



Fahrgastverband
PRO BAHN

Regionalverband Niederrhein e. V.



NiederrheinSchiene



Regionalexpress im Berufsverkehr im Düsseldorfer Hauptbahnhof

Aus dem Inhalt

[Grußwort](#) (S. 2) • [Freitags an Rhein und Ruhr](#) (S. 2) • [Verbesserungen im SPNV in NRW im neuen Fahrplanjahr](#) (S. 4) • [Neuss – Krefeld – Geldern: Vision und Realität](#) (S. 7) • [Eine echte Bahnvision für Kleve](#) (S. 8) • [Verbesserungen im Fernverkehr im Regionalverband](#) (S. 9) • [Neubau – Ausbau – Reaktivierung \(Teil 1\)](#) (S. 10) • [Das Deutschlandticket – ein Erfolg?](#) (S. 12) • [Aufgegleist](#) (S. 15) • [Termine Monatstreffen](#) (S. 20) • [Impressum](#) (S. 20)

Grußwort

Liebe PRO-BAHN-Mitglieder und Bahninteressierte,



einige unserer Mitglieder erinnern sich bestimmt noch an unser NiederrheinInfo, das bis vor ein paar Jahren regelmäßig erschienen ist.

Leider ist diese Zeitschrift mangels aktiver Beteiligter still eingeschlafen. Sie schlief, ist aber nicht gestorben. Jetzt starten wir einen Versuch, unsere alte Regionalzeitschrift unter dem neuen Namen NiederrheinSchiene neu zu beleben.

Es ist uns gelungen, einige sicher informative Artikel zusammenzutragen. Jeder, der sich berufen fühlt, kann dazu mit eigenen Artikeln beisteuern. Wir würden uns freuen, wenn wir unser neues Informationsblatt personell breiter aufstellen könnten.

Viele Grüße

Detlef Neuß (Vorsitzender RV Niederrhein)

Freitags an Rhein und Ruhr

Von Thomas Probol

In Mönchengladbach wohnend, hatte ich Freitagabend um 18:00 Uhr eine Versammlung in Kamen. Also einmal durch gefühlt Deutschlands größten Stauklumpen. Wie soll ich planen?

Zug durchs Ruhrgebiet auf jeden Fall. Nach der Versammlung soll es noch ein Get Together geben. Mit über 2 Stunden Heimreise kommt da schnell eine Ankunftszeit in meiner Heimatstadt zustande, bei der nur noch stündlich der Nachtbus fährt. Lange warten möchte ich allerdings nachts nicht, zumal es am Gladbacher Hauptbahnhof abends keine einzige warme Ecke gibt. Auch wenn ich meine acht Kilometer gerne mit dem Fahrrad zum Hauptbahnhof fahre: Heute regnet es mir zu viel. Also mit dem Auto zum Hauptbahnhof, ab da dann RE 13 nach Düsseldorf und weiter mit dem RE 1 nach Kamen. 20 Minuten Sicherheit zwischen geplanter Ankunft an Stadthalle und Versammlungsbeginn gebe ich mir.

Der Weg zum Bahnhof mit dem Auto war auch mit über 2 km Stop and Go geprägt. Gott sei Dank hatte ich damit gerechnet und Reserven eingebaut, die bei einem

pünktlichen RE 13 allerdings knapp geworden wären. Was am Stop and Go so toll sein soll, habe ich bis heute nicht verstanden. In den Medien wird sich kollektiv über die Verspätungen der Bahn beschwert, die Staus interessieren anscheinend keinen. „Faszinierend“, würde Spock aus Raumschiff Enterprise sagen.

Der Blick an einer roten Ampel auf die App „Bahnhof live“ entspannt mich dann doch, da mein erster Zug 5 Minuten Verspätung angegeben wird. Einen kostenlosen Schleichparkplatz finde ich immerhin sofort. Richtung Bahnhof gehend, weiß ich dann auch, wo die ganzen Rettungswagen hingefahren sind: Zum Hauptbahnhof. Gott sei Dank nichts Schlimmes und auch keine zusätzliche Verzögerung.

Wenige Sitzplätze gibt es noch, und ich freue mich, dass auf dem RE 13 noch Stadler Flirt fahren. Denn hier können 2 normale Menschen nebeneinander sitzen, ohne dass es zu Schulterkontakt kommt. Ganz im Gegensatz zur Baureihe 1440 Coradia Continental, die nicht umsonst den Spitznamen Sardinenbüchse hat und viel im Raum Mönchengladbach unterwegs ist. Leider ist die S-Bahn nach Düsseldorf direkt vor dem RE 13 abgefahren. Damit haben wir bis Neuss exakt die gleiche Durchschnittsgeschwindigkeit, wie die S 8 mit ihren 4 Zwischenhalten. Das haben andere Fahrdienstleiter auch schon anders entschieden.

Mir gegenüber sitzt eine Niederländerin, die ohne Deutschkenntnis mit einer holländischer App ohne Echtzeitanzeige und aus ihrer Sicht ein Auslandsticket für die Strecke Venlo – Köln gebucht hat: Venlo – Düsseldorf RE 13, von Düsseldorf nach Köln mit dem Thalys. Sie ist Bahnneuling, da ihr Mann das Auto dringend braucht. Mut hat sie ja. Den Thalys wird sie nicht bekommen, die nächste bequeme Verbindung ist der RE 6, den ich ihr auf Englisch empfehle. Und hoffe, dass es keinen Ticketärger gibt.

Der RE 1 nach Kamen hat in etwa die gleiche Verspätung wie mein RE 13. So reicht es noch für einen Coffee to go, den ich mir trotz vergessenen Mehrwegbechers gönne. Manchmal muss man 5 gerade sein lassen können. Der Humor des Verkäufers belebt mich und reißt mich ein Stück mit. In Ruhe schlendernd erreiche ich den Bahnsteig des RE 1. Begrüßt werde ich mit der Ansage, dass der Flix Train nach Dresden 50 Minuten Verspätung hat. Alle anderen Züge fahren im Großen und Ganzen pünktlich, allerdings mit schon mehr als klassischen 6 Minuten Verspätung. Alle rechtsrheinischen Verbindungen von Köln nach Düsseldorf mit einem ICE, dem RE 5 und dem RE 1 kommen dicht an dicht. Folgeverspätungen nennt man das dann.

Eine Frau mit Migrationshintergrund spricht wildfremde Leute an. Sie zeigt jedem ihr Hand mit dem Online Ticket für den Flixtrain, der auf der Bahnsteiganzeige wegen der 50 Minuten Verspätung noch nicht angezeigt wird. Auf der Anzeige stehen die 3 nächsten Züge. Manchmal höre ich ja zu und bin froh, dass ich helfen kann. Weder in Deutsch noch in Englisch kann ich der Dame erklären, dass der Zug erst in 50 Minuten kommt. Die Bahnhofsapp bewährt sich wieder, denn dort kann ich ihr Zug samt Verspätung zeigen. Sie bedankt sich bei mir und wild gestikulierend in

Richtung Bahnsteiganzeige mit ungehaltenem Unterton, so vermute ich, beschwert sie sich über den nicht angezeigten Flixtrain. Gleichzeitig wird in mir die Idee geboren, für die nächste Niederrheinschiene einen Artikel über hilfreiche Bahn-Apps zu schreiben.

Als mein RE 1 sich nähert, gehe ich zum Anfang des Zuges. Einen Sitzplatz bekomme ich noch, obwohl bei meiner Tür noch rund 8 Leute vor mir eingestiegen sind. Und ich bekomme eine gewisse Vorfreude auf 2033, wenn der Rhein Ruhr Express endlich im 15 Minuten Takt von Köln nach Dortmund fährt. Das verdoppelt noch mal die Kapazität. Von den weiteren Regionalzügen von Düsseldorf nach Duisburg ganz zu schweigen. Das ermöglicht dann echt Fahren ohne Fahrplan.

Im Zug schnappe ich mir mein Buch und komme gut entspannt in Kamen an. Google Maps will mich noch einen Umweg zur Stadthalle gehen lassen, doch ich folge einfach der Menschenmenge beim Verlassen des Bahnhofs. Google Maps hat andere Stärken als Fußwege. 10 Minuten Sicherheit habe ich aufgebraucht, bin somit pünktlich angekommen.

Zwei andere Versammlungsteilnehmer aus Mönchengladbach berichten über ein einziges Stop and Go mit dem Auto nach Kamen. Dabei klangen sie nicht gerade fröhlich. Gefühlt kam ich entspannter an und interessanter war es auch noch.

Verbesserungen im SPNV in NRW im neuen Fahrplanjahr

Teilweise zum Fahrplanwechsel am 10.12. gingen neue Linien in Betrieb, teilweise später. Ebenfalls laufen einige Linien nach Brückenreparaturen und Schadensbeseitigung der großen Flutkatastrophe von 2021 wieder in ihrer ursprünglichen Länge. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit sind hier alle Bahnverbesserungen des Nahverkehrs aufgeführt, die zwischen Fahrplanwechsel am 10.12.2023 und dem kleinen Fahrplanwechsel am 9.6.2024 in NRW eingetreten sind oder noch sollen.

Das am 8.12.2024 beginnende Fahrplanjahr 2025 wird da deutlich weniger bringen, bevor nach derzeitiger Planung 2026 wieder einiges passiert.

Neue Linien

RE 41 Bochum – Recklinghausen – Haltern (Vest-Ruhr-Express)

Seit dem 8.1.24 fährt der RE 41 in nur noch 19 Minuten von Bochum nach Recklinghausen, bis Haltern in 34 Minuten. Nicht nur für Pendler ist das ein echtes Pfund. Das Umsteigen entfällt, die Zeitersparnis ist enorm. Ebenfalls verkürzen sich von Bochum aus die Verbindungen Richtung Marl und Dülmen bei Umstieg in Haltern deutlich.

RB 37 Neuss – Krefeld (Niers-Erft-Bahn)

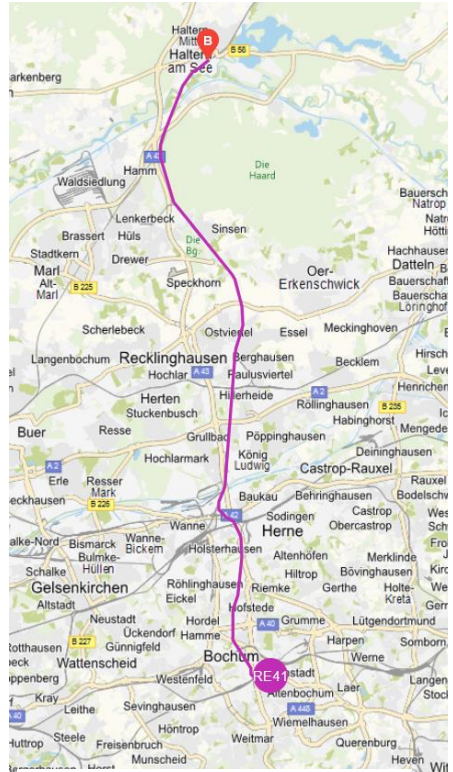
Die Linie bildet mit dem RE7 einen Halbstundentakt, verkehrt allerdings nur montags bis freitags zwischen 6:00 Uhr und 21:00 Uhr. auf der Achse Kleve – Krefeld – Neuss

– Köln verbessert die RB 37 vor allem die Robustheit und attraktiviert das Fahren mit der Bahn, da der RE 7 Krefeld – Neuss – Köln recht unpünktlich ist.

In Krefeld beträgt die Umstiegszeit nach Geldern 10 Min, zu den Regionalbahnen Richtung Duisburg 13 Min, Richtung Viersen 6 Min. Wer von Neuss aus nach Duisburg oder Viersen möchte, fährt im Normalfall besser über Düsseldorf bzw. Mönchengladbach. In Neuss beträgt die Umstiegszeit zur S-Bahn Richtung Korschenbroich 9 Minuten, Richtung Düsseldorf Bilk 7 Min.

RE 62 Rheine – Osnabrück – Löhne

Diese Linie soll vorrangig Osnabrück mit der niedersächsischen Landeshauptstadt Hannover besser verbinden, in dem man in Löhne einen direkten Anschluss bekommt. Gleichzeitig bietet der RE 62 auch eine bessere Nahverkehrsanbindung im Westfälischen rund um Osnabrück. Die Fahrt dauert 59 Minuten. Der RE 62 fährt alle 2 Stunden, bildet zusammen mit dem RE 60 einen ungefähren Stundentakt.



Streckenverlauf des RE 41

Behebung von Flutschäden und anderen Beschädigungen

RB 25 Hansaring – Lüdenscheid (Oberbergische Bahn)

Voraussichtlich ab dem 9.4.2024 kann die RB 25 wieder komplett durchfahren. Letzte Brückenarbeiten an zwei Brücken über die Agger zwischen Overath und Engelskirchen werden dann fertig gestellt sein.

RB 52 Dortmund – Hagen – Rummenohl – Lüdenscheid (Volmetalbahn)

Und wieder einmal wurde geschoben: Nun sollen alle Unwetterschäden bis zum 6.4.24 behoben sein, auch wenn auf dem SEV-Hinweisschild noch „bis auf weiteres“ steht. Alle Hochwasserschäden der Flutkatastrophe von 2021 zwischen Rummenohl und Brügge sind dann hoffentlich beseitigt.

RB 23 Euskirchen – Bad Münstereifel wird Verlängerung der S23 (Erfttalbahn)

Auch hier wurde nach den Starkregenfällen im Herbst 2023 geschoben. Statt 2.3. heißt es nun 2.4. Dann geht die Strecke als stündliche Verlängerung der S 23 von

Bonn nach Euskirchen in Betrieb. Bis dahin wird auch schon an der Elektrifizierung gearbeitet. Der Kölner Stadtanzeiger berichtet am 31.1. sogar von Ende August 2024. Dieser Termin lässt sich weder bei DB noch beim VRS verifizieren.

Taktverdichtungen, neue Halte und Linienänderungen

RE11 Düsseldorf – Paderborn – Kassel

Seit dem Fahrplanwechsel fährt der RE11 stündlich bis Kassel durch. Vorher nur zwischen Kassel und Paderborn zweistündlich. Übrigens nicht immer ein reiner Stundentakt, insbesondere bei Trassenkonflikten mit dem ICE. Die DB Fahrplanauskunft gibt in jeder Stunde einen RE 11 an.

Bisherige RBs, die den 2-Stundentakt kompensiert haben, entfallen.

Aufgrund von Personalangel fährt der RE 11 momentan nicht zwischen Düsseldorf und Hamm. Manchmal kann die Planung noch so gut sein: Die Realität holt einen ein.

RB 77 Hildesheim – Hameln – Löhne (Weser Bahn)

Auch die RB 77 bekam im Dezember eine Linienänderung. Nun fährt sie, aus Hameln kommend, über Löhne hinaus stündlich bis Herford mit seinen rund 67000 Einwohnern und nicht mehr zweistündlich nach Bünde. Neben dem besseren Anschluss an Herford selbst bietet Herford mit dann insgesamt 7 Nahverkehrslinien und auch Fernverkehrszügen deutlich bessere Umsteigemöglichkeiten als Bünde.

Wer den alten Weg von und nach Bünde fahren möchte, kann zwischen Löhne und Bünde mit kurzer Umsteigezeit den neu eingerichteten RE 62 verwenden.

RE 18 Aachen – Maastricht und zukünftig Liège

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember fährt der RE18 montags bis samstags im 30 Minuten Takt, sonntags im Stundentakt. Sobald, voraussichtlich im ersten Halbjahr 2024, die Triebwagen des Betreibers Arriva auch die Zulassung für Belgien haben, wird die Linie bis Liège verlängert.

RE 29 Aachen – Liège

Der RE 29 fährt nun von Aachen aus in 1:02 Stunden stündlich direkt nach Lüttich, französisch Liège.

Ein Geschwindigkeitswunder wird der RE 29 aufgrund seiner 12 Zwischenhalte nicht, der Fernverkehr bietet mit nur 23 Minuten Fahrzeit eine deutlich höhere Geschwindigkeit.

Wer zukünftig nach Spa fahren möchte, muss in Vervies Central umsteigen.

RE 34 Dortmund Siegen (Dortmund-Siegerland-Express)

Der RE 34 hält im Normalfall nicht in Hagen Hbf. Um einen Halt im Raum Hagen zu ermöglichen, hält seit Dezember der RE 34 in Richtung Dortmund auch in Hagen-Hohenlimburg. In entgegengesetzter Richtung funktioniert das leider aufgrund von Planungsfehlern nicht, auch wenn ursprünglich vorgesehen.

S 11 Bahnhof Dormagen

Der Bahnhof Dormagen wird von und nach Köln Hbf aufgewertet. Von Montag bis Samstag wird bis abends aus Köln ankommend 21:45 Uhr der 20 Minuten Takt verlängert. Danach gibt es einen 30 Minuten Takt. Ebenfalls fahren ankommende und abfahrende die S-Bahnen abends später und morgens früher.

Neuss – Krefeld – Geldern: Vision und Realität

Der RE 7 läuft von Krefeld über Neuss, Köln und Hagen bis Rheine. Eine Fahrt von Krefeld bis Rheine dauert offiziell 3:16 Stunden. Mit den Flaschenhälsen der Wupper-Strecke und des Knotens Kölns, gepaart auf einer langen Strecke, besitzt diese Strecke quasi einen Unpünktlichkeitsmagnet: Sie liegt Pünktlichkeitsranking des ersten Halbjahrs 2023 auf der fünftletzten Position von insgesamt 96 SPNV Linien in Nordrhein-Westfalen. Noch nicht mal als 2 von 3 Zügen fahren pünktlich.

Momentan kann man ohne Umstieg nur stündlich von Neuss nach Krefeld mit diesem unpünktlichen RE 7 fahren. Auch Düsseldorf – Geldern fährt nur stündlich. Und ohne Umstieg von Neuss nach Geldern geht es gar nicht.

So trat man beim VRR 2021 mit einer Umsetzung an die Öffentlichkeit, die schon seit 2018 geplant wurde und mehrere Fliegen mit einer Klappe schlägt: Führt man eine Regionalbahn von Neuss nach Geldern ein, kann man 2x die Stunde von Neuss nach Krefeld fahren, 2x von Krefeld nach Geldern und auch noch stündlich ohne Umsteigen von Neuss nach Geldern. Der ursprüngliche Arbeitstitel RB41 ist inzwischen veraltet und durch RB 37 ersetzt.

Ab Dezember 2025 sollten einmal nagelneue batterieelektrische Züge, kurz BEMU, des Typs Civity der spanischen Firma CAF, die in Deutschland fast nur Bahninsider kennen, von Neuss nach Geldern fahren. Geldern bekommt bis dahin sogar ein neues Wendegleis für diesen Zug, damit es keine Schwierigkeiten mit den Trassen des RE 10 von Düsseldorf nach Kleve gibt. Zwischen Neuss und Krefeld fährt der Zug elektrisch. Zwischen Krefeld und Geldern per Batterie. Die Reichweite soll so groß sein, dass man beim Wenden in Geldern nicht mehr aufladen braucht.

Die Züge bieten laut VRR-Webseite großzügige Einstiegsbereiche, gepolsterte Sitze mit großem Abstand, ausreichend Mehrzweckbereichen Klappische, Steckdosen und kostenloses WLAN. Über die Leistungsfähigkeit der Motoren der Fahrzeuge ist nichts bekannt. NWL und VRR sind laut Wikipedia die ersten Käufer

der BEMU Variante. An dieser Stelle kann man nur hoffen, dass sie deutlich besser beschleunigen als die alten Dieselfahrzeuge. Die Firmenwebseite hält sich sogar bei den rein elektrischen Zügen bedeckt. Das Datenblatt erwähnt nur Höchstgeschwindigkeit 160 km/h und eine ordentliche Bremsleistung. Da kann man als Fahrgast nur hoffen, dass der Konkurrent Siemens Mireo Plus B mit seiner garantierten und beworbenen hohen Beschleunigung den Maßstab für die CAF Ingenieure setzt. Wobei Laufruhe und kein Gestank am Bahnsteig gegenüber dem Diesel auch nicht zu verachten sind. Für die Mobilitätswende an sich bleibt natürlich noch die CO₂-Ersparnis aufgrund des höheren Wirkungsgrads von Elektromotoren und der Möglichkeit von regenerativem Strom.

Vor gut einem Jahr wurde dann der Start dieser wunderschönen Neuerung verschoben, momentan rechnet man nicht vor Dezember 2027 mit einer vollumfänglichen Inbetriebnahme. Wie momentan überall in Deutschland, und besonders bei Schienenprojekten.

Aber!

Immerhin nimmt der RB37 elektrisch auf der eingekürzten Strecke Neuss – Krefeld am 8.1.2024 Fahrt auf. Details enthält der Artikel „Neue Strecken in NRW“.

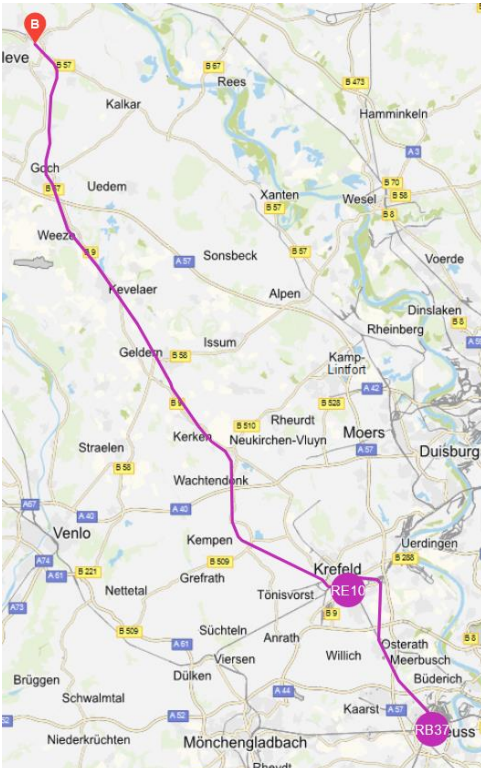
Der VRR konnte die Betreiber TRI gewinnen, was in Zeiten knapper Züge und Lokführer so kurzfristig auch nicht immer möglich ist.

Und wenn der Zug angenommen wird, wovon auszugehen ist, wird die Linie in der verkürzten betrieben, bis das Wendegleis und Geldern fertig ist und die BEMU ausgeliefert sein werden.

PRO BAHN fordert schon seit langem, aus dem RE 7 zwei Linien zu machen, der Fachausruck dazu: Man bricht die Linie. Der dafür notwendige Umbau des Knotens Köln findet gerade statt. Weshalb man bis über 2032 braucht, obwohl der Verkehrsvertrag mit dem Betreiber National Express 2030 endet, weiß wohl auch nur der liebe Gott. Immerhin im Zielkonzept 2040 gibt es dann 2 REs: Einer von Geldern bis Siegen, einer Köln bis Rheine.

Eine echte Bahnvision für Kleve

Derr VRR hat für 2040 ein ambitioniertes Zielnetz für den schienengebundenen Nahverkehr veröffentlicht. Viele Städte mittlerer Größe bekommen 4 oder mehr Nahverkehrszüge je Stunde und Richtung, zum Beispiel Geldern und Erkelenz, Grevenbroich, Hilden, Hattingen.



Ein durchgehender Verlauf von Neuss nach Kleve ist wünschenswert

Kleve mit seinen rund 53.000 Einwohnern bekommt bisher nur mit zwei Zügen daher. Geldern mit einer Einwohnerzahl von rund 65 % von Kleve vier Züge. Warum?

Der Bahner weiß die Antwort: Von Krefeld bis Geldern hat die Strecke aufgrund von zwei Gleisen eine viel höhere Kapazität als die eingleisige Strecke von Geldern nach Kleve. Bis 1945 war übrigens die gesamte Strecke bis Kleve zweigleisig ausgebaut.

Mitte 2018 herum wurde von vielen Politikern der zweigleisige Ausbau gefordert. Danach wurde es allerdings still um diese Ausbauvariante. Dabei gibt es inzwischen ein Paradigmenwechsel bei der Fahrplangestaltung: Eigentlich soll erst der gute Fahrplan kreiert und anschließend die Infrastruktur ausgebaut werden. Und mit dem neuen, deutlich besser anpassbaren Stellwerk ist eine wichtige Umsetzungshürde schon genommen. Doch die Fahrplangestalter wollten hier wohl nicht konsequent das neue Denken anwenden.

Rheinmetall hat im Juli 2023 veröffentlicht, dass in Weeze, liegt auf der Strecke zwischen Geldern und Kleve, eine neue hochmoderne Rüstungsfabrik für Flugzeugteile entstehen soll. Zeit auch in der Bahntechnik die Visionen wieder rauszuholen.

Der zweigleisige Ausbau wäre jetzt der richtige Zeitpunkt. Für die vielen neuen Pendler und für mögliche Güterzüge zum Materialtransport nach Weeze. Damit auch Kleve seine angemessenen vier Züge die Stunde bekommt.

Verbesserungen im Fernverkehr im Regionalverband

Die Deutsche Bahn hat das Angebot im Fernverkehr zum Fahrplanwechsel deutlich erweitert. Sie selbst spricht von der größten Angebotserweiterung seit 20 Jahren.

25% mehr Sitzplätze gibt es durch die Änderungen zwischen Berlin und Nordrhein-Westfalen.

Für den Bereich des Regionalverbands gibt es zwei wesentliche Verbesserungen.

Die Relation Von Düsseldorf – Berlin besitzt nun 2 zweistündliche Linien. Die mit 4:37 Std langsamere hält auch in Minden und Stendal. Dafür entfällt zukünftig in Hamm das Zusammenkuppeln mit dem aus Köln kommenden ICE. Die mit 4:26 Std schnellere besitzt diese Halte nicht, dafür hält sie in Düsseldorf Flughafen „nur zum Einsteigen“. Hier gibt es noch das Kuppeln mit dem Zug aus Köln.

Die zweite Verbesserung betrifft die Anbindung von Rheydt, Mönchengladbach, Viersen und Krefeld an den Fernverkehr in Richtung Hannover und Berlin. Im Fahrplanjahr 2023 gibt es morgendlich einen Zug in die Bundeshauptstadt und nachmittags 2 für die Rückfahrt, samstags nur einen. Ab dem Fahrplanwechsel am 10.12.23 fahren nun montags bis samstags 2 Züge im Abstand von 2 Stunden nach Berlin, sonntags bei der Hinfahrt sowie bei den bei der Rückfahrten bleibt es gleich. Wie immer empfiehlt sich ein rechtzeitiger Blick in die Fahrplanauskunft, da der spätere Zug manchmal nicht angeboten wird.

Neubau – Ausbau – Reaktivierung (Teil 1)

Ein Marathon, und ich habe 4 davon gefinished, ist nichts gegen die Geduld, die man beim Ausbau der Infrastruktur benötigt. Als Gründe muss alles Mögliche herhalten: Ausgelastete Planungsbüros bei Machbarkeitsstudien und weiteren Planungsphasen, Materialengpässe generell, insbesondere bei Kabeln und Stellwerken, unerwartet hoher Planungsaufwand, Bürokratie, nicht ausreichende finanzielle Mittel.

Immerhin: Die Mittel für die Infrastruktur sind erhöht worden, auch wenn nach derzeitiger Faktenlage das Geld wohl vorrangig für den Fernverkehr vorgesehen ist. Aus PRO BAHN Sicht bräuchte es auch deutlich mehr Mittel für den Ausbau des Schienennahverkehrs.

In loser Reihenfolge soll in dieser Rubrik über die Verbesserung der Infrastruktur im Gebiet des Regionalverbands und manchmal auch darüber hinaus berichtet werden. Teil 2 könnte man zum Beispiel dann Strecken vorstellen, die sich in den ersten Planungsstufen befinden.

Heute geht es um fest eingeplante größere Ausbauten bis einschließlich 2026.

2023

In diesem Fahrplanjahr gab es im Wesentlichen 2 größere Änderungen.

Mitte September wurde endlich das zweite S-Bahn-Gleis zwischen Leverkusen und Langenfeld in Betrieb genommen. Damit ist die komplette rechtsrheinische

NiederrheinSchiene Ausgabe 1 – März 2024

Im Knoten Köln geht die 2. Baustufe des Elektronischen Stellwerks (ESTW) Köln Hbf für den Regional- und Fernverkehr in Betrieb, das wohl auch den Bahnhof Köln-Messe/Deutz mit steuert. Damit wird der gesamte Betriebsablauf flexibler und störungsunanfälliger. Die S-Bahn in Köln wird bereits seit 2021 mit einem ESTW Stellwerk gesteuert.

2026

Aus infrastruktureller Sicht ist 2026 ein richtig spannendes Jahr. Reaktivierungen und Elektrifizierungen in NRW in recht großer Menge.

Die S 28 zwischen Kaarster See und Wuppertal hat noch einige Streckenkilometer ohne Strom, weshalb sie momentan mit lauten und störanfälligen Dieseltriebwagen betrieben wird. In 2026 soll dann die gesamte Strecke elektrifiziert sein. Bis dahin werden auch alle Bahnhöfe die NRW-weite Bahnsteighöhe von 76 cm haben, so dass ein barrierefreie Ein- und Ausstieg möglich ist.

Weit vom Regionalverband entfernt, dafür so umfangreich, dass sie hier aufgenommen wurde: Die 3 Eifelstrecken Hürth-Kalscheuren – Nettersheim – Trier-Ehrang, Bonn – Euskirchen, und Euskirchen – Bad Münstereifel mit zusammen über 210 km Oberleitung sollen bis Dezember 2026 elektrifiziert sein. Aufgrund der Flutkatastrophe 2021 wurde die Elektrifizierung deutlich vorgezogen und beschleunigt. Im Februar 2022 wurde die Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet. Superschnell durchgezogen.

Wieder näher am Regionalverband liegt dann die Reaktivierung der Bahnstrecke Moers – Kamp-Lintfort. Der RE 44 Fossa-Emscher-Express Bottrop – Oberhausen – Duisburg – Moers wird bis Kamp-Lintfort verlängert. Dafür notwendig ist die bis dahin abgeschlossene Erneuerung des Stellwerks Duisburg-Rheinkamp.

Und wieder etwas weiter weg und dafür etwas größer: Die Strecke Münster – Sendenhorst soll in der 2. Jahreshälfte in Betrieb gehen. Anpassungen an Bahnsteigen im Bahnhof Münster und über 20 neue Signale benötigen mehr Zeit als geplant, so dass die Inbetriebnahme nach 2026 verschoben wurde.

Das Deutschlandticket – ein Erfolg?

Von Detlef Neuß

Seit dem 1. Mai 2023 gibt es das Deutschlandticket für 49 Euro. Dieses Ticket ist in ganz Deutschland im öffentlichen Personennahverkehr gültig, in den Regionalbahnen (RE, RB und S-Bahnen) und in allen U-Bahnen, Straßenbahnen und Bussen. Damit bietet das Ticket ein kostengünstiges und vor allem einfaches Angebot, den öffentlichen Personennahverkehr zu nutzen. Das Erforschen von Tarifen, Tarifzonen und den Grenzen von Verkehrsverbänden ist mit dem

Deutschlandticket überflüssig geworden. Das ist sicher im Sinne der Fahrgäste. Das Ticket ist monatlich kündbar, für den folgenden Monat muss es bis zum 10. des Vormonats gekündigt werden



Deutschlandticket als Plastikkarte

Langsam wird das Angebot erweitert. Leider örtlich begrenzt, Lösungen für die Zusatznutzen wie Fahrradmitnahme usw. gibt es deutschlandweit noch nicht.

Eine Erweiterung ist jedoch z.B. innerhalb des VRR und innerhalb von NRW möglich. So kann man die Erweiterung auf die 1. Klasse und die Fahrradmitnahme bereits buchen. Sowohl für das Gebiet des VRR als

auch für ganz Nordrhein-Westfalen. Das Fahrrad kann für 29 Euro im Gebiet des VRR mitgenommen werden, für 39 Euro in ganz Nordrhein-Westfalen. Auch Einzel- oder Tagesticket für das Fahrrad sind in Kombination mit dem Deutschlandticket möglich. Für 46 Euro zusätzlich kann man im VRR-Gebiet die 1. Klasse nutzen, für 69 Euro ist die Nutzung der 1. Klasse in ganz Nordrhein-Westfalen möglich. Auch hier gibt es innerhalb des VRR die Möglichkeit, für ein Zusatzticket für 3,80 Euro die 1. Klasse für eine Einzelfahrt zuzubuchen. Da jedoch z.B. das Barenticket mit seinen Zusatznutzen eventuell günstiger ist, muss man schon mal nachrechnen.

Für das Schuljahr 2023/2024 wird das Deutschlandticket auch für Schüler angeboten. An einer Variation für Studierende wird es ab dem Sommersemester 2024 geben. Das Deutschlandticket als Sozialticket wird es ab Dezember 2023 geben.

Wo Licht ist, ist auch Schatten. Derzeit ist eine familienfreundliche Version, natürlich mit Preisaufschlag, nicht im Focus der Politik. Will man aber eine wirkliche Mobilitätswende, muss man auch ein Familienticket in Betracht ziehen.

Eine entscheidende Frage ist: „Ist das System öffentlicher Personennahverkehr auf wachsende Fahrgastzahlen durch das Deutschlandticket eingestellt?“ Leider muss man diese Frage mit „Nein“ beantworten. Einfach mal einen Zugteil anhängen, das ist schon deshalb nicht möglich, weil die Bahnsteige dafür vielerorts nicht lang genug sind. Auch einen dichteren Takt zu fahren ist häufig nicht möglich. Zum einen fehlt

es an der Schieneninfrastruktur, im Ballungsraum Rhein-Ruhr ist diese bereits jetzt vielfach überlastet, zum anderen gibt es dafür auch zu wenig Personal und nicht ausreichend Fahrzeuge. Beides kann man nicht einfach in kurzer Zeit generieren.



Für die Menschen, die in ländlichen Regionen wohnen, ist das Deutschlandticket wenig attraktiv. Bahnstrecken wurden stillgelegt, der Bus fährt oft nur stündlich, wenn nicht nur dreimal am Tag oder gar nicht. Was für Stadtbewohner eine deutliche Verbesserung ihrer Mobilität darstellt und die Kosten senkt, ist in kleinen Gemeinden und Dörfern geradezu nutzlos. Bahnanlagen wie auf dem Bild im Deutzer Bahnhof gibt es nur im städtischen Raum, im ländlichen Raum gibt es oft gar keine Bahnanlagen.

Genau genommen hat man das Pferd vom Schwanz her aufgezäumt. Bereits vor Jahrzehnten hätte man damit beginnen müssen, die Infrastruktur der Bahn zu stärken, auszubauen und stillgelegte Strecken zu reaktivieren. Das dies oft schwierig ist, zeigt das Beispiel Regiobahnverlängerung nach Viersen in unserer Region. Die Anwohner sind im Regelfall gegen den Bahnbetrieb und verzögern die Umsetzung sinnvoller Projekte um Jahre.

Etwa 80% der Bestandskunden mit Abonnement haben auf das Deutschlandticket umgestellt. Kein Wunder, sinken jedoch die Kosten mancher Tickets auf 25%. Bei den Neukunden gibt es zwei Sorten. Die einen sind häufiger mit Einzeltickets unterwegs gewesen, weil sich ein Abonnement für Sie nicht lohnte. Für 49 Euro wird ein Abonnement jedoch für diesen Kundenbereich attraktiv.

Deutlich weniger Fahrgäste sind vom eigenen PKW auf den öffentlichen Personennahverkehr umgestiegen. Je nach Verkehrsverbund liegen hier die Zahlen zwischen drei und acht Prozent. Ob diese Kunden angesichts von Verspätungen und Zugausfällen nicht bald wieder aussteigen werden, bleibt abzuwarten.

Gut gefüllt sind auch die Züge in touristische Regionen am Wochenende. Fahrten an Rhein und Mosel sind beliebt, die Regionalzüge dort nicht selten voll. Besonders dann, wenn noch ganze Gruppen von Fahrradfahrern hinzukommen. Wer genug Zeit hat, kann eine mit dem Zug kombinierte Fahrradtour an Wochentagen außerhalb der Hauptverkehrszeit sicher entspannter genießen.

Unterm Strich ist das Deutschlandticket sicher ein richtiger Schritt hin zu einer nachhaltigen und umweltschonenden Mobilitätswende. Es wird jedoch noch etliche Jahre dauern, bis das Deutschlandticket auch bis in die ländlichen Regionen hinein eine attraktive Alternative zum eigenen PKW darstellt. Es gilt den öffentlichen Personennahverkehr möglichst schnell auszubauen. Und ja, das kostet viel Geld. Aber auf lange Sicht gesehen, ist das günstiger, als die Folgen des Klimawandels zu finanzieren.

Aufgabe der Politik ist es jetzt, für eine dauerhafte Finanzierung Sorge zu tragen. Diese Finanzierung ausschließlich auf die Länder abzuwälzen, ist nicht zielführend. Die Idee kam von der Bundesregierung, diese muss nun auch dauerhaft zur Finanzierung beitragen.

Aufgegleist

Bahninfrastruktur nun gemeinnützig

Bahnhöfe und Schienennetz wurden zum 1.1.2024 zu einer gemeinwohlorientierten Gesellschaft namens „DB InfraGO AG“ verschmolzen. Das hatte der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn am 27.09.23 beschlossen.

Laut Pressemitteilung erfüllt die DB InfraGO AG die gesetzlichen Anforderungen an Transparenz und Beteiligung sowie Gleichbehandlung bei Zugang und Entgelten. Auch die Förderung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs sowie von Innovationen und Klimaschutz, insbesondere durch Verkehrsverlagerung im

Personen- und Güterverkehr, sind Ziele des Unternehmens. Um die von der Bundesregierung definierten, gemeinwohlorientierten Ziele zu erreichen, wird die DB InfraGO AG ein umfassendes Modernisierungsprogramm für Schienennetz und Bahnhöfe umsetzen.

Die Gemeinwohlorientierung ist ein wichtiger Schritt in die Verbesserung der Infrastruktur. Das Abführen von Gewinnen direkt an den Bund verhindert auf jeden Fall Quersubventionen in andere Bereiche der Deutschen Bahn. Wichtige Frage bleibt jedoch offen: Wie definiert die Bundesregierung Gemeinwohl und die Qualität der Infrastruktur im Detail? Wie will sie die Qualität im Detail messen und fördern?

Neue Gesetze für die Bahn

Das „Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich“ soll auch Planungen im Bereich der Schiene beschleunigen und wurde am 24.11.23 durch Zustimmung im Bundesrat endgültig beschlossen.

Alle bisherigen Infrastrukturprojekte des Deutschlandtakts bekommen indirekt ein „überragendes öffentliches Interesse“: Offiziell bekommen dieses nur Schienenprojekte, die fest disponiert sind oder einen vordringlichen Bedarf haben. Doch noch unter dem ehemaligen Verkehrsminister Scheuer sind 181 Infrastrukturmaßnahmen für den Deutschlandtakt in den vordringlichen Bedarf aufgerückt. Diese Gehirnwindungen schaffen wohl nur Juristen.

Eine Aktualisierung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) wurde im Dezember beschlossen. Es ermöglicht der neu geschaffenen DB InfraGO im Prinzip eine bessere finanzielle Unterstützung durch den Bund. Jetzt muss sich dieser nur noch dazu druchringen, die jahrzehntelange Benachteiligung gegenüber dem Auto auch endlich mal aufzuholen.

Wie sich die Gesetze in der Praxis auswirken, ist momentan noch nicht absehbar.

Zugzahlenprognose für 2040 liegt immer noch nicht vor

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wollte schon im Oktober seine Eisenbahnverkehrsprognose für 2040 veröffentlichen. Die Prognosezahlen für 2030 stammen aus der Mitte des letzten Jahrzehnts und sind völlig veraltet.

Mit vermuteten gesteigerten Zugzahlen würde sich für viele Reaktivierungen, Aus- und Neubauten ein gesteigerter Nutzen ergeben. Was wiederum die Chancen für eine Realisierung erhöht.

Nun wird eine Veröffentlichung im September 2024 kolportiert.

ICE-Tickets ab 9,90 €

Das Deutschlandticket hat bei aus Fernverkehrssicht kürzeren Strecken zu einer Abwanderung vom ICE hin zum Regionalverkehr geführt. Als Gegenbewegung bietet die Deutsche Bahn bei einigen kürzeren ICE-Verbindungen Tickets ab 9,90 € zumindest momentan an.

Diese Tickets können für Fahrgäste ohne Deutschlandticket eine echte Alternative sein, da Regionaltickets beim Überschreiten der Grenzen eines Verkehrsverbunds oder gar Bundeslands schnell mal über 20 € kosten.

📍 Düsseldorf Hbf – Hamm(Westf)Hbf
👤 1 Person (27-64 Jahre)
📄 keine Ermäßigung
⚡ Schnellste Verbindungen anzeigen
📄 Anfrage ändern ✎

Einfache Fahrt Sa. 6. Jan. 2024 € Unsere Bestpreise anzeigen¹

Frühere Verbindungen ↑

<p>05:51 – 07:07 1h 16min Geringe Auslastung erwartet 📊</p> <div style="background-color: #333; color: white; text-align: center; padding: 2px;">ICE 843</div> <p>Düsseldorf Hbf Hamm(Westf)Hbf</p> <p style="text-align: center; font-size: small;">Details ▾</p>	<p>ab 9,90 €</p> <div style="background-color: #e53935; color: white; text-align: center; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">Weiter</div> <p style="text-align: center; font-size: small;">→ Rückfahrt hinzufügen</p>
<p>06:22 – 07:39 1h 17min</p> <div style="background-color: #333; color: white; text-align: center; padding: 2px;">RE 1</div> <p>Düsseldorf Hbf Hamm(Westf)Hbf</p> <p style="text-align: center; font-size: small;">Details ▾</p>	<p>ab 21,50 €</p> <div style="background-color: #e53935; color: white; text-align: center; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">Weiter</div> <p style="text-align: center; font-size: small;">→ Rückfahrt hinzufügen</p>

Kurze ICE-Fahrten günstiger als der Nahverkehr sein

Wieder Ausfälle beim RE 10 Düsseldorf – Kleve

Im Rahmen eines beschleunigten Stellwerksumrüstungsprogramms wurde die Strecke Krefeld – Kleve auf die neueste Technik umgerüstet. Dieses gilt leider nur bedingt für die Bahnübergänge und die Kabel zum Stellwerk. Nach einer wohl zu frühen Inbetriebnahme im Dezember 2022 kehrte im Januar Ruhe auf der Strecke ein.

Im November sorgte Dauerregen für 2,5 km unbrauchbare Kabel. Wieder wurde die Strecke gesperrt und wieder gab es einen längeren Schienenersatzverkehr. Die Deutsche Bahn gibt zu, dass zwischen dem 1.6. und 23.10.23 rund 15% der Züge der Verspätungen infrastrukturbedingt sind, also jede 7. Verspätung. Die Bahn hat zugesagt, bis November 2024 alle alten Kabel auszutauschen. Erste Kabel sollen schon getauscht sein. Ab 2026 werden dann nach und nach 21 Bahnübergänge mit bisher alter Technik modernisiert. Die gesamte Technik soll dann 2030 modernisiert sein.

Ferner weist die Bahn als Hauptursache auf Folgeverspätungen, also „Stau“, und nicht ausreichender Wendezeit bei richtig großen Verspätungen hin. Dieser Punkt ist schwierig einzuordnen, da natürlich auch Infrastrukturausfälle auch noch nach Behebung zu weiteren Ausfällen und Verspätungen führen, im Zweifelsfall für mehrere Stunden.

Bahncard 25/50 nur noch auf dem Handy

Die Bahn möchte allen Ernstes die Karte als physikalisches Medium abschaffen. Die Meldung ist brandaktuell und stößt in der PRO BAHN Community auf massiven Widerstand. Was bei nur 60% Handynutzung bei der Bahncard auch mehr als verständlich ist. Digital kann die Lösung ja gerne werden, aber bitte nicht nur das Handy. Auch Chipkarten können eine Lösung sein, wenn man nicht jedes Jahr eine neue Plastikkarte versenden möchte.



Bahncard als Plastikkarte

Die ersten Medienmitteilungen gegen diese Maßnahme werden hoffentlich nicht die letzten Aktivitäten sein.

Verzögerungswelle in NRW

Reaktivierungen Münster – Sendenhorst, Harsewinkel – Verl, Digitales Stellwerk (DSTW) Mönchengladbach, Verlängerung der Euregiobahn, Inbetriebnahme der RB 25 Lüdenscheid – Köln, Wasserstoffnetz Düren, Batteriezüge für das Niederrhein-Münsterland- Netz, Anbindung des RE 13 an Eindhoven. Und noch mehr.

Alle haben sie gemeinsam, dass Verspätungen bei Inbetriebnahme und Auslieferung zum Normalfall geworden sind.

Corona Nachwehen, Ukraine-Krieg und deutlich mehr Modernisierungsaktivitäten als im letzten Jahrzehnt sorgen für das Platzen so manches Plans. Manchmal kann man verzweifeln, manchmal sich überhaupt über die vielen Pläne freuen. Der Autor ist unentschieden. Erweist sich eine Planung während der Realisierung als zu straff, gibt es Verspätungen bei Fahrzeug oder Strecke. Plant man zu locker, ist es zwar an der Oberfläche pünktlich, Modernisierungen kommen jedoch unnötig spät oder Streckensperrungen sind unnötig lange angesetzt. Und die Glaskugel für den Blick in die Zukunft gibt es nun mal nicht.

Rhein-Ruhr-Express (RRX) im Düsseldorfer Süden

Die Planungsunterlagen der Deutschen Bahn für den Abschnitt zwischen Düsseldorf-Hellerhof und Düsseldorf-Reisholz wurden im Sommer ausgelegt, nachdem sie schon im Januar eingereicht wurden. Die Stadt Düsseldorf stimmt prinzipiell zu, möchte allerdings bei Wegeverbindungen, Bahnhofsumfeld und Anbindungen Verbesserungen. Man darf gespannt sein, wann Baurecht vorliegen wird.

Rhein-Ruhr-Express (RRX) im Düsseldorfer Norden

Einen Schritt weiter ist man im Düsseldorfer Norden. Zwischen Düsseldorf-Unterrath und Düsseldorf-Kalkum liegt seit Ende September Baurecht vor.

Planung S6 Köln – Grevenbroich (– Mönchengladbach) angeschoben

Inzwischen ist der Startschuss für die Planung des S-Bahn-Ausbaus zwischen Köln und Grevenbroich bis nach Mönchengladbach erfolgt.

Für den Anschluss von Grevenbroich nach Köln ist das schön, der dringend benötigte zweigleisige Ausbau zwischen Odenkirchen und Rheydt wurde immer noch nicht beschlossen

Planung für zweigleisigen Ausbau in Bergisch Gladbach eingereicht

Weiter ist man schon beim S-Bahn-Ausbau nach Bergisch Gladbach. Es erfolgten schon Einreichung beim Eisenbahnbundesamt und Offenlage der Unterlagen für den Abschnitt Bahnübergang Tannenbergstraße und Bahnhof Bergisch Gladbach, dem letzten Stück des Ausbaus. Bergisch Gladbach soll wegen des geplanten Fünfminutentakts insgesamt zu einem Kopfbahnhof mit 4 Bahnsteigen umgebaut werden.

Generell soll zwischen den Bahnhöfen Bergisch Gladbach und Köln-Dellbrück soll ein zweites Gleis gelegt werden, womit die gesamte Strecke mindestens zweigleisig wird. Der auf der eingleisigen Strecke liegende Bahnhof Duckterath bekommt dementsprechend eine zweite Bahnsteigkante.

Weitere Maßnahmen für die S11 und das gesamte Kölner S-Bahn Netz gibt es unter sbahnkoeln.de

Ausbau Kaldenkirchen – Viersen immer noch auf dem Abstellgleis

Die eingleisige Strecke Kaldenkirchen – Dülken ist offiziell überlastet. Nach Aussage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr rechnet sich der Ausbau dennoch nur, wenn auch in Belgien und den Niederlanden Strecken für den Güterverkehr ausgebaut werden.

Zu glauben ist das nicht wirklich. Die Einschätzung beruht höchstwahrscheinlich noch auf den alten Zahlen des Bundesverkehrswegeplans 2030. Alleine schon das Zielnetz 2040 des VRR auf dieser Strecke benötigt einen zweigleisigen Ausbau. Und da ist noch kein Güterzug berücksichtigt.

Veraltetes Denken oder ein politisches Spiel, um die Nachbarländer unter Druck zu setzen. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt.

Ja, solange an der Betuwe-Linie Arnheim – Oberhausen gebaut wird, macht es Sinn, an dieser wichtigen Ausweichstrecke nicht ebenfalls zu arbeiten. Man kann dennoch schon alles fertig planen, um nach der Fertigstellung der einen Strecke sofort mit der anderen zu beginnen.

Termine Monatstreffen

Moers (für das linksrheinische Kreisgebiet von Wesel)

Nächste Termine: 14.3., 11.4., 16.5., 13.6., jeweils ab 18:00 Uhr

Restaurant "Bürgerstuben", Rathausallee 169, 47445 Moers-Utfort

Kontakt: Werner Gröll, groell@probahn-niederrhein.de Tel.: 02841 504538

Mönchengladbach (Für die Städte Krefeld, Mönchengladbach, Neuss, Viersen)

Nächste Termine: 20.3., 17.4., 15.5., 19.6., jeweils von 18.45 bis ca. 21.00 Uhr

Café Belli, Stepgesstraße 31, 41061 Mönchengladbach

Kontakt: Detlef Neuß, neuss@probahn-niederrhein.de Tel: 0170 5853246

ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg – Mülheim

19.3., 16.4., 21.5., 18.6. jeweils von 19:00 bis ca. 21:00 Uhr

Mülheimer Str. 91, 47058 Duisburg

Kontakt: Lothar Ebberts, ebbers@probahn-nrw.de Tel: 0176 78160592

Hinweise für Termine und Anfahrt mit öffentlichem Verkehr auf www.probahn-nrw.de

Kleve (linksrheinisch) und Raum Düsseldorf / westlicher Teil Kreis Mettmann warten auf ihre Monatstreffen. Bei Interesse nehmen Sie gerne Kontakt auf.

Impressum

Fahrgastverband PRO BAHN NRW, Regionalverband Niederrhein e.V.

Detlef Neuß, Vorsitzender

Stapper Weg 94,

41199 Mönchengladbach

Telefon 02166 10560

Mobil 0170 5853246

neuss@probahn-niederrhein.de

Dr. Thomas Probol, stellv. Vorsitzender

Plektrudisstr. 11

41179 Mönchengladbach

02161 6983960

0177 3223540

probol@probahn-niederrhein.de

Martin Wenzel, Schatzmeister

schatzmeister@probahn-niederrhein.de

Die NiederrheinSchiene ist das Mitteilungsblatt des Fahrgastverbands PRO BAHN NRW, Regionalverband Niederrhein e.V. Es berichtet über die Aktivitäten unseres Regionalverbands. Trotz sorgfältiger Prüfung kann eine Fehlerfreiheit der Informationen nicht garantiert werden. Angestrebt sind 2-3 Ausgaben im Jahr. Beiträge durch Mitglieder sind sehr willkommen. Der Vorstand behält sich die Veröffentlichung vor. Beiträge bitte per Post oder Mail an Detlef Neuß, niederrheinschiene@probahn-niederrhein.de. Die Auflage beträgt 300 Stück, wird im Selbstverlag hergestellt und an alle Mitglieder des Regionalverbands kostenlos versendet. Die Vervielfältigung des *Niederrheinschiene* zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet. Eine PDF-Version steht auf unserer Internet-Seite <https://www.probahn-nrw.de/index.php/niederrheinschiene.html> zum Herunterladen bereit.

NiederrheinSchiene Ausgabe 1 – März 2024