nachher deutlich geringer, als heute, da eine Meldung zeitgleich auf mehreren Webseiten geschaltet werden kann und nicht wie heute mehrmals eingegeben werden muss. Nach heutigem Stand werden sich neben dem Landesverband die Regionalverbände Bergisches Land, Niederrhein (gemeinsamer Webauftritt mit dem Regionalverband Rheinland), Ruhr, Münsterland und die Regionalgruppe Hochstift Paderborn aus dem Regionalverband OWL an diesem System beteiligen. Fraglich ist derzeit, ob beim Start

Ein genauer Termin steht aber jetzt noch nicht fest. Wer sich schon mal ein Bild machen will, kann sich per E-Mail bei mir die notwendigen Zugangsdaten anfordern. Auch aktive Mitarbeit ist sehr erwünscht. Die Eingabemasken sind auf den neuesten Stand und sehr leicht zu bedienen. Neben einem modernen Design werden viele weitere Funktionalitäten installiert. Neben einer Bilder-, Download- und Linkdatenbank werden auch weitere Dienste wie Newsletter und zahlreiche RSS-Feeds mit an Bord sein. Zusätzlich werden wir in sozialen Netzwerken in Zukunft eine Rolle spielen, um unseren Bekanntheitsgrad vor allem im Internet zu erhöhen. Beim Roll-Out werden wir definitiv „twittern“. Aber neben Twitter ist auch die Anbindung an andere soziale Netzwerke wie Facebook oder StudiVZ geplant. Genauere Informationen dazu kommen wohl in der nächsten Ausgabe.

PRO BAHN NRW wählte neuen Vorstand

Von David van der Grinten

PRO BAHN NRW wählte neuen Vorstand: Drei Niederrheiner sind dabei!

Auf der Landesversammlung von PRO BAHN NRW Ende Februar wurde ein neuer Vorstand gewählt. Als Gast war der PRO BAHN-Bundesvorsitzende Karl-Peter Naumann vor Ort, der zunächst den Mitgliedern des alten Vorstandes mit kleinen Präsenten anerkennend dankte. Der bisherige Vorsitzende Stefan Houbertz eröffnete, dass er nach dreijähriger Tätigkeit nicht mehr für eine Wiederwahl zur Verfügung stehe.

Oliver Stieglitz ist neuer Vorsitzender

Als Nachfolger wurde Oliver Stieglitz gewählt, der dieses Amt schon einmal inne hatte und sich nun wieder gerne auf Landesebene engagieren möchte. Als stellvertretende Vorsitzende wurden die bisherigen Amtsinhaber Wolfgang Wewer und Axel Friese bestätigt. Ebenfalls nicht mehr zur Verfügung stand der bisherige Schatzmeister Maximilian Heilmann. Hier sprach die Versammlung Stefan Houbertz als Nachfolger ihr Vertrauen aus. Um die Meinungsvielfalt im Vorstand zu erhöhen, wurden erstmals mit Michael Bienick, David van der Grinten, Frank Michalzik und Dieter Sauer mann vier Beisitzer gewählt.

NRW-Fachkommissionen bestätigt

Als Leiter der fünf Fachausschüsse fungieren David van der Grinten (Internet), Kurt Meisen (Tarife), Michael Bienick (Internationales), Wolfgang Wewer (Verbraucherschutz & Beschwerden)

sowie Lothar Ebberts (RRX & Landespolitik).

NRW-Grundsatzprogramm verabschiedet

Neben den Wahlen wurde das NRW-Grundsatzprogramm verabschiedet, welches Sie unter „Programm.probahn-nrw.de“ herunterladen können. In den nächsten Wochen wird das Layout für eine Print- und Online-Version erstellt. Die Online-Version wird auf der neuen PRO BAHN Webseite, die im Laufe des zweiten Quartals online geht, veröffentlicht.

Landesgeschäftsstelle zieht wohl nach Duisburg

Als Ausblick für die zukünftige Arbeit führte der neue Vorsitzende Oliver Stieglitz den anstehenden Umzug des Landesbüros von Essen nach Duisburg an. Der Besitzer des heutigen Essener Büros hat Eigenbedarf angemeldet, so dass dieser Umzug notwendig wird.

Neues Delegierten-Wahlverfahren angekündigt

Darüber hinaus kündigte er die Ausarbeitung eines neuen Wahlverfahrens für die Delegierten der Bundesversammlung an. Das bisherige Wahlverfahren über die Regionalverbände habe sich als nicht praktikabel erwiesen. Hier soll zukünftig ein vielschichtigeres Verfahren praktiziert werden, so dass interessierte PRO BAHNER neben dem Weg über die Regionalverbände auch direkt über eine Landesliste ernannt werden können.

RE10: VRR bestellt zusätzlichen Triebwagen

Von David van der Grinten

In der Sitzung des VRR-Ausschusses für Verkehr und Planung am 9.12.2010 waren Kapazitätsengpässe auf be-

stimmten Linien angesprochen worden, so auch auf dem RE 10. Jetzt nimmt die VRR-Verwaltung im Sachstandsbericht dazu Stellung und schreibt zum RE 10:

„Auf dem Streckenabschnitt Kempen - Krefeld Hbf der Linie RE10 war bei einzelnen Fahrten in der morgendlichen Hauptverkehrszeit in Fahrtrichtung Düsseldorf eine Fahrgastnachfrage festzustellen, die die Sitzplatzkapazität weit überschreitet. Dies belegen sowohl Beobachtungen von Fahrgästen und eigenen Mitarbeitern der NordWestBahn als auch eine im Juni 2010 durchgeführte Fahrgastzählung seitens des VRR.

Im Zuge des Vergabeverfahrens „Niers-Rhein-Emscher-Netz“ wurde die Sitzplatzkapazität nachfragegerecht reduziert. Die Reduzierung der Sitzplatzkapazitäten wurde zum Zeitpunkt des Vergabeverfahrens (2007) angesichts der vorliegenden Fahrgastzahlen und der landesseitigen Ankündigung der Mittel-

kürzung für den SPNV mit dem NVN diskutiert und beschlossen.

Gespräche zwischen VRR und der NordWestBahn (NWB) haben zu dem Ergebnis geführt, dass ein weiteres Fahrzeug von der NWB beschafft wird. Dieses Fahrzeug wird ab Frühjahr 2012 zur Verfügung stehen. Es wird aktuell geprüft, ob bis zu diesem Zeitpunkt kurzfristig ein gebrauchtes Fahrzeug zur Nachfrageentspannung eingesetzt werden kann.“

Nachdem auch der VRR bei den aktuellsten Fahrgastzählungen festgestellt hat, dass derzeit zu wenige Triebwagen auf dem RE10 unterwegs sind, hat er entschieden, dass ein weiterer Triebwagen nachbestellt wird. Aus PRO BAHN-Sicht ist die erste dringende Forderung erfüllt worden!

VRR und DB Regio wieder einig

Von Lothar Ebbers

Nachdem der Bundesgerichtshof im Februar den ersten Vergleichsvertrag zwischen VRR und DB Regio aus dem Jahre 2009 für ungültig erklärt hatte, nahmen die beiden Vertragspartner erneut außergerichtliche Verhandlungen auf und erzielten jetzt ein Ergebnis in Form einer Absichtserklärung (Letter of Intent). Danach bleibt das im Dezember 2010 eingeführte RE-Netz erhalten, ebenso die ursprünglichen Vertragslaufzeiten für die RE- und RB-Linien bis maximal 2017.

Beim S-Bahn-Netz bleibt es ebenfalls bei den im Dezember 2009 eingeführten neuen Linienverläufen, die Laufzeit des S-Bahn-Vertrags verlängert sich gegenüber dem ursprünglichen Verkehrsvertrag um ein Jahr bis 2019, was in diesem Vertrag bereits als Option enthalten war. Im Gegenzug kann der VRR die Linien S 5 und S 8 in Kürze für die Be-

triebsaufnahme im Dezember 2014 mit Neufahrzeugen ausschreiben. Die DB wird nach diesem Vergleich für die übrigen Linien keine Neufahrzeuge der Baureihe ET 430 anschaffen, sondern die nach der Betriebsaufnahme der S 5/S 8 freiwerdenden Neufahrzeuge der Baureihe ET 422 auf die S 6 umsetzen.

Die 2009 ausgehandelten Verbesserungen bei den Qualitätsstandards und Sicherheits- und Serviceleistungen bleiben erhalten, die vertraglichen Zahlungspflichten werden angepasst, und der Vertriebsvertrag – er umfasst vor allem die Automatenaufstellung fast im gesamten SPNV-Netz des VRR – wird analog dem S-Bahn-Vertrag um ein Jahr bis Dezember 2019 verlängert.

VRR und DB treten gemeinsam an das Land heran, um die finanzielle Unterstützung für diesen Vertrag, der durch die bisherige Mittelzuweisung nicht gedeckt ist, zu erhalten, anderenfalls soll

über Anpassungen des Leistungsangebots verhandelt werden.

Kommentar:

Das vorliegende Verhandlungsergebnis erscheint insgesamt ein angemessener Kompromiss zu sein, obwohl die spannenden Details zu den Zahlungsverpflichtungen natürlich nicht öffentlich bekannt sind. Auch im S-Bahn-Bereich wird wohl in Kürze der Wettbewerb beginnen. Das Land hat mehrfach erklärt, dass es den VRR unterstützen will, hat dies aber auch an Bedingungen geknüpft. So wird in diesem Zusammen-

hang die Diskussion über eine fünfte Preisstufe auch im Alt-VRR wieder aufgenommen werden, denn bereits in dem Bescheid über zusätzliche SPNV-Finanzierungsmittel für den ungültigen VRR-DB-Vergleichsvertrag aus dem Jahre 2009 wurde der VRR in den Nebenbestimmungen verpflichtet, auf eine verbesserte Tarifergiebigkeit im Rahmen der Tarifentwicklung hinzuwirken. Diese Verpflichtung besteht auch bei Nichtigkeit des Änderungsvertrages. Bleibt zu hoffen, dass dies mit Augenmaß geschieht.

VRR-Tarifreform am 1. Januar 2012

Von David van der Grinten

Wie in den letzten Ausgaben in der Niederrhein-Info immer wieder berichtet, ist es jetzt auch amtlich, dass der VRR-Tarif in den Kreisen Kleve und Wesel am 1. Januar 2012 eingeführt wird. Aber es haben sich auf der Zielgerade bei den Verhandlungen nochmals Änderungen ergeben:

VGN-Preisstufen 1-4 gehen in die VRR-Preisstufen A-D auf

Die VRR-Systematik A bis D wird in den VGN-Bereich übertragen und löst die dortigen Preisstufen 1 bis 4 ab. Für Pendler dürften die neuen Ticketangebote Ticket 1000 und Ticket 2000 attraktiver als bisher werden. Auch der NRW-Tarif auf Strecken zwischen VGN und Alt-VRR gehört ab dem 1. Januar 2012 der Vergangenheit an. Im Bartarif ergeben sich gerade bei den Preisstufen 3 und 4 erhebliche Preissprünge. Zunächst war geplant, zum Ausgleich die Tarifgebiete Goch und Weeze sowie Dinslaken und Voerde zu jeweils einem zusammenzulegen, dies wurde jetzt aber wieder zurückgenommen.

Neue Preisstufe E

Der Geltungsbereich D Nord umfasst das bisherige VGN-Tarifgebiet sowie die angrenzenden Tarifgebiete des Alt-VRR-Raums (u.a. Krefeld, Duisburg, Oberhausen). Der Geltungsbereich D Süd umfasst den Alt-Raum sowie die angrenzenden Tarifgebiete im VGN-Tarifgebiet (u. a. Kerken, Rheinberg und Voerde). Gehen die Fahrten über die jeweiligen Geltungsbereiche D Nord oder D Süd hinaus, so gilt die neue Preisstufe E. Das führt allerdings dazu, dass an zahlreichen Stellen bei der Weiterfahrt zum nächsten Bahnhof auf Preisstufe C gleich Preisstufe E folgt. Schoko- und Bärenticket haben dann auch die Geltungsbereiche D Nord oder D Süd, können aber gegen einen zusätzlichen Daueraufpreis auf Preisstufe E ausgeweitet werden.

Zusatznutzen bei Ticket 2000 und YOUNG TICKET PLUS

Der Zusatznutzen der verbundweiten Gültigkeit beim Ticket2000 und Young-TicketPLUS (Weiterfahrt außerhalb des Geltungsbereichs abends ab 19 Uhr und am Wochenende ganztägig) wird zu-

künftig je nach Ticket-Relation auf den Geltungsbereich D Nord bzw. D Süd beschränkt, liegt die Relation im Überlappungsbereich, müssen die Fahrgäste sich für einen der beiden entscheiden. Für Fahrten über diesen Bereich hinaus ist ein Zusatzticket notwendig. Im Ausbildungsverkehr gelten über einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren Übergangsregelungen.

Kleines und großes Zusatzticket

Eine weitere Neuerung ist die Einführung eines großen Zusatztickets. Das kleine Zusatzticket gilt dann für eine Erweiterung des Geltungsbereichs A1, A2 und B bis in die Nachbarstadt. Ein großes Zusatzticket erweitert den Geltungsbereich für weitergehende Fahrten in die angrenzende Region oder für den gesamten Verbundraum.

Venlo wird VRR-Tarifgebiet

Venlo wird analog zu den bisherigen VGN-Tarifgebieten in den Niederlanden auch ein eigenständiges VRR-Tarifgebiet und wird dem Geltungsbereich D Nord zugeordnet. Daher wird für Alt-VRR-Zeitkartenkunden (außer bei Wechsel in die Preisstufe E) weiterhin für Fahrten nach Venlo ein Zusatzticket zu lösen sein, außer das Tarifgebiet Nettetal/Brüggen ist als Zentraltarifgebiet festgelegt. Im Bartarif entfällt zukünftig das Zusatzticket komplett, wobei auf der Relation von Mönchengladbach nach Venlo die Preisstufe C statt Preis-

stufe B plus Zusatzticket zum Tragen kommt.

Preise werden im Juli festgelegt

Die endgültigen Preise sollen im Juli vom VRR festgelegt werden. Die Preisstufe E soll sich bei den Zeitkarten an dem bisherigen Preis für die kürzeste vom NRW-Tarif zur Preisstufe E wechselnde Relation orientieren.

Fazit

Für den einen oder anderen Pendler zwischen VGN und VRR dürfte das Bahnfahren günstiger werden, gerade wenn man mit einem NRW-Monatticket oder zwei Monatskarten von VGN und VRR unterwegs ist. Für Gelegenheitsfahrer ist es sehr unterschiedlich. Im Nahverkehr (1 oder 2) wird es zu Preiserhöhungen im Centbereich kommen. Auf Mittelstrecken (3 oder 4) wird es zu gewaltigen Preissprüngen von bis zu 60 Prozent kommen, zumal die zunächst geplanten gemeinsamen Tarifgebiete zurückgenommen wurden. Auf Langstrecken wird dann wohl auch hier das Bahnfahren günstiger werden, vorausgesetzt man ist nicht im Besitz einer BahnCard. Ein NRW-Einzelticket von Kleve nach Düsseldorf kostet derzeit 18,60 EUR. Ein Einzelticket der Preisstufe E wird dieses Niveau wohl mit Abstand nicht erreichen. Gelegenheitsfahrer mit BahnCard gehören leider zu den Verlierern der Tarifreform, da es im neuen VRR-Raum BahnCard-Rabatte überhaupt nicht mehr geben wird.

DVG: Diskussion um Gewalt in Bus und Bahn

Von Lothar Ebberts

Seit Monaten wird in der örtlichen Presse über die Sicherheit in Bussen und Bahnen der DVG diskutiert. Anlass waren mehrere Fälle von Bedrohungen und Körperverletzungen, die zunächst von DVG und Polizei heruntergespielt

wurden. Nur in wenigen Fällen sei die Polizei zu entsprechenden Vorfällen gerufen worden. Zur Beruhigung wird auf das Angebot eines Sicherheitstrainings für das Verhalten in Bus und Bahn verwiesen.

Als sich immer mehr Betroffene melden, gab die DVG zu, dass sich zuletzt die Anzahl aggressiver und gewalttätiger Vorfälle im Abendverkehr gehäuft habe. Im weiteren Verlauf der Berichterstattung machte ein Redakteur im Rahmen einer Serie „Spannende Berufe“ eine Busfahrt am frühen Abend durch den Duisburger Norden und konnte gleich miterleben, wie eine Gruppe Jugendlicher in „Checker-Manier“ durch den Bus stapfte und Fahrgäste beleidigte. Auch von weiteren aggressiven Vorfällen mit Fahrgästen ohne gültiges Ticket bei derselben Tour weiß der Reporter zu berichten.

Mitte April handelt die DVG dann doch intensiver. Im Rahmen einer Null-Toleranz-Kampagne sollen Sicherheitsteams zukünftig Busse und Bahnen begleiten, schwerpunktmäßig auf Strecken mit häufigen Vorkommnissen. Insgesamt stehen 30 Sicherheitskräfte für diese Aufgabe zur Verfügung. Zwar sieht DVG-Chef Siewior die sinkende Hemmschwelle zur Gewalt als „kein typisches Duisburger Problem“, sondern als bundesweit auftretendes Phänomen. Doch rechnet er damit, dass dieses Duisburger Pilotprojekt von anderen Verkehrsbetrieben nachgeahmt wird.

Niederrhein-Sprinter

Fahrtrichtung Moers (Kreisbahnhof) - Rheinberg (Kreisbahnhof)

	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab
Moers (Kreisbf.)		10:00		12:00		15:00		17:00
Baerl	10:11	10:13	12:11	12:13	15:11	15:13	17:11	17:13
Lohheider See	10:19	10:21	12:19	12:21	15:19	15:21	17:19	17:21
Orsoyerberg	10:30	10:32	12:30	12:32	15:30	15:32	17:30	17:32
Budberg	10:39	10:41	12:39	12:41	15:39	15:41	17:39	17:41
Rheinberg (Kreisbf.)	10:50		12:50		15:50		17:50	

Fahrtrichtung Rheinberg (Kreisbahnhof) - Moers (Kreisbahnhof)

	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab
Rheinberg (Kreisbf.)		11:00		13:00		16:00		18:00
Budberg	11:09	11:11	13:09	13:11	16:09	16:11	18:09	18:11
Orsoyerberg	11:18	11:20	13:18	13:20	16:18	16:20	18:18	18:20
Lohheider See	11:28	11:30	13:28	13:30	16:28	16:30	18:28	18:30
Baerl	11:36	11:38	13:36	13:38	16:36	16:38	18:36	18:38
Moers (Kreisbf.)	11:50		13:50		16:50		18:50	

Betriebstage:

- 01. Mai 2011 (kostenlose Fahrradmitnahme möglich)
- 19. Juni 2011 (stadtfest Rheinberg, kostenlose Fahrradmitnahme möglich)
- 09. Oktober 2011 (Kastanienfest in Rheinberg)

Vermischtes

Abfahrtsmonitor(e)

Mittlerweile hat der VRR es geschafft, aktuelle Fahrplandaten von der NordWest-Bahn in seinem Abfahrtsmonitor einzupflegen. Zudem hat die NordWestBahn wie angekündigt einen eigenen Abfahrtsmonitor auf ihrer Webseite gestartet, welcher sich aber noch in der Testphase befindet. Beide zeigen minutengenaue Verspätungen an.

Sintropher-Studie veröffentlicht

Die Stadsregio Arnhem-Nijmegen hat vor kurzem die Sintropher-Studie veröffentlicht. In der Studie wurden zwei Szenarien untersucht. Das eine ist die Verlängerung des RE10 nach Nijmegen als normale Bahnstrecke. Die zweite Variante stellt eine Tram-Verbindung vor, die von Kleve nach Nijmegen führen soll und als Straßenbahn bis in die Innenstadt verlängert werden soll. Der Vorstand wird auf seiner nächsten Sitzung ausführlich darüber beraten, bevor wir dazu Stellung nehmen. Daher werden wir dieses Thema in der nächsten Niederrhein-Info ausführlicher darstellen.

VRR-App für iPhone und Android

Das Internet wird immer mobiler und das Bedürfnis von Fahrgästen nach aktuellen Fahrplandaten wächst täglich. Der VRR hat zwei kostenlose Apps für das iPhone sowie für Smartphones mit dem Android-Betriebssystem veröffentlicht. Damit können alle Funktionen der elektronischen Fahrplanauskunft schnell und einfach abgerufen werden. Alle Besitzer eines iPhones können die Anwendung ab sofort kostenlos aus dem Apple-App Store laden. Android-Benutzer können das entsprechende App im App-Center herunterladen. Zu finden ist sie entweder über eine Suche nach dem Stichwort "VRR" oder in der Kategorie "Reisen". Die ersten Erfah-

rungen mit dem Android-App sind durchweg positiv. Es werden minutengenaue Verspätungen gelistet und sie werden ständig aktualisiert. Bei einem ersten Test hatte die NordWestBahn in Geldern noch zwei Minuten Verspätung. Zehn Minuten später wurde "pünktlich" im App angezeigt, was sich dann am Gocher Bahnhof auch bestätigt hat.

Haard-Achse neu ausgeschrieben

Die SPNV-Leistungen auf den Linien RE 2 und RB 42 sind vom VRR zusammen mit dem Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) jetzt für die Betriebsaufnahme im Dezember 2014 und eine Laufzeit von 15 Jahren ausgeschrieben worden. Dabei soll die RB 42 zunächst wie heute zwischen Münster und Essen verkehren, aber ab Dezember 2016 über Duisburg und Krefeld nach Mönchengladbach als RE 42 verlängert werden. Sie soll hier den RE 11 ersetzen, der dann wieder den früheren Laufweg nach Düsseldorf übernimmt und die zur Zeit klaffende Taktlücke zwischen Duisburg und Düsseldorf (Minute 52 bis 22) schließt. Das bereits bei der Ausschreibung der RB 47 („Der Müngstener“) angewandte Fahrzeugfinanzierungsmodell wird hierbei erneut angeboten. Hierbei übernimmt der VRR die Kreditaufnahme für den Fahrzeugkauf, da er günstigere Konditionen erhält als die privaten Eisenbahnunternehmen.

DVG: Teure Stadtbahnmodernisierung

In den nächsten Jahren müssen nach Angaben der DVG zwischen 140 und 200 Mio. € aufgewandt werden, um die Sicherungstechnik in den Duisburger Stadtbahntunneln zu modernisieren. Ein großer Teil entfällt auf die Zugsicherung, die bis 2017 erneuert werden muss, da es für die bestehenden Anlagen von Anfang der 1990er Jahre bald keine Ersatzteile mehr gibt.

Ihre Ansprechpartner im PRO BAHN Regionalverband Niederrhein:

1. Vorsitzender:

Dipl.-Ing. Frank Michalzik
Bahnhofstraße 85 a, 46499 Hamminkeln
Tel: 02857-915992

Vorsitzende der Bezirksgruppen:

BG 1: David van der Grinten
Herderstraße 46, 47533 Kleve,
Tel: 02821-715707

BG 2: Hubert Dieregsweiler
Schopenhauerstraße 3, 47447 Moers
Tel: 02841-32382

BG 3: Ansprechpartner David van der Grinten Kontakt (siehe BG1) und Detlef Neuß (siehe BG6)

BG 4: Dipl.-Ing. Frank Michalzik
Bahnhofstraße 85 a, 46499 Hamminkeln
Tel: 02857-915992

BG5: Ansprechpartner: Lothar Ebbers
Neugahlener Str. 20 46149 Oberhausen
Tel. 0208-6351916

BG 6: Detlef Neuß
Stapper Weg 94, 41199 Mönchengladbach
Tel: 02166-10560/01705853246

Schatzmeister: Martin Wenzel,
Winkelhauser Str. 140, 47228 Duisburg
Tel: 02065-839069
oder 0211-49742350 (Büro)

Schriftführer:

Roland Stahl, Myllendonker Straße 52
41065 Mönchengladbach
Tel: 02161-650914

Internet: www.probahn-niederrhein.de

E-Mail: info@probahn-niederrhein.de

Ansprechpartner: David Van der Grinten,
Herderstr. 46, D-47533 Kleve
E-Mail: webmaster@probahn-niederrhein.de

Alle E-Mail-Adressen unter:

www.probahn-niederrhein.de/kontakt

Impressum:

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband Niederrhein e.V.

Auflage: 250 Exemplare

Erscheinungsweise: 4x jährlich

V.i.S.d.P.: Roland Stahl, Myllendonker Straße 52, 41065 Mönchengladbach
niederrhein-info@probahn-niederrhein.de
Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht die Meinung der Redaktion wieder!

Redaktionsschluss: 28. April 2011

Nächste Ausgabe: Mitte Juli 2011

Redaktionelle Beiträge sind uns immer willkommen! Bitte an Roland Stahl.

Einsendeschluss: Ende Juni 2011

Das Niederrhein-Info ist kostenlos und wird an alle Mitglieder des Regionalverbandes sowie weitere Interessenten versendet. Möchten Sie einen freiwilligen Kostendeckungsbeitrag leisten, so bitten wir um Überweisung auf das Konto 641 200 bei der Sparda-Bank Köln (BLZ 370 605 90)

Eine PDF-Datei zum Herunterladen steht unter www.probahn-niederrhein.de bereit.

Termine PRO BAHN Regionalverband Niederrhein

Mai 2011															
		Kein regelmäßiges Treffen	3	Di 17.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann erste Möglichkeit rechts um die Ecke; am Überlandbusbahnhof)	6	Mo 18.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle,	5				
Sa. 7.	11.00	Fachkommission Tarife - u. a. Weiterentwicklung des NRW-Tarifs Verkehrs- und Umweltzentrum, Essen, Maxstr. 11	L V	Juni 2011											
												Kein regelmäßiges Treffen			
Sa. 7.	14.00	Landesausschuss ADFC-Geschäftsstelle, Duisburg, Mülheimer Str. 91 (Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min. Fußweg vom Hbf).	L V	Do 09.	19.00	Moers, „Artemis“,	2	Der Terminplan ist gültig von Mai bis Juli 2011 Alle Termine und aktuelle Änderungen auch im Internet unter www.probahn-niederrhein.de/termine							
				Di 14.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1								
				Di 14.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4								
Di 10.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1	Mo 20.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle,	5								
Di 10.	19.30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4	Di 21.	19.00	Mönchengladbach, Krefelder Hof	6								
Do 12.	19.00	Moers, „Artemis“, Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, nach der Ampel 2. Haus auf der linken Seite.	2	Juli 2011											
				Kein regelmäßiges Treffen											
				Di 12.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1								
				Di 12.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4								
Mo 16.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle, Duisburg, Mülheimer Str. 91 (Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min. Fußweg vom Hbf).	5	Do 14.	19.00	Moers, „Artemis“,	2								