

PRO BAHN



**REGIONALVERBAND
NIEDERRHEIN e.V.**

NiederRheininfo

Nr. 1/2008

Januar - März 2008

23. Jahrgang

www.probahn-niederrhein.de



Güterverkehr auf dem Eisernen Rhein. Leider nur eine historische Aufnahme
(4.5.1985 Dalheim Grenze; Roland Stahl)

Inhalt:

Vorwort der Redaktion

Überraschung bei der VRR-Tarifstrukturreform

NVN und VRR

SPNV im VRR – weiter streichen oder
nachbestellen?

Neues vom Eisernen Rhein

Neues Busnetz in Kamp-Lintfort

Stille Nacht am Niederrhein

Niers-(Express)-Draisine soll in diesem

Frühjahr starten

Viele Aktivitäten auf unserer Internet-Seite

Vermischtes

Termine

Vorwort der Redaktion

Ab dieser Ausgabe bilden wieder zwei Personen das Redaktionsteam. Nachdem die Redaktion des Niederrhein-Infos im Sommer 2007 von Matthias Oomen auf Roland Stahl zurückgewechselt hat, ist jetzt auch unser Schatzmeister Martin Wenzel Mitglied der Redaktion.

Somit wird die Last der Arbeit auf zwei Schultern verteilt. Dank an Martin, dass er diese Arbeit übernommen hat.

Alles Gute für 2008 und viel Spaß beim Lesen

wünscht die NI-Redaktion

Roland Stahl

Martin Wenzel

SPNV im VRR – weiter streichen oder nachbestellen?

Von Lothar Ebberts

Weiterhin schwelt der Streit zwischen VRR und DB Regio (wir berichteten) um die Bezahlung der Nahverkehrsleistungen aus dem großen Verkehrsvertrag von 2004, der den Betrieb auf allen Linien, die bisher noch nicht ausgeschrieben wurden, umfasst. Jetzt droht eine erneute Verschärfung: Die DB droht, ab März erneut die Sonderleistungen, also vor allem die Zusatzfahrten zu Bundesligaspielen, einzustellen. Ab Juni soll dann der Takt auf den S-Bahn-Linien von 20 auf 30 Minuten gedehnt werden. Zu erwarten ist, dass der VRR versuchen wird, dies mit einstweiligen Verfügungen zu verhindern.

Welche Brisanz dieser Konflikt für die Finanzlage des VRR hat, zeigt ein Blick in den SPNV-Etat des VRR für das Jahr 2008. Betrachtet über alle Verkehrsverträge beträgt die Lücke zwischen Aufwand und Ertrag 33,4 Mio. € (Alt-VRR 32,6 Mio. €, NVN 0,8 Mio. €). Dem stehen Forderungen an SPNV-Unternehmen aus Vorjahren gegenüber, meist wegen ausgefallener Leistungen oder Pönale für Verspätungen, so dass die tatsächliche De-

ckungslücke auf 19,4 Mio. € (davon 18,9 Mio. € im Alt-VRR) schrumpft. Auch die jetzt beschlossene Tarifstrukturreform im VRR kann dies nicht grundsätzlich ändern, da nur bei den Bruttoverträgen die Einnahmeverantwortung beim VRR liegt; der große Verkehrsvertrag ist aber ein Nettovertrag. Zudem liegt die Kostendeckung im SPNV nur bei rund 27%.

Hervorgerufen wird diese Deckungslücke durch verschiedene Ursachen: Zum einen entfällt der bislang gewährte Rabatt beim DB-Vertrag in Höhe von 0,3552€ pro Zugkilometer, der bisher für früher vom Land geleistete Fahrzeugförderung gewährt wurde. Dies macht allein rund 11 Mio. € aus. Hinzu kommt die volle Durchreichung der Kostensteigerungen bei Energie, Personal sowie Trassen- und Stationsgebühren. Auch das Land NRW hat durch die neue SPNV-Pauschale die verfügbaren Mittel nur minimal erhöht, bei einer Dynamisierung um übliche 1,5% wären rund 11 Mio. € mehr in die Kasse des VRR geflossen.

Bei Betrachtung dieser Zahlen zeigt sich die Bedeutung der zwischen VRR und DB Regio strittigen Summe von 45

Mio. € pro Jahr: Sollte die DB in diesem Streit obsiegen, muss der VRR für 2008 rund 18,9 Mio. € nachschießen bzw. in entsprechendem Umfang Leistungen abbestellen, was gut 2 Mio. jährliche Zug-Km ausmachen würde (die jetzige Sparrunde betrug im Alt-VRR 0,78 und im NVN 0,24 Mio. Zug-Km). Bei einem Erfolg des VRR wären rund 26 Mio. € vorhanden, die sowohl zur Senkung oder Abschaffung der kommunalen SPNV-Umlage im Alt-VRR als auch zur Nachbestellung gestrichener Zugverbindungen eingesetzt werden könnte. Sollte sich dieser Rechtsstreit über mehrere Jahre hinziehen – und alle Zeichen deuten darauf hin, dass dieser Grundsatzstreit

mit Signalwirkung für andere Aufgabenträger bis zur höchstrichterlichen Rechtssprechung durchgezogen wird – kumulieren sich die entsprechenden Beträge weiter.

Die Finanzierungslücke für den NVN-Bereich beträgt für 2008 rund 462.000 € und wird durch Entnahme aus einer Sonderrücklage gedeckt. Da der Streit zwischen VRR und DB Regio den NVN nicht direkt betrifft, müsste in den Folgejahren hier auch das strukturelle Defizit durch weitere Leistungseinsparungen bzw. durch das Ergebnis der Ausschreibung des Niers-Rhein-Emscher-Netzes mit u.a. dem RE 10 und der RB 31 gedeckt werden, das aber erst ab 2010 wirksam würde.

Stille Nacht am Niederrhein

Von Lothar Ebbers

In den letzten Jahren und Jahrzehnten haben sich die Gewohnheiten vieler Menschen an Weihnachten deutlich verändert. Gerade jüngere Leute gehen auch am Abend des Heiligabends aus, ältere Menschen besuchen Verwandte oder Bekannte, so dass die früher übliche Totaleinstellung des öffentlichen Verkehrs bis zum Vormittag des 1. Weihnachtstags inzwischen wohl nicht mehr zeitgemäß ist. Während im SPNV inzwischen fast im ganzen VRR- und NVN-Bereich der normale Samstagsfahrplan inklusive der Nachtverbindungen gefahren wird, bieten die kommunalen Verkehrsbetriebe ein unterschiedliches Bild: Bei vielen hat sich in den letzten Jahren als Standard ein stündliches NachtExpress-Angebot ab dem frühen Abend bis in die Nacht oder lückenlos bis zum nächsten Morgen herausgebildet.

Letztes Jahr hat auch die Rheinbahn in Düsseldorf ein entsprechendes Angebot eingeführt und verzichtet seitdem auf die sonst übliche Absperrung der U-Bahn-Zugänge mit Flatterband. Ein anderes Bild im Bereich unseres Regionalverbands: Sämtliche Verkehrsbetriebe beenden gegen 16 oder 17 Uhr den Betrieb und nehmen ihn auch erst am Vormittag des 1. Feiertags wieder auf. Einzige Ausnahme ist der NE 9 der Mülheimer Verkehrsgesellschaft, der rund um die Uhr stündlich vom Duisburger Hauptbahnhof nach Mülheim verkehrt. Neben Duisburg, Krefeld und Mönchengladbach gibt es in NRW nur vier weitere Oberzentren mit ähnlicher Praxis: Aachen, Hagen, Siegen und Paderborn, während selbst die Vestische ihr NE-Netz für Städte wie Herten oder Datteln anbietet.

Überraschung bei der VRR-Tarifstrukturreform

Von Lothar Ebberts

Bei der im Dezember von den VRR-Gremien verabschiedeten Tarifstrukturreform, die ab dem 1.8.2008 gelten wird, hat es ein überraschendes Ergebnis gegeben. Zwar wurde die Einführung einer vierten Preisstufe beschlossen, aber in anderer Form als ursprünglich geplant. War bis dahin vorgesehen, die Preisstufe B nur noch für zwei benachbarte Städte gelten zu lassen und für die Preisstufe C zahlreiche "Regionen" als Gültigkeitsbereiche zu definieren, so bleibt jetzt die Preisstufe B unverändert (ein Tarifgebiet und alle angrenzenden). Die Preisstufe C wird definiert als zwei aneinander grenzende Tarifgebiete und alle angrenzenden (insgesamt über 120 mögliche Kombinationen). Die Preisstufe D gilt dann im Gesamtnetz. So müssen nur die Zeitkartenkunden mit der bisherigen Preisstufe C sich für eine neue Gültigkeit entscheiden, weniger als 10% der betroffenen Zeitkarteninhaber, wobei der VRR aufgrund der Marktforschung damit rechnet, dass der größere Teil die neue Preisstufe C wählen wird.

Ein weiteres Element der Reform: In insgesamt 17 Städten wird die Preisstufe A zunächst nur bei den Zeitkarten teurer als in den übrigen, begründet mit dem höheren Angebot und den daraus resultierenden Nutzungsmöglichkeiten. Die neue Preisstufe A2 gilt demnach in allen kreisfreien Städten außer Bottrop sowie im Tarifgebiet Neuss/Kaarst, in den übrigen gilt die Preisstufe A1. Diese Aufteilung war zunächst auch für die Preisstufe B angedacht, wurde wegen der Beibehal-

tung der bisherigen Gültigkeit aber fallen gelassen.

Unverändert bleibt die Gültigkeit der nur verbundweit angebotenen Schoko-, Bären- und SemesterTickets. Ebenso gilt das Ticket 2000 abends und am Wochenende weiterhin im ganzen VRR, eine Fahrt über den Gültigkeitsbereich einer Zeitkarte hinaus ist auch zukünftig mit einem Zusatzticket möglich. Auch die Zwei-Waben-Regelung der Preisstufe A für Fahrten zwischen zwei benachbarten Stadtteilen verschiedener Städte bleibt erhalten (einzelne Änderungen der Abgrenzung gibt es in Düsseldorf und Wuppertal); wenn eine der beteiligten Städte zu den 17 großen zählt, gilt auch hier die Preisstufe A2.

Die Tickets in den Preisstufen A1 und B verteuern sich um rund 4 bis 5%, die Zeitkarten der Preisstufe A2 um gut 7%. Die Preisstufe C wird etwa 2% billiger, während die Tickets der Preisstufe D überwiegend 15 bis 20% teurer sind als die der bisherigen Preisstufe C, ebenso das BärenTicket. Nur bei den TagesTickets der Preisstufe D wird die Erhöhung durch die Preise der SchönerTagTickets gedeckelt. Die Preissprünge zwischen den Preisstufen B und C, die bei den Einzel- und 4erTickets bei über 120% lagen, verringern sich, liegen aber immer noch knapp über 100%, was angesichts der nur geringfügig weiteren Fahrmöglichkeiten (in der Regel vier gegenüber drei Tarifgebieten) deutlich zu hoch ist. Insgesamt beträgt die Erhöhung im gewichteten Mittel 5,5%, die Abwanderung von Kunden wird mit knapp über 1% prognostiziert.

Die erhöhte Tarifergiebigkeit bei größeren Reiseweiten war bereits im Verkehrsvertrag zwischen VRR, NVN und DB Regio vereinbart und ist ebenfalls Voraussetzung für die allseits gewünschte Übernahme des VRR-Tarifs im Bereich der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN), um die so entstehenden Einnahmeausfälle begrenzen zu können. Der VRR schließt nicht aus, dass es dabei zu einer fünften Preisstufe für besonders lange Fahrten (zum Beispiel Kleve – Dortmund) kommen kann. Als frühestmöglichen ehrgeizigen Zielzeitpunkt für die Umsetzung nannte der VRR den August 2009, während von Seiten der VGN verlautete, dass man im Jahre 2009 den Einführungszeitpunkt bekanntgeben wolle.

Tariferhöhungen sind für einen Fahrgastverband nie ein Grund zum Jubeln, und eine Strukturänderung erzeugt immer große Unruhe bei den betroffenen Fahrgästen, die sich neu mit den für sie günstigsten Möglichkeiten vertraut machen müssen. Wenn man dies in Betracht zieht, ist die jetzt beschlossene Reform ein Weg in die richtige Richtung, um die strukturellen Schwächen und Ungerechtigkeiten des bisherigen Tarifmodells zu reduzieren, ohne zugleich zu unübersichtlich zu werden. Und die jetzt gefundene Preisstufenstruktur wird mindestens ein Jahrzehnt beibehalten werden, denn der 1980 eingeführte VRR-Tarif ist bisher nur einmal in zwei Stufen (Zeitkarten und Bartarif) reformiert worden. Vorteil der jetzt gefundenen Lösung ist der eingegrenzte Umstellungsaufwand (überwiegend für die Preisstufe C) bei den Verkehrsbetrieben und die Verwendung einer bereits bekannten Raumabgrenzungsdefiniti-

on auch für die neue Preisstufe C. Nachteilig ist, dass gegenüber den ursprünglichen Entwürfen die Aufteilung der fünf großen Städten in zwei Tarifgebiete erhalten bleibt und jetzt auch bei noch weiteren Entfernungen relevant wird. So kommt es dazu, dass zwischen Essen und Düsseldorf zukünftig die Preisstufen B, C und D gelten, ebenso zwischen Essen und Dortmund.

Auch die Aufteilung der Städte in die Preisstufen A1 und A2 ist nicht voll befriedigend: das Angebot in Düsseldorf unterscheidet sich schon sehr stark von dem in Krefeld, so dass aus Fahrgastsicht hier auch mehr als zwei Kategorien denkbar sind, zumal ein Preisunterschied von 2 bis 2,5%, wie er zunächst gelten wird, gewiss nicht das Ende dieser Differenzierung darstellen wird. Der als Beispiel herangezogene VRS fordert in Köln und Bonn bis zu 30% höhere Preise als in den anderen Städten, wobei dort Leverkusen schon zu den restlichen Städten zählt. Im VRR sollte aber stärker auch die soziale Differenzierung zwischen den Städten beachtet werden, denn da liegen zwischen Düsseldorf und Gelsenkirchen schon Welten. Eine Ausweitung dieser Splitting der Preisstufe A auf den Bartarif sollte aber möglichst unterbleiben, da sonst z.B. die 4erTickets nicht mehr freizügig im gesamten Verbund nutzbar wären. So müsste innerhalb von Tönisvorst oder nach Kempen oder Greifath das Ticket der Preisstufe A1 verwendet werden, von St. Tönis nach Krefeld Mitte käme man aber nur mit Preisstufe A2.

In den nächsten Jahren wird es darauf ankommen, die Spreizung zwischen Preisstufe B und C im Bartarif auf ein sinnvolles Maß herabzusetzen, damit



Fahrgäste nicht dazu animiert werden, den gültigen Tarif durch „Stückeln“ mit anderen Preisstufen zu unterlaufen, was zwar nicht erlaubt, bei sowieso notwendigem Umstieg aber immer problemlos möglich ist.

Bei der Integration des Niederrheins muss auch auf eine verträgliche Zuschneidung der Tarifgebiete geachtet werden, da bei Nutzung der jetzt in der VGN benutzten Tarifgebiete eine Fahrt von Wesel bis Oberhausen (27 Km) bereits in Preisstufe C und eine Fahrt

bis Duisburg Mitte (35 km) sogar in Preisstufe D fiel. So würde die gewünschte Einführung des VRR-Tarifs durch massive Preissteigerungen im Bartarif gerade auf der stärksten Achse erkaufte. Auch die trickreiche Gestaltung der Grenzen zwischen Wesel, Rees und Hamminkeln, nach der zwischen Wesel und Rees immer Hamminkeln liegt, obwohl die Buslinie 86 direkt von Wesel-Bislich nach Rees-Mehr fährt, sollte im VRR-Tarif der Vergangenheit angehören.

NVN und VRR

Von Lothar Ebberts

Seit dem 1.1.2008 wird der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in NRW nur noch von drei Dach-Zweckverbänden koordiniert und geplant. Zu diesem Zweck ist der Nahverkehrszweckverband Niederrhein (NVN) dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Anstalt öffentlichen Rechts (VRR AöR) beigetreten und entsendet Vertreter in die dortigen Gremien. Die beiden Zweckverbände VRR und NVN bleiben erhalten, die Geschäftsstelle des NVN wird aufgelöst, ihre Aufgaben übernimmt die VRR AöR. Auch die üb-

rigen Zweckverbände in NRW bleiben erhalten und behalten ihre Geschäftsstellen, während im Rheinland und in Westfalen-Lippe neue Dach-Zweckverbände mit neuen Geschäftsstellen gebildet wurden. Dass diese Umorganisation nicht unbedingt zu Einsparungen führt, zeigt die Personalentwicklung bei VRR und NVN: Während durch die Auflösung der NVN-Geschäftsstelle 1,2 Planstellen entfallen, werden bei der VRR AöR zur Integration des Niederrheins 1,5 Planstellen neu eingerichtet.

Neues vom Eisernen Rhein

Von Roland Stahl

Nachdem im November ein weiterer Teil zum Gutachten bzgl. der Möglichkeiten über den Ausbau des Eisernen Rheins veröffentlicht wurde, hat sich Anfang Dezember 2007 der Landtag von NRW für die sogenannte A52-Variante ausgesprochen. Nun liegt der Ball beim Bundesverkehrsministerium, da der Bau von Eisenbahn-Infra-

struktur Bundessache ist. Alle Teile des gesamten Gutachtens stehen auf unserer Internet-Seite auf

www.probahn-niederrhein.de

zum Herunterladen bereit.

Aus Sicht des Fahrgastverbandes ist der Bau einer reinen Güterzugstrecke kein Gewinn. Auch für die durchfahrenen Gemeinden bringt der Eiserne Rhein außer Lärm nichts, solange dort

kein Bahnhof existiert. Niederkrüchten wird mit einem Umschlagplatz auf dem Gelände des Militär-Flughafens in Elmpt geködert. Dabei bleibt aber die Frage offen, ob im westlichen Kreis Viersen und in den anschließenden niederländischen Gebieten auch die Zu- und Abnehmer für die umgeschlagenen Waren existieren.

Festzustellen bleibt, dass es mit der Festlegung auf diese Neubaustrecke noch Jahre dauern wird, bis der Eiserne Rhein zwischen Antwerpen und dem Niederrhein wieder in Betrieb geht. Doch so lange kann nicht gewartet werden. Schon heute kann auf der vollständig existierenden Verbindung mit wenig Aufwand ein Vorlaufbetrieb stattfinden. Natürlich ist eine elektrifizierte und zweigleisige Neubaustrecke erheblich leistungsfähiger als die existierende Strecke. Aber bis eine neue Strecke in Betrieb geht, vergehen mindestens 7-10 Jahre. Und das Problem mit der Verzögerungstaktik der Niederländer wird durch die Neubaustrecke auch nicht gelöst. Zumindest für den ÖPNV hätte die existierende Strecke den Vorteil, dass Bahnhöfe existieren und die heutigen Bahn von Mönchengladbach nach Dalheim ohne Proble-

me bis Roermond verlängert werden kann.

Den Gemeinden an der Neubaustrecke kann nur geraten werden, sobald die Planungen ernsthaft werden, auch Personenverkehr mit entsprechenden Bahnhöfen zu fordern. Die direkt an der Bahn liegenden Orte Waldniel, Niederkrüchten und Elmpt haben in den letzten Jahren große Neubaugebiete aufgebaut, die im Wesentlichen von Pendlern aus Mönchengladbach und Düsseldorf bewohnt werden. Durch fehlende Alternativen sind diese Pendler auf den PKW angewiesen. Wegen steigender Energiepreise werden viele dieser Pendler in Zukunft gezwungen sein, wieder mehr in die Nähe der Arbeit zu ziehen. Und dann werden diese Orte erheblich an Attraktivität verlieren. Der heute schon in vielen Gebieten der ehemaligen DDR zu sehenden Entsedelung (insbesondere der Wegzug der jungen und der leistungsfähigen Arbeitnehmer) kann in Zukunft nur durch attraktive Angebote im ÖV entgegengewirkt werden.

Auf jeden Fall wird uns das Thema Eiserner Rhein noch die nächsten Jahre beschäftigen.

Neues Busnetz in Kamp-Lintfort

Von Lothar Ebbers

Zum Fahrplanwechsel im Dezember hat die NIAG im Raum Kamp-Lintfort ein neues Busnetz eingeführt. Die bisher innerstädtisch im 30-Minuten-Takt verkehrende Linie 2 entfällt. Stattdessen werden die Bereiche Geisbruch und Gestfeld und damit auch das Krankenhaus jetzt durch die Verlängerung der von Duisburg-Ruhrort und Moers kommenden Linie 911 im 15-

Minuten-Takt angebunden. Die Anbindung des Waldfriedhofs und von Kamperbrück übernimmt die Linie 32 (Moers – Geldern) im Stundentakt.

Die Linie 1 (Kamp-Lintfort – Rheinberg-Ossenberg) bedient jetzt die Ortslage von Niersenbruch im Stundentakt und erhält bessere Zuganschlüsse am Bahnhof Rheinberg. Die bisherige Linie 39, die zweistündlich Kamp-Lintfort – Rheinberg-Millingen –

Alpen verkehrte, wird auf einzelne Fahrten vor allem im Schülerverkehr reduziert und ansonsten alle zwei Stunden als Taxibus zwischen Kamp-Lintfort und Rheinberg-Millingen eingesetzt. Dafür verkehrt die Linie 38 (Rheinberg – Rheinberg-Millingen – Alpen) durchgängig stündlich und bedient Rheinberg-Alpsray jetzt ebenfalls im Stundentakt.

Die Veränderungen, die verbesserte Verbindungen für dicht besiedelte Gebiete und Reduzierungen in dünner besiedelten und nachfrageschwachen Bereichen bedeuten, sind im Ganzen

positiv zu sehen. Nachteilig wirken sich allerdings zum Teil sehr umwegreiche Linienführungen mit überlangen Fahrzeiten auf die Attraktivität der Verbindungen aus. Eine Fahrzeit vom Neuen Rathaus bis zur Endstelle Bürgermeister-Schmelzing-Straße von 25 Minuten ist ebenso wenig attraktiv wie die Direktverbindung vom St. Bernhard-Hospital zum Königlichen Hof in Moers mit 59 Minuten. Zum Vergleich: Der SB 30 benötigt für den Weg von Geldern Bahnhof über Kamp-Lintfort zum Königlichen Hof in Moers nur 52 Minuten.

Niers-(Express)-Draisine soll in diesem Frühjahr starten

Von David van der Grinten
Seit Sommer 1991 ist auf dem linksrheinischen Streckenabschnitt Kleve-Nijmegen keine Bewegung mehr gewesen. Das wird sich auf den Streckenabschnitt Kleve – Kranenburg - Groesbeek ab diesen Frühjahr ändern. Aus PRO BAHN Sicht können wir leider von keinen neuen Personenschienenverkehr berichten, aber immerhin ist die Strecke aufgrund der Draisinen-Strecke für eine mögliche spätere Reaktivierung für 15 Jahre gesichert. Die Stadt Kleve, die Gemeinde Kranenburg sowie die „Gemeente Groesbeek“ schicken zusammen die Draisine im Frühjahr auf die Schiene. Um diese Draisine zu realisieren, taten sich die drei Kommunen zusammen und schafften gemeinsam mit der EU-REGIO Rhein-Waal, dem Wirtschaftsministerium NRW und der "Provincie Gelderland" die finanziellen Voraussetzungen, um das Vorhaben in die Tat umzusetzen. Die Draisinenstrecke soll im Umkreis von 150 km ein absolut einzigartiges

Angebot sein und wird die gesamte Region um ein touristisches Highlight reicher machen, so die Gemeinde Kranenburg. Dabei wird gleichzeitig ein enormes Kundenpotential angesprochen, beinhaltet das Einzugsgebiet der Niers-(Express)-Draisine (offiziell Grenzland-Draisine), doch immerhin Regionen wie das Ruhrgebiet, Köln/Düsseldorf oder Arnhem/Nijmegen.

Im kommenden Frühjahr werden dann Radwanderer, Familien, Vereine, Schulklassen oder Firmen die Möglichkeit haben, die Region zwischen Kleve, Kranenburg und Groesbeek aus einer Perspektive kennen zu lernen, die seit 17 Jahren verborgen blieb. Hierfür stehen Fahrraddraisinen für vier und Clubdraisinen für bis zu 14 Personen zur Verfügung. Derzeit werden die Gleise von Birken, Brombeeren und anderem Buschwerk befreit, denn die Natur hatte hier 17 Jahre lang Zeit, die Strecke für sich zu erobern. Sobald die Arbeiten geschafft sind, sollen die Bahnübergänge so ein-

gerichtet werden, dass ein gefahrloses Überqueren der Straßen mit der Draisine möglich ist. Bis dahin stehen noch einige Arbeiten an. Hierfür wurde ein Projektbüro im Kranenburger Rathaus

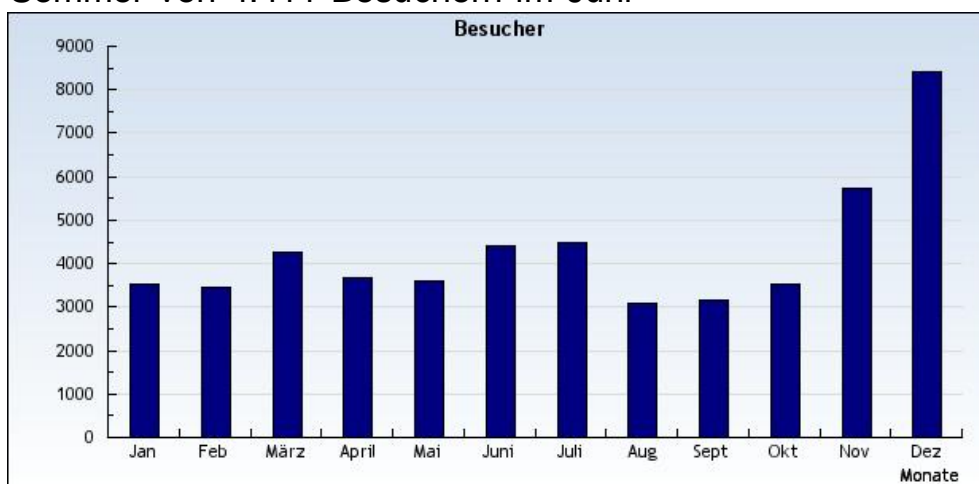
(www.kranenburg.de) eingerichtet, von dem aus Frank Grusen und Dietmar Kisters die Arbeiten an der Draisenbahn steuern.

Viele Aktivitäten auf unserer Internet-Seite

Von David van der Grinten

Webauftritt: Besucherzahlen haben sich verdoppelt!

Die Änderungen an unserem gemeinsamen Webauftritt tragen erste Früchte. Die Besucherzahlen haben sich seit Sommer von 4.411 Besuchern im Juni



auf 9.101 Besucher im Dezember praktisch mehr als verdoppelt (s. auch Tabelle). Mit Beginn der News-Funktion im Oktober haben sich die Besucherzahlen monatlich um etwa 50% (s. Grafik) erhöht. Auch die Seitenzugriffe, die sich mehr als vervierfacht haben, zeigen dass die Besucher länger auf unserer Website bleiben.

Natürlich werden diese Zuwachsraten in Zukunft nicht mehr erreicht. Das Ziel für dieses Jahr sollte sein, die Besucherzahlen insgesamt um 50% zu erhöhen. Das Ziel dürfte realistisch sein. Ein weiteres Ziel ist, dass die Besucher mindestens 4 Seiten abrufen. Daher ein Appell an alle Mitglieder, mir in Zukunft mehr Inhalt zu übersenden,

damit wir die Website auch außerhalb der News-Funktion auf dem Laufenden halten.

Neue Programmierung & News-Funktion-Update

In den nächsten Wochen wird die interne Struktur der kompletten Website auf eine neue Programmierung umgestellt, wovon wir uns eine vereinfachte Pflege der Website versprechen. Auch eine verbesserte News-Funktion mit mehr Möglichkeiten wird integriert. Alle bisherigen Meldungen werden natürlich übernommen.

PRO BAHN Wesel im gleichen Design

Wolfgang Tittmann (Webmaster PRO BAHN Wesel) hat das Design der Weseler Seite an das Design unserer Seite angepasst. Dazu betreiben wir die neue News-Funktion bereits auf der Weseler Seite (www.pro-bahn-wesel.de). Eine Klever Seite ist ebenfalls in Planung und wird bis zum Sommer umgesetzt.

Forum startbereit

Eine weitere neue Funktion wird ein **Forum** sein. Hiervon erhoffen wir uns insbesondere junge Leute anzusprechen. Die Vorbereitungen sind soweit



abgeschlossen. Dieses wird dann entsprechend von der Startseite her abrufbar sein oder direkt unter <http://forum.probahn-niederrhein.de> !

Über Kritik und Anregungen zu unserem Web-Auftritt würde ich mich freuen. Es ist die Außendarstellung unseres Vereins und darum auch unsere gemeinsame Sache.

Statistik	Besucher	Seitenzugriffe	Seiten/Besucher
Dezember 2007	9.101	28.369	3,11
Juni 2007	4.411	6.074	1,38
Dezember 2006	4.030	5.458	1,35
Vergleich (07/07-12/07)	+106%	+467%	+225%
2007 insgesamt	52.026	105.476	2,03
2006 insgesamt	28.442	52.974	1,86
Vergleich (2007-2006)	+82,9%	+99,1%	+9,1%

Vermischtes

Termin: Verkehrsforum PRO BAHN und VCD

22.02.2008 15.00 bis 19.00 Uhr

PRO BAHN NRW und VCD NRW veranstalten ein Verkehrsforum "**Einsteigen bitte! Bahnhöfe und Haltepunkte in NRW**" im DGB-Haus, Düsseldorf, Friedrich-Ebert-Straße 34-36

Referenten:

- Klaus Lennertz, Bahnflächenentwicklungsgesellschaft (BEG), Essen
- Ludger Drabiniok (VRR) Vertreter SPNV-Zweckverband
- einführende Beiträge: VCD, Pro Bahn.

Anmeldung schriftlich an den PRO BAHN-Landesverband, Maxstr.11, 45127 Essen oder per e-mail an info@probahn-nrw.de

VRR-Gremien im Internet

Was es bisher NRW-weit nur beim NVN gab, findet sich seit der rail#tec auch beim VRR: Sämtliche Vorlagen der öffentlichen Gremiensitzungen sind auch für die interessierte Öffentlichkeit im Internet abrufbar. Auch alle Personen werden mit Ihrer Zuordnung zu den Fraktionen aufgeführt. So zählt z.B. DB-Regio-Chef Heinrich Brüggemann zur

CDU-Fraktion. Der Zugang auf der Website www.vrr.de ist unter Service zu finden.

Neue Fahrzielanzeiger in Krefeld

Jetzt ging es ganz schnell. Im November 2007 sind neue Fahrzielanzeiger auf den Bahnsteigen in Krefeld Hbf. installiert worden. Nachdem eine lange Zeit die defekten Anzeigen einen traurigen Zustand lieferten, sind jetzt moderne Anzeigen, die sogar Laufschrift zulassen, vorhanden. Auch in Neuss wurden lange defekte Anzeigen ausgetauscht. Ebenso in Düsseldorf, obwohl die noch mehr oder weniger funktionierten.

SWK bestellt neue Straßenbahnen

Das Geheimnis um den Lieferanten ist gelüftet. Bombardier wird 19 neue Fahrzeuge liefern. Das erste Fahrzeug soll im September 2009 geliefert werden. Mit eingeflossen in die Entscheidung sind auch die Beurteilungen der Besucher der Veranstaltung, bei der drei verschiedene Fahrzeugtypen der Öffentlichkeit vorgestellt wurden. Kritik hagelte es bereits wegen der Nichtvergabe an Siemens. Da man sich seitens der SWK

aber strikt an das Vergabeprozedere halten wollte, kam der vor Ort ansässige Konzern nicht zum Zuge. Die Fahrzeuge werden auf den Linien 041 und 044 eingesetzt.

Modernisierung an der linksrheinischen Strecke geht in die Endoffensive

Nachdem in der letzten Niederrhein-Info von Beginn der Bauarbeiten in Kvelaer und Bedburg-Hau berichtet werden konnte, deren Ausbau sich bereits dem Ende neigen, kann jetzt vom Baubeginn am Gocher Bahnhof berichtet werden. Der Bahnhof Weeze dürfte, wie erst für

2008 geplant, im Laufe des Jahres die Strecke nördlich von Krefeld komplett machen. Dann fehlt nur noch der Haltepunkt in Krefeld-Oppum, um im Rahmen der laufenden Ausschreibung der Niers-Express-Strecke (RE10) zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 auch niveaugleichen Züge einsetzen zu können.

NVV will abends länger fahren

Nach Redaktionsschluss: Die NVV AG in Mönchengladbach wird ab Sommer abends die Busse eine Stunde länger, bis 21Uhr, fahren lassen. Näheres dazu im nächsten Niederrhein-Info.

Ihre Ansprechpartner im PRO BAHN Regionalverband Niederrhein:

Vorsitzender:

Ekkehard Starke
Haagstraße 14, 47441 Moers
Tel: 02841 / 9391280
E-Mail: ProBahnStarke@aol.com

Vorsitzende der Bezirksgruppen:

BG 1: David van der Grinten
Herderstraße 46, 47533 Kleve,
Tel: 02821 / 4609002
Fax: 0 28 21 / 4 60 99 73

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

BG 3: Joachim Meyer
Oststraße 1, 47798 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 Schriftführer

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

Schriftführer:

Roland Stahl, Myllendonker Straße 52,
41065 Mönchengladbach
Tel: 02161 / 65 09 14,
Fax: 0211 / 798 1143,

Alle E-Mail-Adressen unter:

www.probahn-niederrhein.de/kontakt

Internet: www.probahn-niederrhein.de

E-Mail: info@probahn-niederrhein.de

Ansprechpartner: David Van der Grinten,
Herderstr. 46, D-47533 Kleve

Impressum:

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband
Niederrhein e.V.

Auflage: 250 Exemplare

Erscheinungsweise: 4x jährlich

V.i.S.d.P.: Roland Stahl, Myllendonker Straße
52, 41065 Mönchengladbach

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben
nicht unbedingt die Meinung der Redaktion
wieder!

Redaktionsschluss: 10. Januar 2008

Nächste Ausgabe: Anfang April 2008

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

Einsendeschluss: Mitte März 2008

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 2008				anrufen. Telefon berufl.: 02151/574136 oder privat 02151/394442.		Do 19.00 Moers, „Artemis“, 13. 2			
Mi 16.	18.00	Kempfen, Bahnhofscafe Beratungsabend ,Tarifdschungel ÖPNV'	3	Do 14.	19.00	Moers, „Artemis“, Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, nach der Am- pel 2. Haus auf der linken Seite.	2		
Sa 19	13.00	Landesversammlung NRW in Düsseldorf. DGB-Haus, Düsseldorf, Friedrich-Ebert-Straße 34-36 (Nähe Hbf)	L V	Mo 18.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle,	5		
Mo 21.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle, 47058 Duisburg, Mülhei- mer Str. 91 (Hst. Luther- platz bzw. 10 Min. Fuß- weg vom Hbf).	5	Di 19.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann erste Mög- lichkeit rechts um die E- cke; am Überlandbus- bahnhof)	6		
Februar 2008				Fr 22		15.00 Verkehrsforum "Einsteigen bitte! Bahnhöfe und Halte- punkte in NRW" von Details und ,Vermisch- tes auf Seite 10		L V	
Di 12.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, ge- genüber dem Bahnhof	4	<div style="text-align: center;"><h2>März 2008</h2></div>					
Mi 13.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch Verlegt vom 6.2.08	1						
Mi 13.	18.00	Krefeld, Gaststätte "Ku- lisse" im alten Fabrikge- bäude Heeder, Vir- chowstr. 130, Krefeld (zu erreichen vom Haupt- bahnhof über den Süd- eingang, in Sichtweite). Nach Möglichkeit vorher	3						
				Mi 05.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1	<div style="text-align: center;"><h2>April</h2></div>	
				Di 11.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, ge- genüber dem Bahnhof	4		
				Mi 12.	18.00	Krefeld, Gaststätte "Ku- lisse"	3		
				Do 10.	19.00	Moers, „Artemis“,	2		
				Di 15.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof	6	Terminplan gültig von Januar 2008 bis zum April 2008. Alle Termine und aktuelle Änderungen auch im Internet unter www-probahn-niederrhein.de/termine	
				Mo 21.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle,	5		
				Mo 17.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle,	5		
				Di 18.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof	6		