

**PRO BAHN**



**REGIONALVERBAND  
NIEDERRHEIN e.V.**

# NiederRhein *info*

Geschäftsstelle Finkenstraße 5, 47057 Duisburg

Tel. und Fax: (02 03) 35 60 82

E-Mail: ProBahnStarke@aol.com

19. Jahrgang

Nr. 1

Januar -

März 2004

## **Inhalt:**

Rückblick und Vorschau

Neues vom Eisernen Rhein

Erfolgreicher Fahr-Service zur  
Disposition

Fahrausweiskontrolle bei SWK-Mobil:  
Aktueller Stand

Instandsetzungswerk für ICE in Krefeld-  
Oppum

Flughafen Niederrhein (Laarbruch) und  
Bahntrasse Kleve - Nimwegen

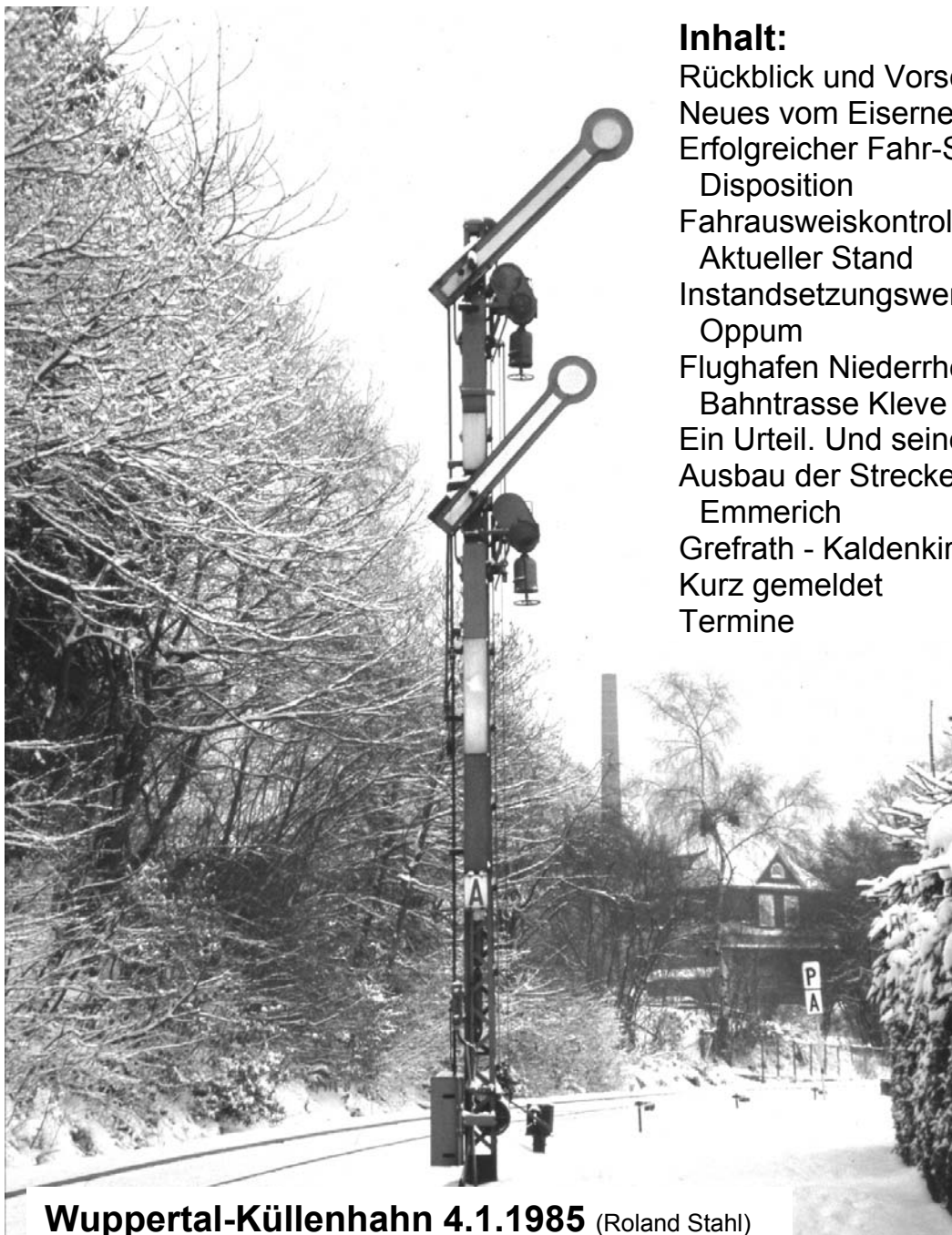
Ein Urteil. Und seine Folgen?

Ausbau der Strecke Oberhausen -  
Emmerich

Grefrath - Kaldenkirchen

Kurz gemeldet

Termine



**Wuppertal-Küllenhahn 4.1.1985** (Roland Stahl)

## Rückblick und Vorschau

Liebe Leser,  
ein ereignisreiches Bahnjahr 2003 liegt hinter uns. Eine Preisreform der DBAG und eine Reform der Reform. Ein neuer integraler Taktfahrplan für NRW und eine weit über NRW hinaus Wellen schlagende Verspätungskatastrophe im Herbst. Ein von allen Aktiven im ÖPNV lange erwarteter Abschied vom Metro-rapid und daraus resultierend ein neues hoffnungsvolles Konzept für einen schnellen Nahverkehr in NRW. Die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln – Frankfurt die uns Süddeutschland eine Stunde näher gebracht hat, auch wenn dies einen entsprechenden Preis kostet. Auch wenn ich hier nicht alle Verbesserungen aufzählen kann, bleibt für 2004 und natürlich darüber hinaus, noch genug (Lobby-)Arbeit für PRO BAHN auch in der Region über. Gerade die in den letzten Wochen erfolgten Kürzungen im Verkehrshaushalt des Bundes gehen weitgehend zu Lasten der Eisenbahnen in Deutschland. Das weitgehende Versagen in Sachen LKW-Maut der Betreiberfirma und des Bundesverkehrsministeriums sorgen 2004 für viele Probleme bei Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur. Auch meinen viele hochbezahl-

te Politiker (z.B. Steinbrück und Koch) immer noch, dass Gelder für die Eisenbahn Subventionen sind. Die Gelder für den öffentlichen Personenverkehr (Eisenbahn und Bus) sind aber genauso eine staatliche Aufgabe der Daseinsvorsorge wie Straßen, Wasserwege und Flughäfen. Die Gehälter der Politiker sind auch keine Subventionen.

Da ich 2004 beruflich durch ein neues Projekt wesentlich stärker belastet sein werde als in den letzten Jahren, habe ich den Vorstand gebeten, die Anzahl der Niederrhein-Infos auf 4 je Jahr zu reduzieren. Dem hat der Vorstand zugestimmt. Ich werde versuchen, immer im ersten Monat eines Quartals das Niederrhein-Info fertig zu stellen und zu versenden.

Aktuelle Informationen und der Termin-kalender sind außerdem auf unserer neuen Internetpräsenz ([www.probahn-niederrhein.de](http://www.probahn-niederrhein.de)) nachzulesen.

Ich hoffe, dass die angekündigten Maßnahmen gegen die Eisenbahn nicht so heiß gegessen wie geKOCht (nettes Wortspiel) werden und verbleibe mit besten Wünschen für 2004

Ihr/Euer  
Roland Stahl

## Neues vom Eisernen Rhein

In der letzten Zeit sind wieder einige Verlautbarungen zum Thema Eiserner Rhein von verschiedenen Kommissionen, Gremien oder anderen die dazu was sagen möchten erschienen. So wie es zurzeit aussieht kommt wieder etwas Fahrt in das Thema. Hier ein paar Ausschnitte dazu:

*Wirtschaftsnachrichten, Ausgabe November 2003*

### **18 Millionen EURO für den Eisernen Rhein**

Die Vertreter von neun nordlimburgischen Gemeinden in Belgien forderten die Verbesserung der Rahmenbedingungen in der Provinz, um die Wirtschaft anzukurbeln. Eine konkrete Forderung ist die Reaktivierung des Eisernen Rheins. Die jüngsten Entwick-

lungen bei Ford in Genk untermauern die Forderung der neun Bürgermeister: „Die logistischen Möglichkeiten und die davon abhängige Entwicklung sind Chancen, die unserer jungen und dynamischen Provinz eine Perspektive bieten können. Eine gute infrastrukturelle Erschließung für den Güter- und Frachtverkehr ist lebensnotwendig. Die Reaktivierung des Eisernen Rheins ist hierfür ein außerordentlich wichtiger Faktor.“

Im Ende September vorgestellten Mehrjahresplan der Belgischen Bahn (SNCB) sind für das Jahr 2004 2,7 Mio € für die Wiedereröffnung des Teilstücks Neerpelt-Weert (NL) bereitgestellt worden. Bis 2007 sind Gelder in Höhe von 18 Mio € für die Wiedereröffnung des Eisernen Rhein zur Seite gelegt worden.

Die nordlimburgischen Bürgermeister fordern, dass die guten Absichten des belgischen Staates und der SNCB auch wirklich in die Tat umgesetzt werden.

### *Neuss-Grevenbroicher Zeitung*

25.11.03

#### **Auch der "Eiserne Rhein" auf historischer Trasse?**

Die Neusser Eisenbahn könnte demnächst als "Eiserner Rhein" auf historischer Trasse nach Antwerpen rollen. Bürgermeister Napp prüft Erfolgsaussichten für einen Antrag auf Betriebserlaubnis.

Die neue Freiheit auf der Schiene macht's möglich: Die fusionierte Neuss-Düsseldorfer Eisenbahn rollt bis nach Antwerpen und küsst den so genannten "Eisernen Rhein" auf historischer Trasse wach. Was wie Zukunftsmusik klingt, will Bürgermeister Herbert Napp auf Erfolgsaussichten prüfen lassen. Sein Ziel ist es, den Neusser Binnenhafen auf der Schiene mit dem Umschlag starken Seehafen Antwerpen schnell und effizient zu verbinden. Bisher scheiterte die Öffnung der historischen Trasse am Veto der Niederlande. Deren Argument: Ein Naturschutzgebiet in der Provinz Limburg

werde durchtrennt. Der Grund: Die Haager Regierung sucht nicht nur ihren Hafen Rotterdam zu schützen, sondern verschafft ihm zudem mit der superschnellen Betuwe-Linie in Richtung Ruhrgebiet einen entscheidenden Vorsprung. Die Verhandlungen treten seit Jahren auf der Stelle. Nun treten Experten auf den Plan und behaupten: "Die Eiserner-Rhein-Strecke ist offen. Sie wird nur nicht benutzt."

Für den Juristen Napp ein interessanter Ansatzpunkt. Beantragt unter dieser Voraussetzung ein Unternehmen, die historische Trasse zu bedienen, müsste der Zuschlag erteilt werden. Und wenn nicht? Napp: "Dann wird der Wettbewerbskommissar in Brüssel auf der Matte stehen." Damit würde die Diskussion um die Reaktivierung des "Eisernen Rheins" auf eine neue Ebene gestellt. Die Neuss-Düsseldorfer Eisenbahn könnte den Antrag stellen, denn mit der Liberalisierung des Güterverkehrs auf der Schiene, die im März 2003 in Kraft trat, öffnet sich jetzt für die Neusser Bahn - wie für weitere 266 zugelassene Eisenbahn-Unternehmen in Deutschland - ein Streckennetz von 50.000 Kilometern Länge auf dem europäischen Kontinent. Auf die Idee brachte den Neusser Bürgermeister ein Flame. Dr. Edi Clijsters ist Leitender flämischer Repräsentant in der belgischen Botschaft, und traf am Rande der Städtetage-Sitzung in Berlin mit dem Neusser Rathaus-Chef zusammen.

Von altersher betrachten die großen flämischen Handelsstädte (Antwerpen, Brügge, Gent, Ostende) das Rheinland als ihr Hinterland - als Einzugsgebiet für (Kurz-)Urlauber und vor allem als Adressat für Waren, die an der Nordsee und auf der Schelde umgeschlagen werden. Schnelle Verbindungen sind da von großer Bedeutung. Heute rollen die Züge über Aachen ins Rheinland; der "Eiserne Rhein" würde die Fahrtzeit zu den Zielorten südlich von Duisburg deutlich verkürzen. So kämpfen vor allem belgische und rheinische Politiker und Wirtschaftsma-

nager für die Vitalisierung des "Eisernen Rheins".

Hierzulande war es der Bundestagsabgeordnete Willy Wimmer, der gemeinsam mit Landrat Dieter Patt und dem CDU-Kreistagsabgeordneten Alfons Kranz bereits Mitte der 90-er Jahre in Antwerpen und Brüssel, aber auch in den Städten entlang dem Rhein für diese Strecke warb. Anwohner der Trasse befürchten starke Lärmbelästigungen. Die historische Trasse gilt als die "ökologisch und ökonomisch" beste Variante. Sie endet in Mönchengladbach.

Dort verzweigt sich der Güterverkehr in Richtung Rhein und Ruhr. Längst nicht jeder Zug, der Antwerpen verlässt, wird in Neuss enden. Für Napp kein Problem: "Eigentlich endet der Eisernen Rhein dort, wo die Waren ankommen oder verschickt werden." Auch vor dem Hintergrund der Lärmschutzdiskussion sei es kein Fehler, wenn sich der Güterverkehr am Niederrhein verteile - unter Beteiligung der Neusser Bahn.

Ludger Baten

Auch in den Niederlanden ist das Thema immer noch aktuell. Hierzu eine Übersetzung aus einer Roermonder Zeitung:

#### **Wieder Streit um den Eisernen Rhein**

Roermond: Die Provinz Limburg und die Gemeinde Roermond sind wütend auf die Verkehrs- und Wasserministerin Frau Peijs. Anlass war ein Brief der regierenden Ministerin, in dem sie die strukturelle Wiederbelebung der bestehenden Trasse des Eisernen Rheins als nicht unmöglich erklärt.

Die Limburgischen Behörden nennen die Bemerkung der Ministerin unglaublich und beschämend. Erst Mitte 2004 wird eine Schiedskommission über die Frage entscheiden, ob und wenn ja wo genau der Eisernen Rhein als Bahnverbindung zwischen Antwerpen und dem deutschen Ruhrgebiet kommen soll. Limburg will gar keine Wiederbelebung der alten Bahnstrecke aus dem

19. Jahrhundert. Wenn diese kommt, wünschen Limburg und Roermond diese nur als vorübergehende, nicht als strukturelle Verbindung. Außerdem ist dann eine Umleitung um Roermond notwendig, weil die schon vorhandenen Schienen in etwa 10 Meter Entfernung von hundert Wohnungen auf Schlafzimmerebene durch einige Roermonder Viertel führen.

Jetzt schreibt Frau Peijs in einem Brief an die Provinz, dass mit der Nutzung der alten Linie zu rechnen ist. „Das ist gegen alle früheren Abkommen“ sagte der empörte Verkehrsabgeordneten M. Vestjens (von der Partei *Volksfreiheit und Demokratie*). In ihrem Brief lehnte Frau Peijs eine Bitte der Provinz Limburg für eine höhengleichen Übergang der Bahn mit der neuen Landstraße N293 zur zukünftigen Autobahn A73 ab. Es soll eine Bahnunterführung gebaut werden. Diese würde aber 3 Millionen Euro zusätzlich kosten. Dazu Herr Vestjens: „Wir dachten dass dieser Teil des Eisernen Rheins nicht mehr benutzt wird. Jetzt müssen wir 3 Millionen Euro zusätzlich für eine Unterführung ausgeben, weil vielleicht doch Züge darüber fahren könnten. Das geht nicht!“

Auch der Roermonder Ratsherr G. IJff (Infrastruktur; Arbeitspartei) reagierte wütend auf den Brief von Frau Peijs. „Das ist mehr als Geldverschwendung. Es besteht zwischen Belgien und den Niederlanden keine Meinungsverschiedenheit über die Notwendigkeit einer Umleitung um Roermond. Nun legt Frau Peijs plötzlich entgegen allen Absprachen den Einwohnern von Roermond die Quittung auf den Tisch.“ Auch befürchtet Herr Vestjens, dass der Brief von Frau Peijs für viel Unruhe unter den Anwohnern sorgen wird.

Auch wer im Internet z.B. in Google unter Stichwort „Ijzeren Rijn“ sucht wird eine Reihe z.T. interessanter und hochaktueller Berichte finden.

## Erfolgreicher Fahr-Service zur Disposition

Obwohl erfolgreich, steht das Sammel-Taxi in Kempen auf der Kippe. Die Stadt hat für diesen Luxus kein Geld. Und: Ein Neubau-Plan im Blumenviertel stößt auf Kritik.

Seitdem das Anruf-Sammel-Taxi (AST) vor vier Jahren in der Stadt eingeführt worden ist, haben sich die Fahrgast-Zahlen für diese Transport-Einrichtung zwischen Kempen und Tönisberg verzehnfacht, die Zahl der Fahrten immerhin verfünffacht. Unterschiedliche Schlüsse zogen die Politiker aus diesen Fakten im städtischen Planungs-

ausschuss. Während Klaus Helbig (SPD) den Service gerne auf weitere abgeschiedene Gebiete ausdehnen würde, die vom Öffentlichen Personen-Nahverkehr stiefmütterlich bedient werden, verwies Jürgen Klement (CDU) auf die Kosten. Immerhin verschlingt AST in diesem Jahr rund 21 000 Euro Geld, das die gebeutelte Stadt nicht so locker sitzen hat. Klement meinte sogar, deshalb stehe das bestehende AST-System bereits auf der Kippe.

Klaus Hegmanns

## Fahrausweiskontrolle bei SWK-Mobil: Aktueller Stand

In NI 1/03 wurde über die Pläne der SWK-Mobil (Stadtwerke Krefeld) zur Einführung strengerer Fahrausweiskontrollen berichtet. Tatsächlich konnte nach einigen Wochen des neuen Jahres eine verstärkte Kontrolltätigkeit festgestellt werden, d.h. es waren oft Kontroll-Teams, manchmal auch sonntags, im Einsatz. Es wäre aber übertrieben, von einer regelmäßigen Präsenz zu sprechen, dafür waren die Abstände zwischen den Einsätzen doch manchmal recht groß. Was unterblieb, war der geplante Einstieg beim Fahrer ab 20.00 Uhr. D.h., bis zum 1.11.2003. Denn ab diesem Datum kam es tatsächlich zu teilweise spürbaren Maßnahmen. Entsprechend einer Empfehlung des VRR-Gremiums wurde der "kontrollierte Einstieg" eingeführt, der in den 60er Jahren auch unter dem Begriff "Fahrgastfluß" bekannt wurde. In Bussen heißt es seitdem: Einstieg nur noch vorne beim Fahrer unter Vorzeigen des Fahrausweises bzw. Entwerten des Mehrfahrtenausweises oder Kauf eines

weises oder Kauf eines Einzeltickets. Natürlich können weiterhin Kinderwagen bzw. Rollstühle die entsprechenden Einstiege benutzen. Ansonsten sind die hinteren Türen nur noch zum Ausstieg bestimmt. Bei den Straßenbahnen gilt diese Regelung ab 20.00 Uhr, d.h. tagsüber können weiterhin sämtliche Türen benutzt werden. Ab Mitte Oktober lief die Kampagne "Vorne einsteigen, Ticket zeigen" mit Anzeigen, Handzetteln, Plakaten, Radiospots und Internet-Auftritt. Zur optischen Unterstützung erhielten die Fahrzeuge außen auf jeder Falttüre einen großen Aufkleber, der auf die neue Regelung hinweist. Gleichzeitig heißt es über der vorderen Türe von innen: Bitte hinten aussteigen! Für den Schülerverkehr waren besondere Info-maßnahmen vorgesehen. Da das Fahrpersonal besonders bei starkem Fahrgastandrang natürlich nicht jeden einzelnen Fahrausweis auf Gültigkeit überprüfen kann, sollen nach Aussage der SWK Mobil nochmal zusätzliche Kon-

trolleure eingestellt werden. Wie wird nun diese neue Anordnung gehandhabt? Zweifellos ist die Anwendung bei den Standardbussen (2 Türen) am unproblematischsten, wobei die Fahrer manchmal mit dem Öffnen der hinteren Türe warten, bis sich die einzusteigenden Fahrgäste zur vorderen Türe orientiert haben, was dann innen für einige Unruhe sorgt. Anders bei den Gelenkbussen, die wie die Straßenbahnen bis zu 4 Türen haben. Dort kann natürlich immer noch, sofern Leute aussteigen, die Situation zum regelwidrigem Einstieg genutzt werden. Allerdings wurden auch schon mal die so Ertapten von aufmerksamem Fahrpersonal durch die Mikrofonanlage nach vorne gebeten. Die Begeisterung beim Personal scheint sich nach ersten Eindrücken in Grenzen zu halten. Allerdings ist man bei der Hinauskomplimentierung konsequent, sofern

sofern man keinen Fahrausweis vorzeigen kann und auch nicht bar zahlen will... Wenn durch diese neue Einstiegsregelung die 7% Schwarzfahrerquote reduziert wird, kann eine Akzeptierung nicht schwer fallen. Generell kann gesagt werden, dass die Fahrgäste sich überwiegend gut auf die Regelung eingerichtet hatten und offenbar gut vorbereitet waren. Nennenswerte Probleme gibt es eigentlich nur an den aufkommensstarken Innenstadt-Haltestellen, wenn sich z.B. 10-15 Personen nur tröpfchenweise am Fahrer vorbei in den Bus verteilen und der eine oder andere noch abstempeln muss. Der Fahrplan ist allerdings dadurch noch nicht aus den Fugen geraten, jedenfalls ist davon nichts publik geworden. Warten wir also die ersten Erfolgsmeldungen ab.

Joachim Meyer

## Instandsetzungswerk für ICE in Krefeld-Oppum

Am 21.11.2003 wurde die neue Wartungshalle von Bahnchef Mehdorn höchstpersönlich mit der Übergabe eines symbolischen Schlüssels an Werkleiterin Nicole Friedrich dem Betrieb übergeben. Seit Oktober diesen Jahres bereits im Probetrieb, ist die vollständige Inbetriebnahme für den 2. Januar 2004 vorgesehen.

216 ICE der Varianten 1, 2 und 3 werden dort gewartet im Rahmen der "schweren Instandsetzung", wobei ein Zug nach 10 Tagen das Werk wieder verlassen soll. Dafür ist die Halle mit den modernsten Einrichtungen ausgerüstet und verfügt über ein aufgeständertes Gleis, sowie zwei Gleise mit Arbeitsgruben. Durch die ICE-Erweiterung verfügt der Standort Oppum jetzt über 754 Arbeitsplätze. Verkehrsminister Horstmann war zur Einweihung verhin-

dert und schickte seinen Staatssekretär. Dieser erinnerte an die finanziellen Leistungen des Landes und erwartete Gegenleistungen. Das war als Wink mit dem Zaunpfahl zu verstehen, denn zu diesem Zeitpunkt war die DB mit ihrem Nahverkehr stark in der Kritik (Herbstlaub, Schmierfilm auf Schienen) und man erwartete eine Freigabe der Fernzüge für Nahverkehrspendler. Um auch den Anteil der Stadt Krefeld zu würdigen, wurde ein ICE 3 durch OB Pützhofer auf den Namen der Stadt getauft. Dies geschah in der bekannten Art mit Funkenregen und Pulverdampf. Wenn auch dieser ICE nie fahrplanmäßig "seiner" Stadt anfahren wird, so ist man über den Werbeeffect sehr erfreut.

(Quelle: WZ vom 22.11.03)

Joachim Meyer

## Flughafen Niederrhein (Laarbruch) und Bahntrasse Kleve - Nimwegen

Was hat der neu eröffnete Flughafen Niederrhein (Weeze/Laarbruch) mit der Reaktivierung der Bahntrasse Kleve – Nimwegen zu tun? Eine sehr interessante Frage – immerhin rechnet die Betreibergesellschaft des Flughafens schon für 2004 mit bis zu 1 Million Passagieren, von den laut einem am 18.11.2003 der Öffentlichkeit vorgestellten Gutachten ca. 10% mit öffentlichen Verkehrsmitteln an- und abreisen werden.

Dabei haben es deutsche Passagiere relativ leicht, mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum Flughafen zu kommen: Die nächstliegende Bahnstation ist Weeze, das im halbstündlichen Taktverkehr von Krefeld/Düsseldorf und von Kleve aus bedient wird. Ein zurzeit stündlich verkehrender Pendelbus stellt dann die Verbindung zum Flughafen her.

Für Niederländer hingegen ist es praktisch unmöglich, den Flughafen in angemessener Zeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen, da sich ja bekannterweise Kleve vom niederländischen Eisenbahnnetz abgekoppelt hat und die bestehenden Busverbindungen nur ein unzureichender Ersatz für eine schnelle Bahnanbindung sind.

Dies wiegt um so schwerer, wenn man berücksichtigt, dass die Niederländer mit ca. 60% den größten Anteil des Passagieraufkommens stellen.

Zwar empfiehlt das Gutachten hier, entsprechende Busverbindungen einzurichten (z.B. vom niederländischen Bahnhof Venray), aber auf die konse-

quenterweise naheliegende Idee die Bahntrasse Kleve - Nimwegen wiederzubeleben und damit den schnellen Anschluss an das niederländische Streckennetz wiederherzustellen, ist von den hochkarätigen Gutachtern keiner gekommen...

Ob das wohl etwas damit zu tun hat, dass das Gutachten vom bekannt *eisenbahnfreundlichen* Kreis Kleve beauftragt und bezahlt wurde??

Auf unsere Frage bei der Vorstellung des Gutachtens, warum denn diese naheliegende Möglichkeit der Flughafenbindung im Gutachten überhaupt nicht berücksichtigt wurde, erhielten wir die umwerfende Antwort, dass sich eine Reaktivierung der Strecke Kleve – Nimwegen allein des Flughafens wegen nicht lohnen würde. Da verschlägt es einem doch glatt die Sprache!!

Außerdem ist der Kreis Kleve nach den Worten seines Landrats verkehrsmäßig „eh' schon glänzend angebunden“ (NRZ vom 31.7.2003) und damit basta!

Wir von PRO BAHN haben jedenfalls der Geschäftsführung des Flughafens Niederrhein unsere Unterstützung bei einem eventuellen Vorstoß zur Reaktivierung der Strecke und damit der Öffnung der optimalen Zugangsmöglichkeit aus den Niederlanden per Bahn angeboten – die Fakten sprechen eine deutliche Sprache, auch wenn einige Kirchturmpolitiker dies nicht wahrhaben wollen.

Manfred Beyer

## Ein Urteil. Und seine Folgen?

Klein, aber dennoch nicht zu übersehen, war folgender Artikel am 11.12.2003 auf der Seite 3 der Neuen Rhein Zeitung zu finden:

*Bahn zahlt wegen defekter Klimaanlage BINGEN. Im bundesweiten ersten Zivilprozess gegen die Deutsche Bahn AG wegen einer ausgefallenen Klimaanlage erhält ein Fahrgast aus Bingen Schmerzensgeld. Weil bei ihrer Fahrt im Sommer die Klimaanlage nicht funktionierte, hatte eine Frau die Bahn kurzerhand verklagt. In einem Vergleich vor dem Amtsgericht Bingen (Rheinland-Pfalz) akzeptierte die Bahn jetzt die Zahlung von 150 Euro Schmerzensgeld und 50 Euro zur Erstattung der Fahrtkosten. Die Frau war im Juni per InterCity-Zug von Ulm nach Bingen gereist. Ein Notarzt hatte nach der Fahrt Austrocknung bei der Frau festgestellt.*

Dieses Urteil stellt somit einen Präzedenzfall für die derzeit schon zahlreich eingereichten zivilrechtlichen Klagen von Fahrgästen dar, die in diesem Sommer auf Grund defekter Zugklimaanlagen gesundheitlich Beeinträchtigungen erlitten haben und nun gegen die Deutsche Bahn AG vor den Kadi ziehen.

Es ist im Sinne der Fahrgäste zu hoffen, dass das Unternehmen entweder jetzt schon erahnt, in wie weit es für die Gesundheit ihrer Reisenden Verantwortung zu tragen hat oder diese Erkenntnis sich zumindest nach weiteren Vergleichen oder Verurteilungen einstellt und man dem Unternehmen somit zukünftig auch nicht mehr mutmaßlich Kalkulation - zu Lasten der Kunden - im Wechselspiel von gesparten Wartungs- und Erneuerungsintervallen und dem Fahrgast

zugemuteten Ausfall von Leistungen, unterstellen kann.

Eine stundenweise Austrocknung ist für einen gesunden Erwachsenen ohne weitere Beschwerden zu überstehen, so den er nach der Hitzeperiode ausreichend Flüssigkeit zu sich nimmt. Bei alten, geschwächten oder sehr jungen Menschen kann eine Austrocknung allerdings durch den damit verbundenen Ausfall von Organfunktionen zum Tode führen. Allein aus der damit verbundenen, nicht übertriebenen oder konstruierten Todesgefahr – z.B. für einen Kreislaufgeschwächten oder ein Kleinkind und ohne die weitere Betrachtung des allgemeinen Reisekomforts ist das bewusste Einsetzen von Zügen, die bei besonderer Hitze keine Temperaturregelung zur Verfügung haben, nicht hinnehmbar.

Dies bedeutet für die Deutschen Bahn AG: Fällt bei besonderer Hitze in einem Zug die Klimaanlage aus, so ist dieser bei der nächsten Gelegenheit gegen einen Zug gleichen Ranges auszutauschen, der intakt ist. Bis der Zug verfügbar ist, ist die Dehydratation durch den Ausschank von Freigetränken zu verhindern. Ist kein gleichrangiger Zug verfügbar, sind die Fahrgäste natürlich zu entschädigen (soll heißen: fällt in einer ICE-Garnitur die Klimaanlage aus und wird statt dessen eine IC-Garnitur eingesetzt, so sind mindestens die Mehrkosten für die ICE-Fahrt zu erstatten, fällt durch den Zugtausch eine Verspätung über 30 Minuten an, so ist die übliche Entschädigung auszuschütten).

Ist der Tausch der Garnitur nicht möglich, sind die Fahrgäste durch die andauernde Bereitstellung von Freigeträn-



ken vor gesundheitlichen Schäden zu bewahren.

Eine, unter gesundheitlichem Aspekt, ähnliche Sachlage lag in den letzten Wochen in Nordrhein-Westfalen zehntausendfach vor: Im herbstlichen Verspätungschaos lies die Bahn Tag für Tag, unzählige Fahrgäste im Regen stehen. Sprichwörtlich! Und das, obwohl die Dank Zugausfällen und Verspätungen mit Nahverkehrszügen und Verbundtickets schier unerreichbaren Metropolen zuverlässig mit Fernverkehrszügen angefahren, diese aber nur selten freigegeben wurden. Die Menschen standen auf den Bahnsteigen, standen sich die Füße in den Bauch, waren nass, froren und wurden krank.

Hingenommen vom Berliner DB-Management, dass seine unsinniges Prinzip der strikten Trennung von Nah- und Fernverkehr auch in besonderen Krisenfällen, über die gesundheitlichen und wirtschaftlichen Interessen seiner Kundschaft stellte.

Genau wie bei den überhitzten Zügen, muss die DB AG ihre Reisenden vor

dem schlimmsten Bewahren. „Eigentum verpflichtet“ gilt für die Bahn eben auch im Aspekt der Gefahrenabwehr.

Eigentlich wäre es wünschenswert, wenn sich jemand finden würde, der dem Unternehmen die Verschuldung für seine Lungenentzündung nachweisen könnte, um zukünftig zum normalen Umgang mit den Reisenden zu zwingen. Selbstverständlich wird sich da niemand finden und bislang gibt es keinerlei zivilrechtliche Klage eines Opfers des Herbstchaos gegen die Deutsche Bahn AG.

Und so bleibt nur zu hoffen, dass sich die Einsicht beim „Unternehmen Zukunft“ zukünftig von alleine breit macht, dass sich die Verantwortung für die „Beförderungsfälle“ nicht nur auf die erbrachte Beförderungsleistung beschränkt.

\*Herzlichen Dank an dieser Stelle für die freundliche Nachdruckgenehmigung an Frau Therese Schwerter und Herrn Thorsten Scharnhorst von der Neuen Rhein Zeitung.

Matthias Oomen

## Ausbau der Strecke Oberhausen - Emmerich

DB Presseinformation 1489/2003  
(27.11.2003)

### **Dreigleisiger Ausbau der Strecke von Emmerich nach Oberhausen**

Strecke wird mit Hubschrauber und Satellitentechnik vermessen

Im Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr, Energie und Landwirtschaft Nordrhein-Westfalen (MVEL) wird im Rahmen der Planungsarbeiten für den dreigleisigen Ausbau der Bahnstrecke vom Seehafen Rotterdam zum Ruhrgebiet (Ausbaustrecke 46/2 Emmerich-Oberhausen) jetzt die gesamte Strecke auf deutscher Seite zwischen Emmerich und Oberhausen neu vermessen. Da-

bei kommt modernste Technik zum Einsatz: Die Strecke wird – abhängig vom Wetter – am 01. Dezember 2003 mit einem Hightech-Hubschrauber der schwedischen Firma TopEye befliegen. Die Vermessung wird durch die Firma Nebel & Partner betreut, einem Ingenieurbüro für Vermessung und Geoinformation. Start- und Landeplatz für die Hubschrauberbefliegung ist Dinslaken, wo der Hubschrauber auch betankt wird. Der Hubschrauber ist mit GPS (Global Positioning System), Laserscanner und einer hochauflösenden kalibrierten Digitalkamera ausgerüstet. Während der Befliegung liefert er unterstützt durch GPS-Bodenstationen die

Lage- und Höheninformationen für ein dreidimensionales Geländemodell und digitale Fotos von der gesamten Strecke. Jedes aufgenommene Objekt kann in seiner Lage bestimmt und klassifiziert werden. So lassen sich Gelände, Gebäude und Vegetation genau kartographieren. Die Überlagerung mit vorhandenen Katasterkarten ermöglicht die Zuordnungen zu den Grundstücken entlang der Strecke.

Diese moderne Methode liefert innerhalb kürzester Zeit eine detaillierte Aufnahme des Bestandes mit anschaulichen Darstel-

lungen und sehr präzisiertem Fotomaterial. Die Genauigkeit der Vermessung liegt im Dezimeterbereich, genau genug selbst für die meisten Detailplanungen. So werden auch Grundlagen geschaffen für die Planungen von Lärmschutzeinrichtungen. Mit der Vergabe der Gesamtprojektsteuerung an das Ingenieurbüro Vössing ist ein weiterer wichtiger Schritt bei der Planung der Fortsetzung der niederländischen Betuwe-Route vom Seehafen Rotterdam zum Ruhrgebiet eingeleitet worden. Jetzt steht die Vergabe der weiteren Ingenieurleistungen bevor.

## Grefrath - Kaldenkirchen

Die Bahnschienen der Bahnstrecke Grefrath - Kaldenkirchen verschwinden in Nettetal! In Grefrath sind sie schon entfernt worden, nach Weihnachten geht es in Nettetal los: Gleise und Signalanlagen der Bahnstrecke kommen weg. Aber die Trasse darf nicht zugebaut werden. Schwellen und Schienen stapeln sich in Grefrath derzeit meterhoch.. Zudem liegen abgebaute Signalanlagen und Schranken im unmittelbaren Nähe der Wirkungsstätte. Die Gemeinde Grefrath verhandelt mit der Bahn über eine Übernahme der Trasse ohne Schwellen und Schienen, aber mit Schotter. Obwohl in Grefrath und Lobberich Firmen bereit wären bei einem attraktiven Angebot ihre Güter mit der

Bahn zu transportieren, werden nun von der DBAG Fakten geschaffen, die Bemühungen um eine Wiederinbetriebnahme zumindest im Güterverkehr zunichte machen. Und die Gemeindeväter applaudieren auch noch und freuen sich auf diese Flächen. Hoffentlich geht das nicht in einigen Jahren als Schuss nach hinten los. Wenn LKW-Transport in den nächsten Jahren immer teurer wird, werden viele Firmen aus betriebswirtschaftlichen Gründen ihre Produktion näher an preiswerte Transporte wie Schiff oder LKW verlagern. Dann werden bahnfremde Gebiete wie der linke Niederrhein ein ähnliches Schicksal erleiden wie heute schon weite Landstriche in den östlichen Bundesländern.

## Kurz gemeldet

### **Vorne einsteigen in Mönchengladbach**

Ab 19.1.2003 wird auch die NVV AG in Mönchengladbach das neue (alte) Konzept des ‚Vorne-Einsteigens‘ unter dem Motto „Vorne geht’s los“ einführen. Mit einer Verlosungsaktion soll dem Fahr-

gast dies dann schmackhaft gemacht werden. Mal sehen wie es klappt. Insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten mit vielen Fahrgästen wird es an Stationen wie dem Hauptbahnhof in Mönchengladbach oder am Marienplatz doch zu langen Aufenthaltszeiten kom-

men. Oder dann wird das alles wieder aufgeweicht und sowohl Fahrer(in) als auch Fahrgast weiß mehr was er machen soll.

### **Vermittlungsausschuss plant neue einseitige Kürzungen bei Schiene**

Die neuesten Vorschläge des Vermittlungsausschusses, die Mittel für das Schienennetz um ein Viertel zu kürzen, während der Straßenbau unangetastet bleibt, kritisierte die Allianz pro Schiene aufs Schärfste. Die Kürzungspläne von

über einer Milliarde Euro nur bei den Schieneninvestitionen gefährden nach Angaben der Allianz pro Schiene nicht nur Neubauprojekte, sondern das Bestandsnetz. „Neubauprojekte sind völlig ausgeschlossen. Strecken müssen stillgelegt werden. Auf dem verbleibenden Schrumpfnetz kommt es zu massiven Verspätungen, weil nicht genug Geld für die Wartung da ist“, beschreibt der Geschäftsführer des Schienenbündnisses Dirk Flege die Auswirkungen.

## **Ansprechpartner im Regionalverband Niederrhein:**

**Vorsitzender:** Ekkehard Starke  
Finkenstraße 5, 47057 Duisburg  
Tel: 0203 / 35 60 82  
e-Mail: ProBahnStarke@aol.com

### **Vorsitzende der Bezirksgruppen:**

**BG 1:** Manfred Beyer  
Westring 12b, 47574 Goch, Tel: 02823 / 75 71

**BG 2:** Hubert Dieregsweiler  
Schopenhauerstraße 3, 47447 Moers  
Tel: 02841 / 323 82

**BG 3:** Joachim Meyer  
Oberdießemer Straße 50, 47805 Krefeld  
Tel und Fax: 02151 / 39 44 42

**BG 4:** Jörg Peters  
Erlenweg 6, 46459 Rees Tel: 02851 / 2601  
e-Mail: Peters-Rees@t-online.de

**BG5:** offen

**BG 6:** Roland Stahl  
Adresse siehe Schriftführer

**Schatzmeister:** Martin Wenzel  
Forstwaldstraße 672, 47804 Krefeld  
Tel: 02151 / 31 22 17, Fax: 02151 / 33 14 09

### **Schriftführer, NI-Redaktion und Webmaster:**

Roland Stahl, Myllendonker Straße 52  
41065 Mönchengladbach  
Tel: 02161 / 65 09 14, Fax: 0211 / 798 1143,  
e-Mail: Roland.J.Stahl@t-online.de  
NI-Redaktion: niederrhein-info@probahn-niederrhein.de

**Beisitzer Güterverkehr:** Klaus Hegmanns  
Orbroicher Straße 16  
47906 Kempen, Tel: 02152 / 8462  
e-Mail: [Hegmanns65@aol.com](mailto:Hegmanns65@aol.com)

### **Internet:**

[www.probahn-niederrhein.de](http://www.probahn-niederrhein.de)  
e-Mail: [info@probahn-niederrhein.de](mailto:info@probahn-niederrhein.de)

### **Impressum:**

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

**Auflage:** 300 Exemplare

**Erscheinungsweise:** 6x jährlich

**V.i.S.d.P.:** Roland Stahl, Adresse siehe oben  
Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder!

**Redaktionsschluss:** 27. März 2004

**Nächste Ausgabe:** Anfang April 2004

**Redaktionelle Beiträge** sind uns immer willkommen! Bitte an Roland Stahl, Adresse siehe oben

**Einsendeschluss:** 10. März 2004

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

| Januar 2004         |       |  |          | April 2004       |       |  |          |  |       |  |          |
|---------------------|-------|--|----------|------------------|-------|--|----------|--|-------|--|----------|
| Sa 03.              | 15.30 | BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch   | <b>1</b> | Di 10.           | 19:30 | Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof                                  | <b>4</b> | Sa 03.   | 15.30 | BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch   | <b>1</b> |
| Do 08.              | 19.00 | Moers, „King Du“, Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus   | <b>2</b> | Mi 11.           | 18.00 | Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1  | <b>3</b> | Do 08.   | 19.00 | Moers, „King Du“, Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus | <b>2</b> |
| Di 14.              | 19:30 | Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof  | <b>4</b> | Do 12.           | 19.00 | Moers, „King Du“, Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus | <b>2</b> | Di 13.   | 19:30 | Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof                                  | <b>4</b> |
| Mi 14.              | 18.00 | Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1  | <b>3</b> | Di 17.           | 18.45 | Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant  | <b>6</b> | Mi 14.   | 18.00 | Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1  | <b>3</b> |
| Di 20.              | 18.45 | Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof  | <b>6</b> | Do 26.           | 18.30 | Duisburg „Schacht 4/8“ Düsseldorf Str., gegenüber „Kaufhof“                | <b>5</b> | Di 20.   | 18.45 | Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant  | <b>6</b> |
| Do 22.              | 19:00 | Internationale Belangengroep, Kalkar: Kernwasserwunderland<br>Offen für alle!<br>Falls Mitfahrgelegenheit benötigt wird, bitte bei Manfred Beyer (BG1) melden. |          | <b>März 2004</b> |       |  |          | Do 22.   | 18.30 | Duisburg „Schacht 4/8“ Düsseldorf Str                                      | <b>5</b> |
| Do 22.              | 18.30 | Duisburg „Schacht 4/8“ Düsseldorf Str., gegenüber „Kaufhof“  | <b>5</b> | Sa 06.           | 15.30 | BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch   | <b>1</b> | <b>Vorstand</b>  |       |  |          |
| Mi 28.              | 18.00 | Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1  | <b>3</b> | Di 09.           | 19:30 | Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof                                  | <b>4</b> | Sa. 17.1.04 Cafe Museum Duisburg 12:00                       |       |  |          |
| <b>Februar 2004</b> |       |  |          | Mi 10.           | 18.00 | Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1  | <b>3</b> | Terminplan gültig vom 1. Januar 2004 bis zum 30. April 2004. |       |  |          |
| Sa 07.              | 15.30 | BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch   | <b>1</b> | Do 11.           | 19.00 | Moers, „King Du“, Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus | <b>2</b> |  |       |  |          |
|                     |       |  |          | Di 16.           | 18.45 | Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant  | <b>6</b> |  |       |  |          |
|                     |       |  |          | Do 25.           | 18.30 | Duisburg „Schacht 4/8“ Düsseldorf Str                                      | <b>5</b> |  |       |  |          |