

PRO BAHN



REGIONALVERBAND
NIEDERRHEIN e.V.

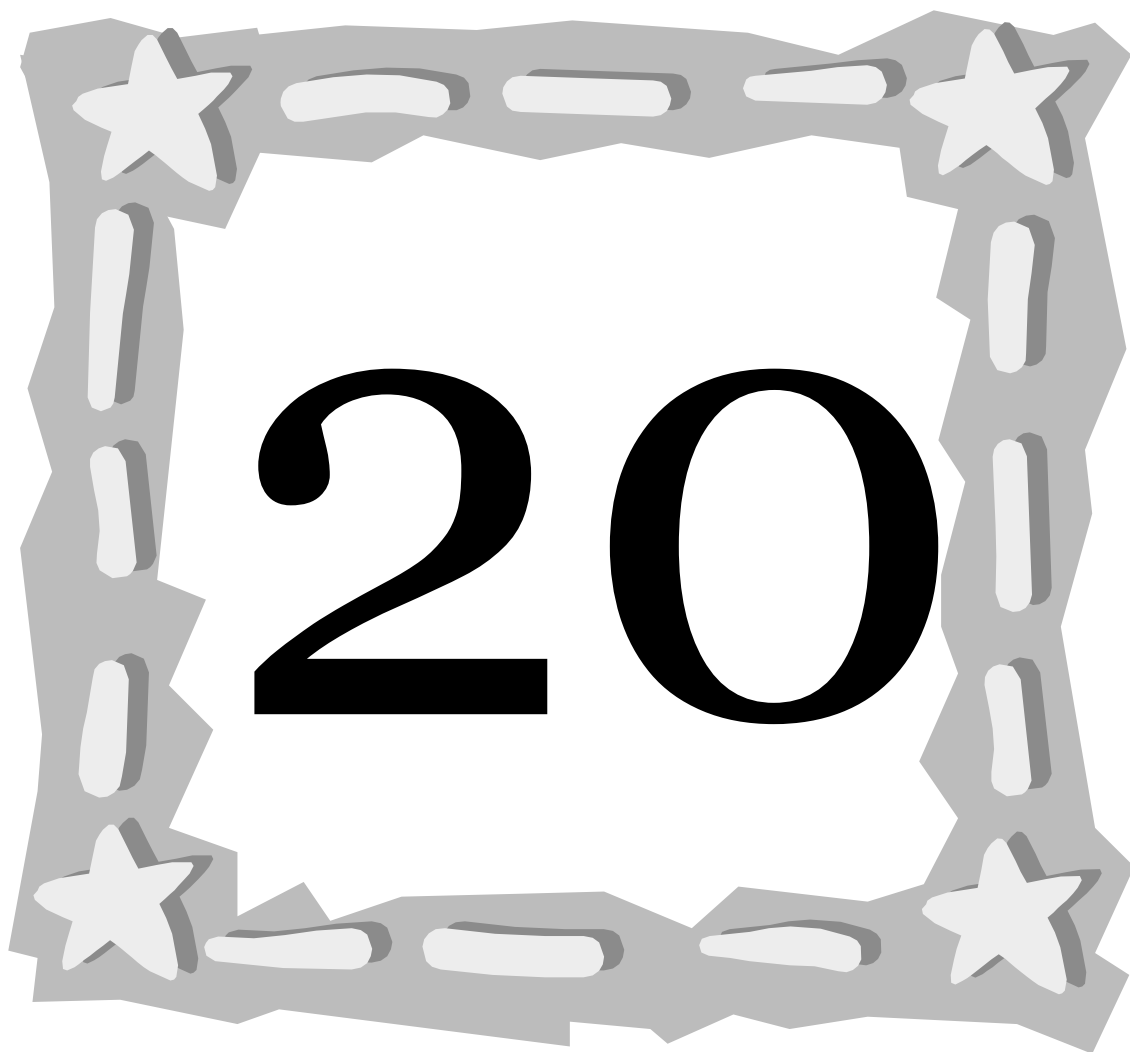
NiederRhein*info*

Nr. 1/2005

Januar – März 2005

20. Jahrgang

www.probahn-niederrhein.de



Inhalt:

Gratulation – 20 Jahr PRO BAHN am
Niederrhein

Rückblick und Ausblick, Ärgernisse und
Perspektiven

Linker Niederrhein: Schöne
Bescherung...

Das MetroExpress - Die Lösung für
NRW?

Kahlschlag im Kreis Viersen/Gute
Fahrt, schlechte Fahrt

Der Ostwall, die nächste Runde

Kurz gemeldet

Termine

Gratulation – 20 Jahr PRO BAHN am Niederrhein

Fast genau 12.00 Uhr ist es an einem herbstlichen Samstag im Oktober, als mich ein alter Freund und Kämpfer für die Ideen von PRO BAHN anruft: Axel Friese aus Mönchengladbach. Und dann überrascht er mich auf dem falschen Fuß: „Weißt Du, was in diesen Tagen ansteht?“ Mein Fragezeichen im Gesicht hat er wohl im Telefon quasi hören können, denn mir fällt gar nichts ein, was einen Hinweis gäbe auf den Grund seines Anrufs. Und dann klärt er mich auf: „Na, vor 20 Jahren haben wir doch den Regionalverband Niederrhein von PRO BAHN gegründet!“ Oh, wie peinlich, war ich es doch selbst, der dazu die ersten Vorbereitungen traf. Damals in den Zeiten eines Bundesbahn-Direktions-Präsidenten Dr. jur. Hanns Beck mit Dienstsitz in Köln. Ja, ja, solch schöne Titel trugen damals noch die oberen „vonne Bahn“. Und warum die Gründung? Nun ja, 3 Jahre zuvor war in Köln – also 1981 – der bundesweite Fahrgastverband von Karl-Heinz-Straka aus Wuppertal gegründet worden. Die Bezeichnung lautete noch anders: „Die Interessengemeinschaft der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel“. Viel zu sperrig, wie sich Jahre später rausstellte. Aber warum PRO BAHN am Niederrhein? Jüngere Mitglieder können es sich vielleicht gar nicht mehr vorstellen, welche Pläne in den Köpfen der Dbler waren, um die horrend steigenden Defizite aufzufangen: Stilllegungen. Punkt. Noch fuhren die Züge von Xanten nach Kleve, von Kleve nach Nijmegen/NL, noch donnerte nachts der D 416/417 von Amsterdam nach Klagenfurt (Österreich) via Krefeld gen Süden. Doch dann gab es diese Gedanken, die grenzüberschreitende Verbindung nach Nijmegen abzubauen, Kalkar vom Netz

zu nehmen und schließlich auf der Klever Strecke sogar „zurückzubauen“ bis Geldern (da dort die Zweigleisigkeit endet), ja, sogar ein Ende in Kempen war im Gespräch. Dieser fürchterliche Gedankenpark in manchen Kölner Köpfen hat leider zu vielen Entscheidungen geführt, die sich dann nicht mehr abwenden ließen. Aber ein Rückbau von Kleve bis Geldern konnte wenigstens vermieden werden, auch die „kleinere Lösung“, die Wegnahme des zweiten Gleises bis Krefeld. Erst mit der Bahnreform 1993 sah man spät ein, was man positiv mit Bahnstrecken machen kann: häufig befahren, Kunden locken, neues Wagenmaterial einsetzen etc. Doch bin ich schon zu weit mit meinen Gedanken. Was nämlich passierte 1984 im November? Einen Monat zuvor saß ich bei den „Eisenbahnfreunden Nijmegen-Kleve-Goch“ bei einer Ausstellung an einem Tisch und durfte für PRO BAHN werben. Und dann passierte der „Umbruch“ in meinem Kopf: Wenn PRO BAHN Sinn machen soll, dann muss es auch etwas vor Ort geben, um diese grausigen Pläne von Beck & Co. Wenigstens dem Bürger klar zu machen, ihn zu animieren, Sturm dagegen zu laufen, Bahn zu fahren und, tja, vielleicht auch Mitglied zu werden. Also: Aufrufe in der Presse entlang der damaligen KBS 470, bis runter nach Krefeld. Erste Rückmeldungen gaben mir die Hoffnung, dass es klappen könnte. Und so lud ich ein zu einem ersten Treffen im November 1984 in den „Gocher Hof“ direkt gegenüber dem Bahnhof. Erstaunlich viele kamen: 39 Personen. Und manche machten deutlich, dass das keine Eintagsfliege bleiben sollte. So traf sich dann ein Gründungskern einen Monat später an gleicher Stelle – da waren es zwar nur

noch 17, aber das reichte bei weitem für eine Gründung im Sinne der Satzung des neuen Vereins. Zwar hieß dann das geborene Kind noch längst nicht Regionalverband, aber eine Geschäftsstelle tat auch schon gute Dienste. Erst im Revolutionsjahr 1989 gab es auch eine Veränderung in dieser Hinsicht bei PRO BAHN. Aber das ist wieder eine weitere Geschichte...

„Daraus solltest Du doch was machen“, meinte also Axel Friese am Telefon an dem besagten Samstag im Oktoberherbst. Nun gut, als PRO BAHN 10 Jahre alt wurde, haben wir an der Gründungsstelle (mit eigenen Kabarett-Texten) gefeiert. Allein aus dieser Tatsache, dass es diese Lokalität nicht mehr gibt, lässt sich wohl schließen, dass es eine 20-Jahr-Feier nicht geben wird. Manches hat sich geändert. Auch die Hoffnung des Gründers von PRO BAHN, „in einem Jahr haben wir 10.000

Mitglieder“, hat getragen. „Schreib doch mal was zu diesem Jubiläum“ so der Friesesche Imperativ. „Immerhin sind wir beide doch wohl die letzten noch lebenden Gründungsmitglieder. Ein paar Zeilen reichen ja...“

Ich kenne mich: Es sind einige mehr geworden als „ein paar Zeilen“. Aber darin kommt wohl auch die Freude zum Vorschein, PRO BAHN am Niederrhein auf die Beine gestellt zu haben. Und natürlich auch die, dass es PRO BAHN am Niederrhein immer noch gibt. Allein 2 Fahrgastzentren bezeugen dies optisch. So rufe ich den alten Kämpen und vielen neuen, mir unbekanntem Streibern für ein sinnvolles Verkehrsmittel zu: „Herzlichen Glückwunsch – PRO BAHN am Niederrhein; ad multos annos!“

Franz Maxwill, Warendorf
(Gründer und Ehrenvorsitzender von PRO BAHN Niederrhein)

Rückblick und Ausblick, Ärgernisse und Perspektiven

Liebe Mitglieder von PRO BAHN,

wenn wir auf das zu Ende gegangene Jahr zurückblicken, gab es nicht nur Ärgernisse, sondern auch Grund zur Zuversicht. Ich möchte zwei „Highlights“ nennen, die miteinander zusammenhängen:

1. Die Deutsche Bahn AG hat sich dazu durchringen können, mittlerweile anzuerkennen, dass Kunden nicht nur Pflichten, sondern auch Rechte haben. Die erste Kundencharta markiert insofern einen längst überfälligen Schritt, der nun allerdings erheblicher Nachbesserungen im Detail bedarf. Bei Verspätungen ab 60 Minuten hat der Kunde Anspruch auf Entschädigung in Höhe von 20 Prozent des Fahrpreises. Nur zum Vergleich: Im Nachbarland Niederlande besteht bei

einer Verspätung von mehr als 30 Minuten Anspruch auf Erstattung von 50 % des Fahrpreises. In Spanien wird auf der Hochgeschwindigkeits-Strecke zwischen Madrid und Sevilla bei einer Verspätung von mehr als 5 Minuten der volle Fahrpreis erstattet!

2. Die rot-grüne Landesregierung in NRW hat einen Gesetzentwurf verabschiedet und in den Bundesrat eingebracht, der die Kundenrechte gegenüber den Verkehrsunternehmen noch einmal nachhaltig verbessert. Sollte dies zu bundesweiten gesetzlichen Regelungen führen, wäre dies ein großer Schritt in Richtung Verbraucherschutz.

Für den Schutz und die Rechte des Verbrauchers hat sich PRO BAHN immer wieder stark gemacht. Daher be-

trachte ich diese Veränderungen auch als einen Erfolg für unsere Arbeit.

2005 beginnt nun ein neues Jahr mit neuen Aufgaben und Herausforderungen. Es gilt weiterhin, den ÖPNV und den SPNV strukturell zu stärken und zu fördern. Darüber hinaus sehe ich es aber als unsere vordringlichste Aufgabe an, konkrete Angebotsverbesserungen zu erarbeiten und gegenüber Politikern und Aufgabenträgern zu fordern. Das betrifft in erster Linie den Personenverkehr, dessen bestehende Qualität optimiert werden muss, für den aber auch neue Verkehrsleistungen dringend nötig sind. Neue Strecken und Verbindungen (oder reaktivierte alte) müssen bestehende Verkehrsnetze sinnvoll erweitern; für bestehende Angebote ist zu prüfen, ob Pünktlichkeit, Taktdichte, Anschlüsse, Sauberkeit und Sicherheit ausreichend sind. Aber auch der Güterverkehr auf der Schiene, der seinen Beitrag zur Finanzierung von Infrastruktur leistet, braucht eine Lobby – nicht zuletzt, damit der Verkehrskollaps auf den Straßen und die damit verbundene Umweltbelastung nicht weiter zunehmen. Deshalb engagieren wir uns auch nach wie vor für den Eisernen Rhein auf der alten Trasse – trotz allem teilweise ausgesprochen demagogisch anmutenden Kirchturmdenken der Gegner dieses Projekts, allen voran einer Krefelder SPD-Abgeordneten, deren Name immer mehr Programm zu werden scheint...

Vielleicht kommt es unserer Arbeit ein Stück zugute, dass eine 2005 gültig werdende EU-Richtlinie verbindliche Grenzwerte für Feinstaub (wie Russpartikel aus Dieselmotoren) festschreibt und die Städte Düsseldorf, Duisburg, Essen und Dortmund die Luftbelastung senken müssen. Dies könnte bei intelligenten Konzepten den ÖPNV stärken

und aufwerten. Aber natürlich muss so etwas auch politisch gewollt sein.

Bei allem Bemühen unsererseits um einen attraktiven ÖPNV – was uns immer wieder ins Gesicht schlägt, sind die regelmäßigen Fahrpreiserhöhungen. Es ist nicht nur angesichts teilweise massiver Gehaltseinbußen von Arbeitnehmern und vielfältigen Verzichtappellen durch Wirtschaft und Politik ein falsches Signal, für Angebote ohne nennenswerte Qualitätsverbesserung höhere Preise zu verlangen. Sondern es ist die Mentalität der Selbstbediener, die allen, die mit ihrem Geld hart rechnen müssen, die Zornesröte ins Gesicht treibt. Als Musterbeispiel nenne ich hier diesmal nicht die Deutsche Bahn AG, sondern den VRR, der die Fahrpreise zum 1.1.2005 um durchschnittlich 4,5 % erhöht hat. Am 7. Oktober musste dessen Verbandsdirektor Herbert Napp (CDU) laut NRZ "einräumen, dass seit 1994 »etwa ein Drittel bis die Hälfte« der VRR-Mitarbeiter höher entlohnt worden sei, als dies das Beamtenrecht erlaube. Der VRR hat zurzeit 130 Mitarbeiter.

Bis dato war nur bekannt, dass die Bezüge von Martin Husmann, seit September 2003 bestellter Geschäftsführer, umstritten waren. Während Vorgänger Hubert Gleixner mit der Beamten-Besoldung B 6 (monatlich 7100 Euro) aus dem Dienst schied, sollte Husmann, Kreisdirektor in Mettmann, 7900 Euro monatlich (B 8) verdienen."

Die Kommunalaufsicht hatte daraufhin ihr Veto eingelegt und mehr als die Besoldungsgruppe B 2 (rund 5800 Euro – alle Zahlen beziffern übrigens das Grundgehalt) für nicht zulässig erklärt. Wer nun erwartet, hatte, dass hier schnellstens eine Korrektur vorgenommen wurde, irrte. Dass die Gehaltsobergrenze für den VRR laut Gesetz bei der Besoldungsstufe 2 erreicht gewesen sei,

habe man schlicht nicht bemerkt, so der Verbandsvorsteher Napp. Um die zu hohen Gehälter fortan aber ganz legal zahlen zu können, wurde der VRR am 28.09. mit der Mehrheit von CDU und Grünen in der Verbandsversammlung in eine Anstalt Öffentlichen Rechts umgewandelt. Damit unterliegen die Bezüge der Mitarbeiter nicht mehr der Beamtenbesoldung. Chef Husmann wurde laut Internet-Auskunft des VRR in die Besoldungsgruppe B 6, und nicht in B 8, eingestuft. Der Dortmunder Oberbürgermeister Langemeyer (SPD) trat daraufhin von seinem VRR-Vorstandsposten zurück, und auch der Chef der Ruhr-CDU, Norbert Lammert, erklärte: "Die ganze Angelegenheit ist hochgradig unerfreulich." Selbst aus dem VRR äußerten Mitarbeiter laut taz vom 08.10.: "Die CDU hat den Verband durch die Gehaltswünsche handlungsunfähig gemacht. Die ganze Arbeit des letzten Jahres ist zum Teufel."

Zu diesen Vorgängen schreibt Dagobert Ernst in der NRZ vom 8.10.2004: "Der VRR muss unter die Lupe genommen werden. Der ist eine Organisation im Gemenge zwischen Politik und Beamtentum, die nach Parteiproporz besetzt ist und offenkundig mehr der Sicherung parteipolitischer Pfründe dient (wie die Berufung des CDU-Manns Husmann mit einem offenkundig regelwidrigen Gehalt zeigt) denn der eigentlichen Aufgabe: Verkehr gut und effektiv zu organisieren. In Anbetracht der zu hohen Bezüge bekommt die Organisationsstruktur als »Zweckverband« jedenfalls eine ganz eigene Bedeutung..." Und die taz stellte schon am 13.7. fest: "Statt an den Verwaltungskosten zu sparen, erhöht der Verkehrsverbund Rhein Ruhr lieber die Preise."

Diese "Dreistigkeit" und "Selbstbedienungsmentalität" (so der Sprecher des

NRW-Innenministeriums, Ludger Harmeier) kann man als Ausdruck tiefer moralischer Verkommenheit der politischen Moral in unserer Republik geißeln, für die es in der aktuellen Gegenwart fast täglich wieder neue Beispiele gibt. Aber sie machen zugleich auf drastische Weise deutlich, wie ein (verkehrs)politisches Mandat auch ein willkommenes Einfallstor zu den Fleischtöpfen – zwar nicht Ägyptens, aber immerhin des unter so manchen Strukturkrisen leidenden Ruhrgebiets – sein kann. Und ein Aufsichtsratsmandat im VRR ist für unsere Politiker ein willkommenes "Zubrot".

Auf diesem Hintergrund fällt nicht nur ein fahles Licht auf die Preiserhöhungen der letzten Jahre. Nein, da kann man getrost auch die Frage stellen, ob das von vielen Politikern so hoch beschworene "Ehrenamt", dem sich auch PRO BAHN verpflichtet weiß, ein konstruktiver Beitrag zur demokratischen Gestaltung unseres Gemeinwohls ist oder – zynisch betrachtet – ein Stück nützliche Idiotie angesichts einer salonfähig werdenden Mentalität, die sich nicht mehr der öffentlichen, sondern eher der offenen Hand verpflichtet weiß.

Doch ich wünsche mir, dass dies alles unsere Arbeit nicht lähmt, sondern eher zeigt, wie unentbehrlich sachkundiges, überparteiliches und dennoch zuhöchst politisches Engagement ohne den Blick auf eigene Vorteile ist. Ich danke allen Mitgliedern, auch im Namen des Vorstandes, für ihre Kreativität und ihren Einsatz im Jahr 2004. Und für 2005 wünsche ich uns allen einen langen Atem, Beharrlichkeit und persönlich gute Gesundheit.

Ekkehard Starke
Regionalverbandsvorsitzender



Linker Niederrhein: Schöne Bescherung...

Dass nicht jeder Fahrplanwechsel uneingeschränkt Freude macht, ist eine Binsenweisheit. Diesmal hat es die Fahrgäste vom linken Niederrhein, die mit dem ICE via Köln und Schnellfahrstrecke Richtung Rhein-Main und weiter fahren wollen, ganz schön erwischt. Bisher gab es einen Direkt-ICE alle 2 Stunden ab Köln, Abfahrt zur Minute 27. Der Anschluss-RE aus Krefeld (der wiederum die RE10 aus Kleve anbindet) kam in Köln zur Minute 18 an. Der ICE wurde auch bei leichter Verspätung des RE erreicht. Ebenso in umgekehrter Richtung: Ankunft des ICE in Köln um 34, Abfahrt der RE nach Krefeld um 43. Also 9 Minuten Übergangszeit.

Seit dem 12.12.04 haben die DB-Fahrplaner jedoch beschlossen, den (zugegeben meist nicht voll ausgelasteten)

ICE über den neuen Flughafenbahnhof zu führen. Dazu wurde die Abfahrtszeit in Köln um 11 Minuten vorverlegt. Aus Richtung Süden kommt der ICE 10 Minuten später in Köln an. Das ganze hat zur Folge, dass der ICE just in dem Moment abfährt, wenn der Krefelder RE in Köln Hbf. einfährt und just in dem Moment in Köln eintrifft, wenn der Krefelder RE Köln verlässt

Welche Alternative bleibt, wenn man in Köln nicht fast eine Stunde warten und damit den (teueren!) Fahrzeitvorteil des ICE wieder zunichte machen will? Nun, Fahrt über Düsseldorf – eine halbe Stunde früher in Krefeld losfahren bzw. später ankommen, bei Wind und Wetter in einer der überdachten „Fahrradständer“

Manfred Beyer

Das MetroExpress-Konzept von PRO BAHN und Verkehrsclub Deutschland - Die Lösung für NRW?

Nordrhein-Westfalen hat - unbestreitbar - ein Verkehrsproblem: Insbesondere im Ruhrgebiet, sowie im dichter besiedelten Teil des Rheinlandes, zeichnet sich jeden Tag auf's neue folgendes Bild: Zur Hauptverkehrszeit kann man die Großstädte an Rhein und Ruhr kaum erreichen, verlassen oder durchqueren, ohne - je nach Wahl des Verkehrsmittels - kilometerlange Staus auf Autobahnen, Schnellwegen und Zubringern zu ertragen oder sich mit überfüllten, dauerverspäteten und veralteten Zügen herum zu plagen.

Einige Zeit lang wurde zur Lösung des Problems über eine mögliche Nutzung der Magnetschwebbahn Transrapid öffentlich nachgedacht. Diese Magnetschwebbahn sollte von Dortmund über Duisburg nach Düsseldorf unter dem Namen Metrorapid fahren und wurde im wesentlichen von SPD-Politikern favorisiert. Diese Variante gilt heute als zu teuer, für die

Fahrgäste als unattraktiv und somit für ungeeignet. Nach der politischen Beerdigung des Metrorapid war der Weg nun wieder frei für sachliche und problemorientierte Diskussionen und Konzepte:

PRO BAHN nutzte die Gunst des politischen Umfelds, um zusammen mit dem "Verkehrsclub Deutschland" (VCD) das gemeinsame Konzept des MetroExpress (ME) vorzustellen. Der ME soll die Attraktivität und die Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene in NRW erhöhen, somit mehr Verkehrsteilnehmer zum umweltfreundlichen Umsteigen bewegen.

Schneller Verkehr zwischen Dortmund und Düsseldorf und Bedienung der Regionen

Die Grundsäule des ME ist ein bis zu 200 km/h schneller Regionalverkehr im dichten Takt zwischen Dortmund über Duisburg nach Düsseldorf.

Im Gegensatz zur S-Bahn oder dem Metrorapid beschränkt sich dieser schnelle Regionalverkehr allerdings nicht auf die bloße Verbindung zwischen den großen Metropolen, sondern ergänzt und verdichtet sich durch das Einfädeln von zahlreichen Linien aus den Regionen. Dadurch sollen diese Regionen mit in das System integriert werden, in dem sie Direktverbindungen mit den wichtigen Verkehrszielen erhalten. Die Verbindungen werden hierdurch schneller, Umsteigezwänge reduziert.

Beispielhaft für das System der Ein- und Ausfädelung in die Hauptstrecke sei für die Nord-Süd-Achse die Linie ME 5 angeführt, welche den Takt zwischen Oberhausen/Duisburg und Düsseldorf verdichten soll, aber gleichzeitig den rechten unteren Niederrhein mit den Städten Emmerich und Wesel sowie das Rheinland mit den Städten Leverkusen, Köln und Bonn bis nach Koblenz bedient. Für die Ost-West-Achse steht die Linie ME 6 exemplarisch, welche (mit Anschluß aus Hannover) von Minden aus über Bielefeld, Hamm, Dortmund, Bochum, Essen und Duisburg, Krefeld nach Mönchengladbach führen soll. Diese Linie verdichtet somit die Hauptstrecke zwischen Dortmund und Duisburg, bedient aber auch die Regionen Ostwestfalen und den linken Niederrhein. Auf der Hauptstrecke Dortmund-Duisburg-Düsseldorf soll sich so, im Zusammenspiel mit der bestehenden S-Bahn, ein 10- bis 15-Minutentakt einstellen, so daß den verkehrlichen Ansprüche Rechnung getragen werden kann.

Neue Strecken und neue Fahrzeuge schaffen Qualität und Leistung

Die angedachte Verbesserung des Verkehrsnetzes erfordert durch die höhere Leistungsanforderung eine qualitative Aufwertung der bestehenden Infrastruktur und der bestehenden Fahrzeuge.

Bei der Realisierung des MetroExpress müssen folgende Einzelmaßnahmen in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden:

- Ausstattung der gesamten Strecke Hamm - Köln mit moderner Streckensicherungs- und Leittechnik
- Ausbau der Strecke Duisburg - Düsseldorf - Köln durch zusätzliche Gleise
- Knotenpunktmaßnahmen in Dortmund, Essen, Duisburg, Düsseldorf und Köln
- Viergleisiger Ausbau der Strecke Dortmund -- Hamm

Zwischen Hamm und Dortmund soll die Strecke viergleisig ausgebaut werden. Hier soll allerdings nicht eine Verlängerung der S-Bahn-Strecke (auf der Südseite) parallel zur bisherigen Strecke erfolgen, sondern flexibel, für Nah- und Fernverkehr, nutzbare Gleise entstehen.

Die Strecke Dortmund bis Duisburg soll im wesentlichen auf 160 km/h beschleunigt werden. Die Abschnitte Hamm bis Dortmund und Duisburg und Köln sind heute im wesentlichen für Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h ausgebaut.

Die Strecke zwischen Duisburg und Düsseldorf soll sechsgleisig ausgebaut werden. Diese Ausbaumaßnahme ist bereits im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan aufgenommen.

Zwischen Düsseldorf und Köln-Mülheim soll die derzeitige Fahrzeit des bislang bestehenden RegionalExpress (160 km/h) von 22 Minuten (Vergleich ICE: 13 Minuten) durch den Einsatz von Fahrzeugen mit einer Spitzengeschwindigkeit von 200 km/h verkürzt werden.

Ausbaumaßnahmen sind für diese Strecke auch in der Diskussion, wobei hierbei mehrere Optionen zur Wahl stehen: Evtl. durchgängiger zweigleisiger Ausbau der S-Bahn, drittes und viertes Ferngleis, Neubaustrecke für den Fernverkehr von Langenfeld nach K-Nippes (mit Rheinbrücke), zusätzliche Gleise zwischen Düsseldorf und Benrath.

Zusätzlich sollen die Kapazitäten der Hauptbahnhöfe in Köln, Essen, Duisburg und Dortmund erhöht werden. Insbesondere durch Erweiterung und Flexibilisierung der Bahnsteige.

Durch all diese Maßnahmen könnte auf die derzeit als im Bundesverkehrswegeplan als vordringlich eingestufte Ausbaumaßnahme Münster - Lünen etwaig verzichtet werden.

Die oben beschriebenen technischen und substantiellen Aufwertungen des Netzes erhöhen dessen Kapazität und Leistungsfähigkeit erheblich. In Kombination mit der Anschaffung neuer, kundenfreundlicher Fahrzeuge, welche auch die Vorzüge der ausgebauten Strecken voll ausfahren können, ist das Konzept somit geeignet, die Qualität und Leistung des Regionalverkehrsnetzes dauerhaft im Sinne des Kunden zu erhöhen.

Das Anforderungsprofil neuer Fahrzeuge beinhaltet unter anderem fahrgastfreund-

liche, an hohes Verkehrsaufkommen angepasste Türen, Mehrzweckabteile - auch geeignete für Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder - hohes Beschleunigungsvermögen, möglichst stufenloser Einstieg (Bahnsteighöhe 76 cm).

Weitere Informationen im Internet

Eine ausführliche Erläuterung der Metro-Express-Konzeption, unter anderem mit grafischer und tabellarischer Darstellung des geplanten Liniennetzes, Übersichten zur Erneuerung des Infrastruktur, Musterfahrpläne sowie technischen Details und Antworten zur Finanzierung findet man unter www.MetroExpress-NRW.de

Matthias Oomen

Kahlschlag im Kreis Viersen/Gute Fahrt, schlechte Fahrt

Einschränkungen im Westkreis

„TaxiBus fährt statt leerer Geisterbusse“ so war der Titel in den Zeitungen Mitte Dezember, als der Kreis Viersen sein ‚Neues BusNetz‘ mit einjähriger Verspätung vorstellte. Zum 10. Januar 2005 tritt der neue Fahrplan für den Nahverkehr in Kraft. Ausdünnung, Streichung, Anrufbus. So sind die Schlagworte für den Westen im Kreis Viersen. Verbesserungen gibt es bei den beiden Schnellbussen SB83 und SB88. Dafür wird die Linie 13 zwischen Mönchengladbach und Niederkrüchten nur noch im 60 Minutentakt (Sonntag 2Stundentakt) verkehren. Hinter Niederkrüchten erfolgt eine wirre Anbindung durch die neuen Linie 011 und 012. Fast alle Fahrten als Taxibus nur nach vorheriger Anmeldung.

Auch zwischen Mönchengladbach und Viersen wird der Busverkehr werktags auf einen 20 Minutentakt halbiert. Die Linie

009 endet in Mönchengladbach am „Wegweiser“ (Nomen est omen?).

Wohin ein TaxiBus oder anders genannt Anrufsammeltaxi (AST) führt, zeigt sich in Nettetal. Dort wird das System nach einigen Jahren erheblich zusammen gestrichen und den Fahrgästen wieder ein mit Umsteigen und Wartezeiten verbundene Nutzung des Bussystems zugemutet. Gerade ältere Fahrgäste haben das Nachsehen.

Aus meiner Sicht ist das neue BusNetz die Vorstufe zum Scheitern und damit zur endgültigen Aufgabe eines nutzbaren ÖPNV im Kreis Viersen. In ein paar Jahren wird sich der Kreis ganz aus seiner Verantwortung ziehen und die Bewohner der Fläche können dann schauen, wie sie ohne Auto wegkommt. Die im Osten Deutschlands schon einsetzende Landflucht wird dann auch hier zunehmen.

Roland Stahl

Bessere Anbindung Tönisberg, Verschlechterung für Berufspendler

Zum 10. Januar 2005 ist der neue Fahrplan für den Nahverkehr in Kraft.

Erstmalig besteht nun ein Stundentakt zwischen dem Ortsteil Tönisberg und Kempen. Durch einen Taxibus der unter der Hotline; Tel. (01803) 504031 (9ct/Min)

mind. 30 Min. vor Abfahrt bestellt werden muss, werden die langjährigen Forderungen des Fahrgastverband PRO BAHN an einer besseren Anbindung von Tönisberg an Kempen erfüllt. Bleibt zu hoffen, dass in den weiteren Planungen auch der Bereich Helmeskamp am ÖPNV berücksichtigt wird.

Erfreulich ist, dass sich die Anschlüsse am Bahnhof Kempen etwas verbessert haben. Umsteiger im Kempen Bf. haben jetzt einen Übergang an die Regionalbahn. Auch hat sich das Angebot an den Wochenenden etwas verbessert. Doch leider wird die Autoschlange am Kempenener Bahnhof in den Abendstunden nicht weniger, da Aufgrund des Wegfalls der Buslinie 066 zwischen Kempen und St.Hubert nur noch ein Stundentakt besteht. Für den Fahrgastverband ist es nicht nachvollziehbar, dass dem Gutachten des Planungsbüro Hoppe gefolgt und

die Busverbindung zwischen Krefeld und Kempen massiv verschlechtert wurde. Die Buslinie 066 zwischen Krefeld und Kempen ist als sogenannter „Parallelverkehr“ zur bestehenden Regionalbahn zwischen Krefeld und Kempen ersatzlos dem Rotstift zum Opfer gefallen. Leider wurden die vielen Berufspendler zwischen Rheinstrasse und Moritzplatz und Kempen Bf und St.Hubert nicht berücksichtigt, die jetzt extrem stark betroffen sind.

Rheinstrasse und St.Hubert sind jetzt Fahrzeiten zwischen 29 Minuten und 70 Minuten zum Teil mit mehrmaligem Umstieg einzuplanen. Ob man so Berufspendler gewinnen kann ist mehr als fraglich. PRO BAHN fordert schnellst möglich, den Halbstundentakt der Buslinie zwischen Krefeld und Kempen wieder herzustellen.

Klaus Hegmanns

Der Ostwall, die nächste Runde

Eines der Themen, denen sich der neue OB Kathstede - gemäß der letzten Kommunalwahl - verstärkt widmen will, ist die Umgestaltung des Ostwalls. Dies ist ein Dauerbrenner und heikles Eisen für Krefeld, handelt es sich doch um "die" Prachtallee alter Zeiten, die in den letzten Jahren viel von ihrem Glanz verloren hat und wieder genesen soll. Mit diesem Thema hatte man sich Mitte der neunziger Jahre im Zusammenhang mit dem Rahmenplan Innenstadt schon ausgiebig beschäftigt, kam aber nach bekannter Krefelder Art nicht zu einem Ergebnis und so wurde erst einmal alles zu den Akten gelegt. Jetzt sind die Weichen für eine Neurunde gestellt. Eine neue Planungsgruppe unter OB Kathstede hat dazu erstmals am 8.12.04 getagt, wobei es natürlich nur um einen Austausch von Vorstellungen der einzelnen Beteiligten (Parteien, SWK, Bürgervereine, IG Ostwall, Forum 2000) gehen konnte. Sollten sich

nach den Jahren keine anderen Einsichten bei gewissen Interessengruppen oder Parteien durchgesetzt haben, ist damit zu rechnen, dass wieder beim ÖPNV versucht werden wird, Änderungen im negativen Sinne zu erwirken, die möglicherweise zu einer komplizierteren Erreichbarkeit der Innenstadt für Bus- und Bahnbenutzer führt. Bei allem Wohlwollen für eine optische Aufwertung des Ostwalls sollte es möglich sein, beides unter einem Hut zu bekommen, notfalls unter Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs.

Ersten Meldungen zufolge deutet manches darauf hin, dass die Befürchtungen nicht ganz grundlos sind. So wurden die SWK vom OB damit beauftragt zu prüfen, inwieweit der Bus- und Bahnverkehr entzerrt werden kann. Es soll allerdings auch der Durchgangsverkehr unterbunden und nur noch Zielverkehr möglich sein.



Die nächste Gesprächsrunde ist laut Presse für Januar/Februar 2005 geplant. PRO BAHN wird die Fortsetzung aufmerksam beobachten und wenn erforderlich, sich zu Wort melden. In einem Schreiben an den OB wurde er über unsere Vorstellungen informiert, als da wären:

- Die Gleisanlagen sind in der Form beizubehalten, dass die Kapazitäten für einen maximalen Betrieb sämtlicher Linien ausreichend zu bemessen sind.
- Erforderlich ist eine Vergrößerung der Bahnsteige (Engpässe bei Hochbetrieb).
- Notfalls Verlegung der Endstelle der Linien U70/76 zum Nordwall, Höhe

Hauptpost, und dabei Platz für 2 kompl. Züge für Notfälle.

- Beibehaltung des Schienenverkehrs in der jetzigen Form, d.h. Verlauf aller Linien einschl. U70/76. Zusätzlich ist auch die U70 nachmittags zum Ostwall zu verlängern.

Geändert hat sich an diesen Forderungen seit der letzten Runde nichts. Gespannt sein darf man darauf, ob der Arbeitskreis diesmal erfolgreich zu einem Abschluss kommen wird und der ÖPNV möglichst ohne Federnlassen beibehalten werden kann.

Joachim Meyer

Kurz gemeldet

ÖPNV - Finanzierung

Anfang des Jahres haben die Koalitionsfraktionen die ÖPVN-Pauschale, aus der die kommunalen Aufgabenträger unter anderem die Erstellung von Nahverkehrsplänen, die Förderung von Fahrplan- und Tarifmaßnahmen sowie Investitionsmaßnahmen mitfinanzieren, erheblich gekürzt. Nunmehr droht mit einer vorgesehenen Änderung von Verwaltungsvorschriften zum ÖPNV-Gesetz eine weitere Reduzierung bei den Investitionen. Damit würde sich die Landesregierung von einer seit Jahrzehnten bewährten Lastenverteilung für einen leistungsstarken ÖPNV verabschieden. Nach Auffassung des Landes sollen die Kommunen Fördermittel des Bundes (GVFG) in Anspruch nehmen. D. h., dass damit auch Maßnahmen von landesentwicklungsplanerischer Bedeutung von der Finanzierungsbereitschaft des Bundes abhängen werden.

Darüber hinaus ist die Streichung der Förderung von Planungs- und Vorbereitungskosten für Vorhaben des ÖPNV-Ausbauplanes vorgesehen. Damit ist ein sinnvoller Ausbau und eine Weiterorientierung des ÖPNV sehr in Frage gestellt.

Erste Leuchtanzeigetafeln in Betrieb

Mitte November 2004 wurden im Haltestellenbereich Ostwall/Rheinstr., Krefeld, die dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen in Betrieb genommen. Dabei gab es auch einige Änderungen bei den Haltepositionen diverse Buslinien. So halten die Linien 927 und 072 stadtauswärts nicht mehr vor dem etwas abseits gelegenen Hamburg-Mannheimer-Haus, sondern jetzt gemeinsam mit den anderen SWK-Linien. "Außen vor" bleiben bei den neuen Anzeigen diverse RVN-Linien sowie die Rheinbahn. Inwieweit sich das ändert, bleibt abzuwarten. Zur Finanzierung: 90% der Kosten tragen Bund und Land. Kosten pro Gerät: 30.000€.

78 Busse mit Niederflertechnik

Mit dem Kauf von 8 neuen Bussen (Mercedes Citaro) setzen die SWK nun regelmäßig Niederflerbusse ein (bei Ausfällen o.ä. kommen aber immer noch hochflurige Exemplare zum Einsatz). Die neuen Busse bieten eine weitere Komfortsteigerung (z.B. zusätzlich ausfahrbare Rampe, neues Innendesign). Fragt sich jetzt nur, wann die Straßenbahnen dran sind.

Informative Internetseite zur ehemaligen Boxteler Bahn:

http://de.wikipedia.org/wiki/Boxteler_Bahn
Hier findet man viel Interessantes und Spannendes zur Boxteler Bahn...

Gocher Bahnhof verkauft

Im Zuge der von der DB betriebenen Veräußerungsaktion ausgewählter Bahnhöfe an die Kommunen wurde jetzt – wie z.B. auch schon in Geldern geschehen – der Gocher Bahnhof an die Stadt verkauft. Natürlich hat diese bestimmte Vorstellungen für die zukünftige Gestaltung und Nutzung des Bahnhofs einschließlich seines nicht für den DB-Betriebsablauf bestimmten Umfelds.

Wie der Bürgermeister versichert, soll in jedem Fall der von einer privaten Fahrkarten-Agentur betriebene Vertrieb von Fahrkarten unangetastet bleiben, wie überhaupt Veränderungen bezüglich der Nutzung und Erweiterung auch mit uns von PRO BAHN besprochen werden soll (zumal sich im Bahnhof auch unser Fahrgastzentrum mit Archiv befindet).

Wir freuen uns jedenfalls über das gute Verhältnis, das wir mit den zuständigen städtischen Funktionen der Stadt Goch haben und hoffen, dass sich die Kaufentscheidung positiv auf den Bahnhof und ggf. neue Aspekte (auch in Hinsicht touristischer Nutzung) niederschlägt.

Ansprechpartner im Regionalverband Niederrhein:

Vorsitzender: Ekkehard Starke

Haagstraße 14, 47441 Moers

Tel: 02841 / 9391280

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: Dipl.-Ing. Frank Michalzik

Bahnhofstraße 85 a, 46499 Hamminkeln

Tel: 028 57 / 91 59 92

BG5: offen

BG 6: Roland Stahl

Adresse siehe Schriffführer

Schatzmeister: Martin Wenzel

Forstwaldstraße 672, 47804 Krefeld

Tel: 02151 / 31 22 17, Fax: 02151 / 33 14 09

Schriffführer, NI-Redaktion und Webmaster:

Roland Stahl, Myllendonker Straße 52

41065 Mönchengladbach

Tel: 02161 / 65 09 14, Fax: 0211 / 798 1143,

e-Mail: BG6@probahn-niederrhein.de

NI-Redaktion: niederrhein-info@probahn-niederrhein.de

Beisitzer Güterverkehr: Klaus Hegmanns

Orbroicher Straße 16

47906 Kempen, Tel: 02152 / 8462

e-Mail: gueterverkehr@probahn-niederrhein.de

Internet:

www.probahn-niederrhein.de

e-Mail: info@probahn-niederrhein.de

Impressum:

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband Niederrhein e.V.

Auflage: 300 Exemplare

Erscheinungsweise: 4x jährlich

V.i.S.d.P.: Roland Stahl, Adresse siehe oben

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben

nicht unbedingt die Meinung der Redaktion

wieder!

Redaktionsschluss: 31. Dezember 2004

Nächste Ausgabe: Anfang April 2005

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

Einsendeschluss: Mitte März 2005

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 2005				April 2005							
Sa 08.	15.30	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch Vom 1.1.05 verlegt	1	Do 10.	19.00	Moers, „King Du“, Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	2	Sa 02.	15.30	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1
Di 11.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4	Di 15.	18.45	Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	6	Di 12.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4
Mi 12.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	3	Do 24.	18.00	entfällt. Zurzeit keine Sitzungen der BG5 Bitte an BG 2 wenden!	5	Mi 13.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	3
Do 13.	19.00	Moers, „King Du“, Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	2	März 2005				Do 14.	19.00	Moers, „King Du“, Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	2
Di 18.	18.45	Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	6	Sa 05.	15.30	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1	Di 19.	18.45	Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	6
Do. 20.	19:00	Treffen der ‚Belangengroep‘ im Kernwasserwunderland Kalkar		Di 08.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4	Do 28.	18.00	entfällt. Zurzeit keine Sitzungen der BG5 Bitte an BG 2 wenden!	5
Do 27.	18.00	entfällt. Zurzeit keine Sitzungen der BG5 Bitte an BG 2 wenden!	5	Mi 09.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	3	<p>Terminplan gültig vom Januar 2005 bis zum April 2005. Alle Termine und aktuelle Änderungen sind auch im Internet unter www-probahn-niederrhein.de/termine zu finden.</p>			
Februar 2005				Do 10.	19.00	Moers, „King Du“, Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	2				
Sa 05.	15.30	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1	Di 15.	18.45	Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	6				
Di 08.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4	Do 24.	18.00	entfällt. Zurzeit keine Sitzungen der BG5 Bitte an BG 2 wenden!	5				
Mi 09.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	3								