

**PRO BAHN**



**REGIONALVERBAND  
NIEDERRHEIN e.V.**

# NiederRhein*info*

Nr. 1/2013

Januar 2013 – März 2013

28. Jahrgang

[www.probahn-niederrhein.de](http://www.probahn-niederrhein.de)



Weihnachtliche Straßenbahn in Düsseldorf

**Inhalt:**

Vorwort

Der Rucksack und seine Tücken

Geldern plant künftigen ÖPNV

Projektskizze: Sicherheit im Bahnverkehr

Zeit für Verwunderung

Vermischtes

Termine

## Vorwort

### **Von Detlef Neuß**

Die letzten Monate waren gekennzeichnet von Meinungsverschiedenheiten und offenem Streit über das Projekt „Sicherheit im Bahnverkehr“ innerhalb des Fahrgastverbandes PRO BAHN. Auch die Presse berichtete über diese Meinungsverschiedenheiten und sorgte so für ein ungünstiges Bild von PRO BAHN in der Öffentlichkeit.

Um einmal darzulegen, was der Bundesvorstand mit dem SiB-Projekt beab-

sichtigt, wird in diesem Heft das Thesenpapier des Bundesvorstandes ungekürzt und unkommentiert abgedruckt, damit sich jeder darüber informieren kann, worum es überhaupt geht. Ich möchte darauf hinweisen, dass das Projekt zurzeit noch in der Diskussion steht und mit dieser Projektskizze auch noch keine Tatsachen geschaffen wurden. Ob und wie dieses Projekt durchgeführt wird, ist als noch offen.

## Der Rucksack und seine Tücken

### **Von Detlef Neuß**

Es gibt ihn in den verschiedensten Ausführungen. Geradezu winzig, mehr ein Accessoire oder als überdimensionales Tragegestell zum Transport von allem möglichen. Auch von Bahnreisenden oder anderen Nutzern des ÖPNV wird er gerne genutzt, da man die Hände frei hat und man mit der Last auf dem Rücken z.B. Treppen erheblich besser bewältigen kann. Gehbehinderten fällt er weniger lästig als eine Tasche.

Leider hat sein Gebrauch in Bus und Bahn so seine Tücken. So mancher Rucksackträger vergisst ihn, sobald er ihn auf dem Rücken trägt. Das ist bei kleinen Exemplaren oder solchen die nur mäßig gefüllt schlaff herunterhängen nicht weiter tragisch. Problematisch wird es jedoch bei prall gefüllten und übergroßen Exemplaren. Schon eine Vierteldrehung mit einem solchen Exemplar auf dem Rücken hat auf andere Reisende in der Bahn Auswirkungen, die manchmal sogar einen Dominoeffekt hervorrufen.

Die Gänge in Bussen und Bahnen sind eng. Mit einem Rucksack kommt man häufig besser voran, als mit einem Kof-

fer. Gerade zu den Hauptreisezeiten sieht man junge Leute in der Bahn, deren Rückenlast einem jedem Sherpa auf einer Himalaya-Expedition Ehre machen würde. Erst kürzlich konnte ich ein junges Paar beobachten, das so ausgestattet einen Regionalexpress bestieg. Er ging voraus und schaute dabei regelmäßig links und rechts nach hinten über seine Schulter, um festzustellen, ob seine Partnerin noch folgen konnte. Dabei drückte er seinen Monsterrucksack den sitzenden Reisenden entlang des engen Ganges ständig ins Gesicht. Da Platz für Gepäck in der 2. Klasse von Doppelstockwagen kaum vorhanden ist, nahmen die Rucksäcke des jungen Paares anschließend auch je einen Sitzplatz ein. Der Zug war voll, andere mussten stehen. Zugegeben, fast jeder stellt seine Handtasche oder seinen Aktenkoffer auf den freien Sitz neben sich. Aber Taschen kann man bei Bedarf auf den Schoß nehmen. Bei einem Rucksack von der Größe eines Schwarzbären ist das schlecht möglich. Einen Koffer kann man wenigstens längs in den Gang stellen, ein Tourenrucksack versperrt den kompletten Durchgang. Hinweise auf die

Lage des Mehrzweckabteils im Zug von Seiten Bahn vor Einfahrt des Zuges wären hier sicher hilfreich.

Auch junge Mütter nutzen den Rucksack gerne. Das Gepäck auf dem Rücken, je ein Kind rechts und links an Hand. In der Bahn dann das gleiche Problem, wie bereits vorhergehend geschildert.

Ist der Rucksack nicht allzu schwer, sollte man ihn vor dem Einstieg in Bus und Bahn besser vom Rücken nehmen.

Dann behält man die Kontrolle und rempelt keine anderen Fahrgäste an. Hat der Rucksack die Ausmaße eines erwachsenen Schafs, achte man auf das Mehrzweckabteil. Seine Lage wird in großen Bahnhöfen meist im Zugzielanzeiger angezeigt. Im Regelfall befindet es sich praktischerweise in der Nähe des Aufzugs. Ihre Mitreisenden werden es Ihnen danken.

## Südtirol die andere Art von Tickets

**Von Hans Joachim Janssen**

<http://www.sii.bz.it/de/unsere-tarife>

<http://www.sii.bz.it/de/tickets/wertkarte>

In Südtirol hat man schon länger etwas andere Ticketlösungen als z.B. im VRR. Etwas „gewöhnungsbedürftig“ ist dabei: bei Umsteige-Fahrten in diesem Verkehrsverbund gibt es keinen Gesamtfahrpreis, ich muss in jedem Verkehrsmittel erneut entwerfen bzw. bezahlen.

In Südtirol gibt es eher eine Art kilometerabhängigen Überland-Bustarif (15 ct/km), Züge und Verbund-Bergbahnen haben abweichende Tarife (Tarifkm) innerhalb des Verbundes, u.U. ergeben sich so für scheinbar parallele Strecken unterschiedliche Preise bei Bus- bzw. Bahn-Nutzung. Es gibt somit keine Preisstufen wie im VRR, wodurch sich Mehrfahrtenkarten für spezielle Preisstufen nach Art der VRR-4erTickets verbieten.

Man bekommt z.B. auch beim Überland-Busfahrer eine mit einem Magnetstreifen versehene Wertkarte (10 €, 25 €, 50 €), die auf 12 ct/km ermäßigt ist. Am Entwerter im Bahnhof/im Zug muß ich den Zielcode von einem Aushang ablesen und 1-2 Ziffern eingeben – der Entwerter gibt die Wertkarte mit einem Aufdruck in einer Zeile ähnlich unseren Entwertern und zusätzlich mit dem abgebuchten Einzel-Fahrpreis wieder aus.

Bei Überlandbussen erledigt der Busfahrer die Prozedur. Im Stadtbus (Einheitstarif 1,50 €) benötigt man natürlich keinen Zielcode. Reicht ein Restguthaben nicht aus, so kann man dies mit einer weiteren Wertkarte ergänzen.

Vorteil eine Wertkarte mit Rabatt für alle Entfernungen einsetzbar – also ohne für jede einzelne Preisstufe eine spezielles 4erTicket vorzuhalten.

Es gab (oder gibt noch) einen Südtiroler Entwerter in Innsbruck Hbf, damit man mit der Wertkarte ein Tagesticket für Innsbruck entwerfen kann/konnte – also eine Verbundübergreifende Lösung.

In 2012 kam noch eine Innovation dazu: der „Südtirol Pass“ – ortsansässige Vielfahrer schließen ein Abo ab und erhalten eine elektronische Karte (ähnlich VRR-Abo-Karte) zum aufladen. Diese muss bei jedem Ein- wie auch beim Aussteigen an einem Lesegerät vorbeigeführt werden. Vergisst man dies beim Aussteigen, so wird bis zur Endstation des Fahrzeuges tarifiert (was wohl bei der kostenloser Schülerfahrt oder im Stadt- Einheitstarif kein Problem sein dürfte).

Der Clou: bis zu einem Jahres-Umsatz von 1.000 km gilt ein (schon gegenüber Einzeltickets ermäßigter) Tarif von 8 ct/km. Ab 1.001 km wird der Streckenki-



lometerpreis halbiert, ab 20.000 km auf 2 ct/km reduziert und ab 20.001 km fährt man weiter ohne weitere Kosten. Man hat somit - je nach individueller Nutzung – quasi etwas Vergleichbares zur einer Mehrfahrtenkarte, einer Bahncard 50% oder gar eine Bahncard 100%. Entscheidender Vorteil ist, man muß nicht vorab seine individuelle Jahresfahrleistung kalkulieren und sich so auf

einen Rabattsatz festlegen, sondern der Rabattsatz steigt mit intensiver Nutzung automatisch.

Grob kalkuliert: bei ca. 45 km Distanz zur Arbeitsstelle kommt ein Berufspendler etwa auf die 20.000 km/Jahr zu 640 € und fährt darüber hinaus zur Flatrate weiter.

Südtirol Pass Tarifstufen	Südtirol Pass	Südtirol Pass für Familien
1. 0 bis 1.000 km	8 Cent/km	6 Cent/km
2. 1.001 bis 10.000 km	4 Cent/km	3 Cent/km
3. 10.001 bis 20.000 km	2 Cent/km	2 Cent/km
4. über 20.000 km	0 Cent/km	0 Cent/km

Die Fahrpreise für Fahrscheine auf Bahnanlagen, mit Ausnahme der Fahrpreise für Einzelfahrscheine, werden aufgrund von konventionellen Entfernungen (Tarifkilometer) berechnet.

Für Stadtanschlüsse werden folgende Tarifkilometer berechnet:

in den Tarifzonen Bozen und Meran: 10 Tarifkilometer;

in allen anderen Tarifzonen: 5 Tarifkilometer.

Ob die Vorteile eventuelle Nachteile aufwiegen darf jeder selbst einschätzen. Datenrechtlich dürfte man allerdings einen gläsernen Kunden haben. Skeptiker äußern, dass man ja erst im Nachhinein mit der Monatsabrechnung die Kosten für seine getätigten Fahrten erfährt. Im Oktober hatten nicht alle Busse einen Kartenleser an allen Türen, so dass hier und da Aussteiger sich gegen den Strom zum vorderen Ausgang durchkämpfen mussten.

Das neue System wird im österreichischen Bundesland Tirol als so interessant angesehen, dass man etwas Entsprechendes erproben will.

Südtirol hat für verschiedene Nutzergruppen wie Schüler, Studenten, verschiedene Vergünstigungen, beim Südtirol Pass für Familien mit min. 1 Kind

unter 18 Jahren sind die Preise je km noch etwas günstiger – ab 65 Jahre erhalten Ansässige ein kostenloses „Südtirol Pass 65+“

Als Urlauber kann man es sich dort leicht machen – mit der Mobilcard. Dazu gibt es zuletzt Varianten 1, 3 o. 7 Tage, Erwachsene/Junioren, mit/ohne Eintritt in die meisten Südtiroler Museen, Fahrradmitnahme. Beispielsweise fährt man eine Woche lang zu 28 € in ganz Südtirol und muss sich so um Einzelpreise nicht mehr kümmern. Allerdings ist man verpflichtet bei jedem Umsteigen die Karte in den Entwerter stecken (ohne Zielcode einzugeben) - vermutlich will man so Daten (unpersönlich) über Nutzung oder zum Zweck der internen Einnahmeaufteilung erhalten.

## Geldern plant künftigen ÖPNV

### Von David van der Grinten

In einem Gespräch mit Herrn Angenvoort am Ende des vergangenen Jahres im Rathaus Geldern wurde das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Südkreis Kleve erörtert, darunter auch das Konzept der Stadt Geldern zu zwei neuen Stadtlinien im Innenstadtgebiet.

#### Status Quo

Die Stadt Geldern ist im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) an den „Niers-Express“ (RE10) zwischen Kleve und Düsseldorf angebunden. Im regionalen straßengebundenen ÖPNV ist die Stadt Geldern an allen Nachbarorten mit vielen Regionalbuslinien im Taktverkehr verbunden. Dieses Angebot verbinden auch Ortsteile der Stadt Geldern miteinander. Der Stadtteil Lüllingen, welches vor Jahren noch nicht versorgt war, ist mittlerweile mit einer Bedarfslinie verbunden. Die restlichen Stadtbuslinien richten sich überwiegend auf den Schülerverkehr. Mit der Schnell-Buslinie 30 ist Geldern direkt mit Moers und Duisburg verbunden. Auch die Linie 063 von Geldern über Straelen und Wachten donk nach Kempen, die im Jahr 2009 eingeführt wurde, hat sich durchgesetzt und gehört heute fest zum ÖPNV-Angebot der Stadt Geldern.

#### Geldern denkt in die Zukunft

Wir werden älter und weniger – aber dies ist ja keine Neuigkeit. Derzeit finanziert etwa 70 % des straßengebundenen ÖPNV die Schülerfahrkosten. Da die Schülerzahlen in den nächsten Jahren rückläufig sein werden, wären Angebotsreduzierungen die Folge, was wiederum zur Reduzierung der Mobilitätssicherung führt. Unter fehlende Mobilität leidet der Standortfaktor. Die Spirale kann man jetzt ohne Ende weiterführen. Aber Fakt ist, dass die Nachfrage von

mobilitätsbeeinträchtigen Menschen sich in Zukunft erhöhen wird. Dazu gehört unsere immer ältere werdende Gesellschaft sowie Menschen mit Behinderung oder auch diejenigen, die sich schlichtweg kein Auto mehr leisten können. Die Stadt Geldern geht es um unmittelbar um Teilhabesicherung und mittelbar um (Wohnort-)Standortsicherung, zumal diese Personenkreise in der Regel unterwegs sind, wenn die Hauptverkehrszeit morgens vorbei ist.

#### Zwei neue StadtLinien sollen die Kernstadt und Veert erschließen

Um die Mobilität in Geldern zu verbessern sind zwei neue Stadtlinien in Geldern geplant. Dabei soll der Ortsteil Veert sowie unter anderem das Barbaragebiet erschlossen werden und mit wichtigen sozialen Einrichtungen (Krankenhaus, Pflegeheimen etc.) verbunden werden. Dabei soll sich das neue Angebot an die Mobilitätsbedürfnissen an Mobilitätsbeeinträchtigter ausgerichtet sein mit Sicherung der Einkaufs-, Versorgungs- und Teilhabe-Mobilität. Betriebsbeginn soll daher erst nach der morgendlichen Hauptverkehrszeit gegen halb neun Uhr sein. Montags bis freitags soll das Fahrtangebot bis 20 Uhr angeboten werden und samstags bis 16 Uhr. In der restlichen Zeit steht weiterhin das AnrufSammelTaxi-Angebot zur Verfügung. Das Ziel soll die weitgehende Kompensation vorhandener Erschließungsdefizite durch dichte Haltestellenfolge im Kernstadtgebiet, umstiegsfreie Direktverbindungen für die Alltagsmobilität, unter anderem halbstündige Verbindungen zum Krankenhaus sowie verbesserte Anschlusssicherung sein.

#### Betriebsform Kleinbus (ohne Anruf!)

Zum Einsatz soll ein konventioneller Kleinbus mit ausreichenden Sitzabständen und Abstellmöglichkeiten für Ein-

kaufsgut oder Rollatoren. Der Einstieg soll über eine doppelte Türbreite möglich sein. Eine Rampe und Lift soll ebenfalls mit an Bord sein. Zielanzeiger außen und LCD-Anzeige auf einem Monitor im Innenraum runden die Ausstattung ab.

### **Tarif & Kosten**

Als Tarif soll der VRR-Tarif angewendet werden. Der Aufgabenträger ist die Stadt Geldern, die sich dieses Angebot etwa 150.000 Euro jährlich kosten lassen wird, sofern das Vorhaben in Rat endgültig beschlossen werden sollte. Konzessionsinhaber wären die Städtische Dienste der Stadt Geldern, die auch den Verkehrsbetrieb betreiben würden. Die Einrichtung des neuen Angebots wird für diesen Sommer angestrebt.

### **Neue Buslinienführung im Innenstadtbereich?**

Um die direkte Innenstadt, sprich den Marktplatz, von Busverkehren zu entlasten ist es geplant, die Regionalbuslinien wie auf den Weg zum Bahnhof auch vom Bahnhof weg über den Ostwall und Südwall fahren zu lassen. Somit wären

hier die Ein- und Ausstiegshaltestellen zukünftig dieselben. Nur die Kleinbusse sollen dann noch über den bisherigen Weg über die Haltestelle „Geldern Markt“ und über die Hardtstraße hinaus geführt werden.

### **Fazit**

Geldern ist heute regional im ÖPNV gut erschlossen. Das hier erwähnte Konzept ergänzt dieses Angebot strategisch optimal, wo es notwendig ist. Der City-Bus in Kleve, der seit Jahren mobilitätsseinschränkte Bürger und nicht nur diese, von der Unter- in die Oberstadt und zurück befördert, dient als Beispiel, dass auch dieses Konzept in der Bevölkerung von seinen Mitbürgern angenommen werden kann, wobei das geplante Angebot in Geldern deutlich über das Angebot vom City-Bus in Kleve hinausgeht. An dieser Stelle auch einen Dank an Herr Angenvoort, der sich seit Längerem in Geldern für dieses Projekt einsetzt. Bei einer Umsetzung nimmt die Stadt Geldern eine Vorreiterrolle am Niederrhein ein, wie ein künftiger ÖPNV auf dem Land aussehen kann.

## **Projektskizze: Sicherheit im Bahnverkehr**

*Das Projekt „Sicherheit im Bahnverkehr“ wurde in den letzten Wochen bei PRO BAHN heiß diskutiert. Um unseren Lesern die Gelegenheit zu geben, sich damit vertraut zu machen, was der Bundesvorstand mit diesem Projekt beabsichtigt, hier nur die komplette Projektskizze, herausgegeben vom Bundesvorstand:*

### **Relevanz des Themas**

Kaum ein Thema als „Sicherheit im Bahnverkehr“ bewegt die Menschen derzeit in Bezug auf Bahnfahren mehr als dieses. Man braucht nur täglich in

die Zeitung zu schauen. Ein Projekt zum Thema wurde jüngst mit dem bayrischen ÖPNV-Preis ausgezeichnet, es wurde die Dominik-Brunner-Stiftung geschaffen, auch wir von PRO BAHN haben die Aktion „Sicher unterwegs“ 2010 mit einem unserer Fahrgastpreise ausgezeichnet. Auch wenn die Zahl der Übergriffe auf Fahrgäste rückläufig ist, fühlen sich diese zunehmend unsicherer im Öffentlichen Verkehr, wie eine repräsentative forsa-Umfrage vom März 2012 im Auftrag der Allianz pro Schiene und des Fahrgastverbandes PRO BAHN belegt. Die Zahl der Übergriffe

auf Personal und Bundespolizei steigt dagegen.

Diese zunehmenden Übergriffe auf das Personal führen vielfach dazu, dass sich immer mehr Personal zurückhaltender den Kunden gegenüber zeigt. Das führt wiederum dazu, dass sich Kunden unsicherer fühlen und in der Folge ganz wegbleiben. Das kann eine Abwärtsspirale in Gang setzen, die am Schluss die Existenz des ÖV gefährdet und damit auch die Arbeitsplätze in diesem Bereich.

**Der Fahrgastverband PRO BAHN beschäftigt sich seit langem mit Security-Fragen**

19.11.2009 Runder Tisch "Sicher unterwegs"

- "Sicher unterwegs", eine Aktion der ehemaligen Gewerkschaften

*TransNet* und *GDBA* (heute in der *EVG* zusammengeschlossen) für mehr Sicherheit im Bahnbereich

26.03.2010 Fahrgastpreis von PRO BAHN an "Sicher unterwegs" und an den

"Präventionszug" der *SBB*, der Sicherheit im Bahnbereich fördern soll

13.7.2010 2. Runder Tisch "Sicher unterwegs"

10./11.5.2011

Vortrag (KP Naumann) „Sicherheit aus Sicht der Fahrgäste“ im Rahmen des 6. Internationalen Sicherheitskongresses in Nürnberg

26.5.2011 Vortrag (KP Naumann) „Sicherheit aus Sicht der Fahrgäste“ im Rahmen von SuSiteam des *VBB*

26.4.2012 Vortrag (KP Naumann) „Security (gefühlte Sicherheit) aus der Sicht der Fahrgäste in der heutigen Zeit“ im Rahmen einer *IZBE*-Fortbildung, Dresden

Sommer 2012

Vereinbarung mit der *Allianz pro Schiene* über ein auf mehrere Jahre angelegtes Projekt "gefühlte Sicherheit von

Fahrgästen" mit jeweils einer jährlichen forsa-Befragung von Fahrgästen

Ab Sommer 2012

aktive Mitarbeit in einer *Allianz pro Schiene*-Arbeitsgruppe zum Thema Sicherheit der im System Eisenbahn, die im Frühjahr 2013 mit diesem Thema an die Öffentlichkeit gehen wird

Sommer 2012

Aufgrund obiger Aktivitäten ist die *EVG* und deren Fonds Soziale Sicherung auf den Fahrgastverband *PRO BAHN* aufmerksam geworden und hat dem Fahrgastverband *PRO BAHN* das Angebot eines gemeinsamen Projekts gemacht.

**Das Projekt-Angebot des Fonds soziale Sicherung**

Das Projekt zum Thema „Sicherheit im Bahnverkehr“ ist auf drei Jahre angelegt und stellt die Weiterführung der Zusammenarbeit mit "sicher unterwegs" dar. Das Spektrum wird auf Fahrgäste erweitert. Da die regionalen Situationen in besonderer Weise berücksichtigt werden sollen, fiel die Wahl des Fonds auf den föderal untergliederten Verband *PRO BAHN* mit seiner ausgeprägten regionalen Einbindung.

**Projektbestimmung**

Bisher gibt es eine Absichtserklärung des *Fonds*, das Projekt mit *PRO BAHN* durchzuführen. Der genaue Arbeitsumfang, Zeitplan und Personalplanung soll in zwei Workshops zwischen Vertretern von *PRO BAHN* und des *Fonds* (bei externer professioneller Moderation) detailliert erarbeitet werden. Die Aufgabenpakete sollten regionale Aspekte beinhalten, d.h. *PRO BAHN*-Untergliederungen, die personell und fachlich dazu in der Lage sind, können sich beteiligen. Der Schwerpunkt soll weniger auf der Erstellung einer schriftlichen Studie als vielmehr auf „Feldstudien“ im Umfeld relevanter Bahnlinien

liegen. Erst aufgrund des genauen Arbeitsplans und des damit verbundenen Finanzplans können verbindliche Verträge geschlossen werden.

### **Ziel**

Analyse der Situation, Erstellung von Handlungsempfehlungen und praktischen Vorschlägen zur Verbesserung der Situation von Fahrgästen und Personal

### **Finanzierung**

Für Projektleitung, Sachmittel und die Mitarbeit einiger PRO BAHN-Regionen stellt der *Fonds* Finanzmittel in der Größenordnung von 100.000 €/a zur Verfügung. Die exakte Verteilung wird auf den Wochenendseminaren festgelegt.

### **Der Fonds soziale Sicherung – was ist das?**

Der Fonds finanziert sich aus Mitteln, die in Tarifverhandlungen erstritten wurden. Über die Vergabe der Mittel entscheidet der *Fonds*. Er zahlt regelmäßig Unterstützungsmaßnahmen für Bahnmitarbeiter. Weniger als 20% des Budgets werden für spezielle Projektförderung ausgegeben, das angedachte Projekt mit PROBAHN bewegt sich im einstelligen Prozentbereich dieses Anteils. Der *Fonds* hat Projekte gefördert bzw. mitfinanziert wie „Azubis gegen Hass und Gewalt“, Studien zur Verwendung von Regionalisierungsmitteln oder Future Now (von der UNESCO ausgezeichnet). Partner waren bisher u.a. externe Gutachterfirmen, Verbände und verschiedene Bahngesellschaften. Diese waren durchaus nicht immer „DB-konform“ wie z.B. *Mobifair*, die Untersuchungen zur fairen Bezahlung aller Mitarbeiter gemacht haben. Das Thema „Sicherheit“ wird bereits

seit 2008 in verschiedenen Teilaspekten durch den Fonds behandelt.

### **Nutzen für den Fahrgast und den Fahrgastverband PRO BAHN**

Die Sichtbarkeit von PRO BAHN kann durch bundesweite Präsenz in Presse und in Gesprächen mit Entscheidungsträgern sowie durch die lokalen Aktivitäten deutlich verbessert werden, das Thema Sicherheit ist relevant für Kunden und Mitarbeiter und hat einen hohen öffentlichen (positiven) Aufmerksamkeitseffekt. Es können auch Projekte durchgeführt werden, die bisher an fehlenden Sachmitteln gescheitert sind. Die Erfahrung zeigt, dass mit konkreten Projekten Mitgliederwerbung am effektivsten betrieben werden kann.

### **Positionierung von PRO BAHN als unabhängiger Verband**

Durch die Finanzierung über den bei der *EVG* aufgestellten *Fonds* ist die Unabhängigkeit des auftragnehmenden Verbands gegenüber den Verkehrsunternehmen sichergestellt. Über die Mittelverwendung entscheidet allein der *Fonds*, in der Vergangenheit wurden Projekte u.a. mit *Mobifair* durchgeführt, die die *DB AG* deutlich kritisierten.

### **Interne Durchführung**

Die interne finanzielle Abwicklung erfolgt über Dr. Buyken und Dr. Schröter und wird unabhängig vom PRO BAHN-Etat geführt. Innerhalb des Projekts gibt es eine Zusammenarbeit mit „sicher unterwegs“ und der *Allianz pro Schiene*. Der BA erhält regelmäßig Informationen über das Projekt. Der BV ernennt mit Alexander Drewes einen Projektkoordinator, der Projektleiter wird durch den *Fonds* und den PRO BAHN-BV bestellt.



### **Gemeinnützigkeit**

Der Einfluss des Projekts auf die Gemeinnützigkeit von PRO BAHN wird beim zuständigen Finanzamt geklärt, eine Anfrage läuft ggw. noch. Bei anderen gemeinnützigen Verbänden in Berlin (VCD, ApS) haben Projekte ähnlicher und umfangreicherer Größenordnung nicht zu einer Gefährdung der Gemeinnützigkeit geführt. Alternativ könnte die Abwicklung über die PB Service GmbH erfolgen.

### **Ablauf**

Beim kommenden BA wird der Projektlauf diskutiert und zur Abstimmung gestellt. Der Workshop wird terminiert (Januar 2013). Dort werden die Arbeitspakete definiert. Die Beschlussfassung über das Projekt erfolgt beim BVT im März 2013.

### **Weitere Anmerkungen**

Seitens des *Fonds soziale Sicherung* wird das Projekt auf jeden Fall durchgeführt, auch wenn die Projektdurchführung nicht durch PRO BAHN erfolgen sollte

## Zeit für Verwunderung

### **Ein Kommentar von Philos Tractus**

Als im Jahr 2006 die Zahl der Handyan-schlüsse in Deutschland die Zahl der Einwohner überstieg, sorgte das zwar für eine großflächige Berichterstattung, doch wirkliches Erstaunen rief es nicht hervor. Die Zahl der Mobiltelefone hatte schon seit Jahren immer weiter zugenommen, so dass diese „Wendemarke“ eine logische Konsequenz darstellte.

Folgt man dieser Logik, so dürfte es kaum Verwunderung hervorrufen, wenn die Stadt Hückelhoven, im Westen Nordrhein-Westfalens gelegen, heute verkünden würde, dass es dort nun mehr Autos als Einwohner gibt. Viel zu konsequent steuert die restriktive Politik der Stadt dem ÖPNV gegenüber in diese Richtung. Nun gibt es leere Busse auf vollen Straßen nicht nur in Hückelhoven, sondern in vielen ländlich geprägten Regionen Deutschlands. Dennoch stellt die Stadt an der deutsch-niederländischen Grenze ein ganz besonders „interessantes“ Exemplar dar. Denn in wenigen Städten wird es dem ÖPNV so dermaßen schwer gemacht.

Die Werbung, die auf der Rückseite eines Busses des kommunalen Nahver-

kehrsanbieters „West“ strahlt, scheint dabei auf den ersten Blick eine kaum erwähnenswerte Lappalie. „*Parken 0,00 Euro*“ steht dort in weiß auf einem überdimensionalen magentafarbenen Preisschild geschrieben. Doch in Wahrheit ist es ein Symbol für das Dilemma des ÖPNV: längst hat er sich der PKW-freundlichen Politik der Stadt Hückelhoven gebeugt, die tausende kostenlose Parkplätze für die Kunden des dortigen Einzelhandels anbietet. Autofreundlichkeit ist hier kein leeres Versprechen, nein, hier ist sie Staatsraison. So sehr, dass selbst die große *FAZ* vor kurzem den Weg nach Hückelhoven fand, um sich ein wenig über die Autovernarrtheit der kleinen Stadt lustig zu machen, die in der Betitelung des Stadtfestes ihre Krönung finde: „*Hückelhoven brummt*“.

Doch es kommt, wie es kommen muss: ist etwas des Guten zu viel, so werden erste Menschen dieser Sache überdrüssig. So auch in Hückelhoven. Während der „Stadtbus“ noch frei von jeglichem Takt durch die Gegend „jückelt“ (wie der geneigte Rheinländer sagt), plant Bürgermeister Bernd Jansen längst seinen nächsten Streich. Noch aus alten Ze-



chenzeiten existiert quer durch die Stadt eine Bahnstrecke, die theoretisch einen Großteil der etwa 40.000 Einwohner an das bundesweite Schienennetz anbinden könnte. Lange Zeit diente sie dem Personen- seit den 1980er Jahren nur noch dem Güterverkehr und war bis zum Ende ihrer Nutzung 2007 sogar vollständig elektrifiziert. Doch mit dem endgültigen Ende der Zeche fand auch der zuletzt nur noch sporadisch stattfindende Güterverkehr seinen Niedergang. Und neue Ideen des Bürgermeisters blühten auf. Was mit einer Zugstrecke anfangen, die mitten durch die Stadt führt? Dem Trend vieler anderer Städte zu dieser Zeit folgen und die Strecke wieder für den Personenverkehr nutzbar machen? Die vollständige Elektrifizierung als großes Plus im Vergleich zu anderen Strecken wahrnehmen und nutzen? Natürlich nicht! Eine Entwidmung der Bahnstrecke muss her, um was mit ihr zu machen? Sie ahnen es: eine neue Straße über sie zu bauen.

Doch da war sie, die Stelle, an der es des Guten zu viel wurde und sich eine Bürgerinitiative gegen die Entwidmung der Strecke gründete. Seitdem organisieren sie Infoveranstaltungen und laden berühmte Gastredner wie den eloquenten Prof. Dr. Monheim ein. Mit wachsendem Erfolg, wie immer voller werdende Veranstaltungen und zunehmender Zuspruch zeigen.

Und während sie für ihr Ziel, ein Stopp der Entwidmung und perspektivisch die Reaktivierung der Strecke, kämpfen, trotzen sie den abgerissenen Oberleitungen und herausgerissenen Schienen. Für sie wird es Zeit, dass sich in Hückelhoven mal wieder jemand wundert. Und zwar darüber, dass es auch eine Alternative zum umweltschädlichen Auto gibt. Und dass der Zustand „Mehr Autos als Menschen“ keine unvermeidliche historische Entwicklung Hückelhovens darstellen muss – erst recht nicht bei dramatisch steigenden Spritpreisen. Es ist Zeit für Verwunderungen in Hückelhoven. Jetzt.

## Vermischtes

### **NordWestBahn mit VRR in Verhandlungen**

Die NordWestBahn steht derzeit mit dem Aufgabenträger VRR in Verhandlungen, um gerade in den Nahverkehrszeiten auf dem „Niers-Express“ (RE10) die Kapazitäten zu erhöhen. Dabei geht es um einige Fahrten, die bisher noch in Einfachtraktion gefahren werden und künftig nach Abschluss der Verhandlungen in Zweifachtraktion durchgeführt werden sollen. Details können werden dann hoffentlich in der nächsten Ausgabe publizieren können.

### **Neue Webseite vor dem Start**

Die Vorbereitungen zum Relaunch unsere Webseiten in NRW sind überwiegend ab-

geschlossen. Geplant ist die Umstellung der NRW sowie unserer Seite in den nächsten Wochen. Ein Hinweis ist mittlerweile auf der alten Webseite geschaltet. Das neue Design ist erstmals Tablet-PC tauglich.

### **Vortrag**

150 Jahre Eisenbahn Goch  
Goch, Langenberg-Zentrum, Saal  
14. März 2013 19.30 Uhr  
Link zur Veranstaltung: <http://www.vhs-goch.de/index.php?kathaupt=11&knr=A1002G>

---

**Ihre Ansprechpartner im PRO BAHN Regionalverband Niederrhein:****1. Vorsitzender:**

Dipl.-Ing. Frank Michalzik  
Bahnhofstraße 85 a, 46499 Hamminkeln  
Tel: 02857-915992  
E-Mail: vorstand@probahn-niederrhein.de

**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:** Kommissarischer Ansprechpartner  
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 0211-49742704 (Büro)

**Schriftführer:**

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

**Internet:** [www.probahn-niederrhein.de](http://www.probahn-niederrhein.de)

**E-Mail:** [info@probahn-niederrhein.de](mailto:info@probahn-niederrhein.de)

**Ansprechpartner:** David Van der Grinten,  
Herderstr. 46, D-47533 Kleve  
E-Mail:[webmaster@probahn-niederrhein.de](mailto:webmaster@probahn-niederrhein.de)

**Impressum:**

**Herausgeber:** PRO BAHN Regionalverband Niederrhein e.V.

**Auflage:** 250 Exemplare

**Erscheinungsweise:** 4x jährlich

**V.i.S.d.P.:** Detlef Neuß, Stapper Weg 94,  
41199 Mönchengladbach  
[niederrhein-info@probahn-niederrhein.de](mailto:niederrhein-info@probahn-niederrhein.de)

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht die Meinung der Redaktion wieder!

**Redaktionsschluss: 30. Januar 2013**

**Nächste Ausgabe:** Anfang April 2013

**Redaktionelle Beiträge** sind uns immer willkommen! Bitte an Detlef Neuß.

**Einsendeschluss:** Anfang März

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)

## Termine PRO BAHN Regionalverband Niederrhein

Februar 2013			Juni 2013		
	Do 19.00 Moers „Steakhaus Argentina“	<b>2</b>		Di 18.00 BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	<b>1</b>
	Kein regelmäßiges Treffen	<b>3</b>		Di 19.30 Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	<b>4</b>
Di 18.00 05.	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	<b>1</b>		Do 19.00 Moers „Steakhaus Argentina“	<b>2</b>
Di 19.30 12.	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	<b>4</b>	<b>April 2013</b>		
Do 19.00 14.	Moers „Steakhaus Argentina“	<b>2</b>	Di 18.00 02.	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	<b>1</b>
Di 19.00 19.	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle, Duisburg, Mülheimer Str. 91 (Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min. Fußweg vom Hbf).	<b>5</b>	Di 19.30 09.	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	<b>4</b>
Di 18.45 19.	Mönchengladbach, Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann erste Möglichkeit rechts um die Ecke; am Überlandbusbahnhof)	<b>6</b>	Do 19.00 11.	Moers „Steakhaus Argentina“	<b>2</b>
<b>März 2013</b>			Di 19.00 16.	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC/PRO BAHN-GS,	<b>5</b>
Di 19.30 12.	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	<b>4</b>	Di 18.45 16.	Mönchengladbach, Krefelder Hof	<b>6</b>
Di 18.00 14.	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	<b>1</b>	<b>Mai 2013</b>		
Di 19.30 14.	150 Jahre Eisenbahn Goch Langenberg-Zentrum, Saal	<b>1</b>	Di 18.00 07.	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	<b>1</b>
			Do 19.00 09.	Moers „Steakhaus Argentina“	<b>2</b>
			Di 19.30 14.	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	<b>4</b>
			Di 19.00 21.	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC/PRO BAHN-GS,	<b>5</b>
			Di 19.00 21.	Mönchengladbach, Krefelder Hof	<b>6</b>

Der Terminplan ist gültig von Februar 2013 bis Juni 2013  
 Alle Termine und aktuelle Änderungen auch im Internet unter  
**[termine.probahn-niederrhein.de](http://termine.probahn-niederrhein.de)**



Online-Version