

**PRO BAHN**



**REGIONALVERBAND  
NIEDERRHEIN e.V.**

# NiederRheininfo

Nr. 1/2009

Februar 2009 - März 2009

24. Jahrgang

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



DB 628 Triebwagen letztmalig im Schnee in Kleve?  
Nächstes Jahr fahren hier moderne LINT-Triebwagen der NordWestBahn  
(David van der Grinten)

## Inhalt:

Der Bahnsteig – ein Wintermärchen  
Konkrete Pläne für den Rhein-Ruhr-Express  
Aktuelles zur Website  
PRO BAHN traf Keolis-Geschäftsführer

Urlaubsreisen mit der Bahn  
Vermischtes  
Termine

## Der Bahnsteig – ein Wintermärchen

### Von Detlef Neuß

Ja, es sah wirklich schön aus. Tiefer Schnee, klirrende Kälte, klares, sonniges Wetter. Am ersten Tag stapfte man noch mit Begeisterung durch den tiefen Schnee, der auf den Bahnsteig und auf den Treppen lag. Schließlich kann man am ersten Morgen nach dem Schneefall nicht erwarten, dass bereits jeder Haltepunkt geräumt ist.

Aber am Nachmittag erwartete ich schon, gefahrlos aus dem Zug aussteigen zu können. Leider war das an vielen kleinen Haltepunkten die ich passierte nicht der Fall. Andere Bahnkunden berichteten mir auch, dass es auf den Treppen gefährlich glatt wurde und die Bahn hier nicht einmal Salz oder Granulat streute. Sicher, so viel Schnee und so tiefe Temperaturen sind im Rheinland im Winter selten und der Bahn wird es an ausreichendem Personal zum Schneeräumen gefehlt haben. Aber darf das zu Lasten der Sicherheit der Bahnkunden gehen? An manchen Haltepunkten dauerte es 3 Tage bis dort endlich geräumt wurde.

Die extreme Wettersituation ist mit einer Auftragsspitze in einem Produktionsbetrieb vergleichbar. In solchen Fällen ordert der Unternehmer Mitarbeiter einer Leihfirma, die beim Abbau der Auftrags-

spitze helfen. Warum geht das nicht bei der Bahn? Sollte es etwa an ausreichend qualifiziertem Räumpersonal gemangelt haben? Braucht man hierfür eine spezielle Ausbildung oder haben wir einen Mangel an Arbeitskräften? Die Antwort dürfte wohl eher simpel sein: Das Geld hierfür hat man sich zu Lasten der Sicherheit der Fahrgäste einfach gespart. Es ist natürlich auch möglich, dass das Beauftragen von Leiharbeitsfirmen bei der DB AG einen so großen bürokratischen Aufwand erfordert, dass man das angeforderte Personal erst in den Sommermonaten zum Schneeräumen hätte einsetzen können. Für ein angeblich modernes Dienstleistungsunternehmen hat die DB AG in diesem Fall jedenfalls erschreckend langsam reagiert.

Zu den ungeräumten Bahnsteigen kamen noch eingefrorene Weichen, Zugausfälle und Verspätungen. Der neue Werbeslogan der Bahn könnte heißen: Alle Reden vom Wetter – wir geben als Erste auf! Mancher der vorsichtshalber am ersten Tag das Auto stehen ließ und mit der Bahn fuhr, stieg am zweiten Tag schon wieder frustriert auf's Auto um. Neue Kunden gewinnt man so sicher nicht.

## Konkrete Pläne für den Rhein-Ruhr-Express

### Von Jochen Schönfisch

Ende November 2008 wurde der Planungsstand der Vorentwurfsplanung für den Streckenausbau zwischen Köln und Duisburg vorgestellt. Die entsprechende Planung für den östlichen Streckenteil befindet sich derzeit in Abstimmung mit dem Bund und den Zweckverbänden

und wird voraussichtlich in diesem Jahr vorgestellt.

Zwischen Köln-Mülheim und Düsseldorf-Reisholz soll der Güterverkehr zukünftig im Regelfall die S-Bahn-Gleise benutzen, so dass auf den Ferngleisen zusätzliche Kapazitäten für den RRX entstehen. Dazu werden die S-Bahn-Gleise

durchgängig zweigleisig ausgebaut. Dies ist bis auf den notwendigen Abriss und Neubau des Empfangsgebäudes in Leverkusen Mitte problemlos möglich. Neue Weichenverbindungen in K-Mülheim, Leverkusen Mitte, Langenfeld und D-Reisholz ermöglichen ein flexibles Wechseln zwischen den dann vier Streckengleisen im Störungsfall.

In Düsseldorf-Reisholz werden die Linien des Rhein-Ruhr-Express (RRX) niveaufrei aus den Ferngleisen ausgefädelt und erhalten ein eigenes Gleispaar westlich der S-Bahn-Gleise. Da zwischen Reisholz und Lierenfeld sowie Oberbilk und Hauptbahnhof jeweils ein vorhandenes Gleis in der neuen Strecke aufgehen kann, ist überwiegend nur ein neues Gleis zu bauen. Dies sollte ohne Grunderwerb durch Ersatz der Bahndammböschung durch eine Stützmauer möglich sein.

#### **Erweiterung Düsseldorf Hbf**

Der RRX erreicht so den nordwestlichen Teil des Düsseldorfer Hbf, um dann auf den westlichen Ortsgleisen nach Duisburg geführt zu werden. Die Bahnsteige 15–18 und das östliche Ferngleispaar zwischen D-Reisholz und Duisburg Hbf sind dann allein dem Fernverkehr vorbehalten. Die Gleise 1–10 und beide zugehörigen Bahnhofsköpfe in Düsseldorf werden völlig umgestaltet. Von Süden gibt es eine neue Brücke für das zusätzliche Betriebsgleis über die S-Bahn-Unterführung. Im Norden muss die Brücke der Regionalstrecke von/nach Wuppertal größtenteils neu gebaut werden, um ein zusätzliches RRX-Gleis darunter her zu führen.

Im Bereich der ehemaligen Postgleise 1–3 entstehen zwei neue Bahnsteiggleise. Damit stehen dann insgesamt drei Bahnsteigkanten für beide Richtungen der Relation Neuss–Wuppertal zur Verfügung. An dem dazwischen liegenden neuen Stumpfgleis kann die Erft-Bahn

mit heute 52 Minuten Wendezeit am Bahnsteig stehen bleiben, statt in das Betriebswerk Lierenfeld gefahren zu werden.

Für den RRX und die übrigen Regionalzüge von/nach Duisburg stehen insgesamt vier Bahnsteigkanten zur Verfügung, von denen endende Züge in der Regel die inneren verwenden werden. Auch eine Weiterführung einer sonst in Düsseldorf endenden Linie über Neuss nach Köln ist möglich. Damit würden zugleich schnelle Direktverbindungen von Dormagen und Neuss zum Düsseldorfer Flughafen ermöglicht. Nur in der Richtung Neuss–Duisburg muss dazu wahlweise bei der Ein- oder Ausfahrt in Düsseldorf das RRX-Gleis der Gegenrichtung gekreuzt werden.

Die Strecke zwischen Düsseldorf und Duisburg wird durchgängig sechsgleisig ausgebaut, so dass eine Trennung nach Fernverkehr, S-Bahn und Regionalverkehr (einschließlich RRX und vereinzelten Güterzügen) erfolgen kann. Dazu entstehen zwei zusätzliche Gleise zwischen D-Unterrath und DU-Großenbaum einschließlich Überwerfungsbauwerk im Bereich Kalkum. In Angermund müssen dafür einige Gewerbehallen, Garagen und Gärten weichen.

Der Bahnhof D-Flughafen erhält die bereits beim Bau eingepflanzten zwei weiteren Bahnsteigkanten. Außerdem wird dort das Gleis 4 zukünftig Ein- und Ausfahrten in alle zwölf Streckengleise und somit einen Wechsel der Strecken ermöglichen, während heute der Ost- und Westteil des Bahnhofs völlig getrennt sind.

#### **Duisburg Hbf symmetriert**

Nördlich von DU-Buchholz wird auf der Ostseite zwischen dem S-Bahn- und dem Ferngleis das fehlende Ortsgleis Richtung Norden nachgerüstet. Der Platz ist überwiegend heute schon vorhanden, lediglich auf Höhe des Be-

triebswerks wird es etwas eng. Das Überwerfungsbauwerk wird dabei so umgebaut, dass die Züge bei folgender Bahnsteignutzung im Hbf kreuzungsfrei ein- und ausfahren können: innen die Züge von/nach Rheinhausen, dann die S-Bahn S1, dann mit Gleis 3/4 und 10/11 je zwei Bahnsteigkanten je Richtung für den RRX und außen je zwei Bahnsteigkanten je Richtung für den Fernverkehr. An Gleis 1 kann darüber hinaus weiterhin Der Wedauer kehren.

Im Abzweig DU-Kaiserberg werden im Zuge des ESTW-Umbaus alle Weichen entfernt. Dabei entsteht im Gegensatz zu heute ein symmetrischer Aufbau, indem die Züge aus Mülheim unter den Gleisen aus Oberhausen hindurch geführt werden. Dies ermöglicht gleichzeitige störungsfreie Ein- und Ausfahrten des Regionalverkehrs der Richtung Oberhausen mit dem Fern- oder Regionalverkehr der Richtung Mülheim. Dadurch entfällt allerdings die Möglichkeit, die S2 auf Gleis 1 kehren zu lassen. Sie soll zukünftig unter Kreuzung der S1-Gleise an Gleis 8 enden, während die RB 31 und RB 33 über eine neue Weichenverbindung zukünftig direkt nach Gleis 6 zur Bahnsteigwende einfahren können.

Eine Durchbindung in/aus Richtung Rheinhausen–Krefeld (RE 2, RB 33) ist mit Kreuzung anderer Gleise der gleichen Richtung ähnlich wie heute möglich. Für alle Relationen kann die Kreuzung dabei wahlweise bei der Ein- oder Ausfahrt erfolgen.

Für die Hauptbahnhöfe Essen und Bochum sind „Einzelmaßnahmen“ vorgesehen, vermutlich zusätzliche Weichenverbindungen an strategisch wichtigen Stellen. Beide Bahnhöfe haben bereits zwei vom RRX nutzbare Bahnsteigkanten je Richtung. Für Essen würde eine Kehranlage zwischen den Ferngleisen Entlastung bringen. Wenn die aus Rich-

tung Osten endenden Züge dort kehren oder in Richtung Oberhausen/Duisburg verlängert werden, entfällt im am stärksten belasteten Abschnitt der RRX-Kernstrecke die Kreuzung des Gegengleises aus Richtung Kray Süd.

In Dortmund wird auf jeden Fall der Ostkopf ausgebaut, so dass eine kreuzungsfreie Ausfädelung aus Richtung Bochum nach Lünen–Münster entsteht.

### **Positives Fazit**

Die Ausbaupläne zeigen eine angemessene und durchdachte Lösung mit Zukunftsfähigkeit statt des sonst von DB Netz gewohnten Minimalismus. Besonders gelungen sind die Details, die neuen Weichenverbindungen, die einen flexiblen Betrieb mit wenigen Zwängen und damit eine geringere Störanfälligkeit ermöglichen und eine symmetrische Infrastruktur in beide Fahrtrichtungen schaffen, was die Kapazitäten für einen Integralen Taktfahrplan (ITF) weiter erhöht. Es bleibt zu hoffen, dass der Ausbau zum Nutzen des Fahrgasts nicht durch den notwendigen Grunderwerb in Angermund deutlich verzögert wird und dass es gelingt, die Störungen während der Bauarbeiten insbesondere im Knoten Düsseldorf möglichst gering zu halten.

D-Benrath und BO-Wattenscheid sind nicht als RRX-Systemhalte vorgesehen. Die Bahnsteige an den Gleisen bleiben aber als Haltepunkte bestehen. PRO BAHN fordert, einzelne RRX-Linien dort sowie in K-Mülheim weiterhin halten zu lassen, damit das heutige Bedienungsangebot erhalten bleibt.

Die grafische Darstellung der Vorentwurfsplanung ist im Ausschussprotokoll 14/783 enthalten; im Internet unter [www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMA14-783.pdf](http://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMA14-783.pdf).

*Anmerkung der Redaktion: Herzlichen Dank an Jochen für diesen Artikel!*

## Aktuelles zur Website

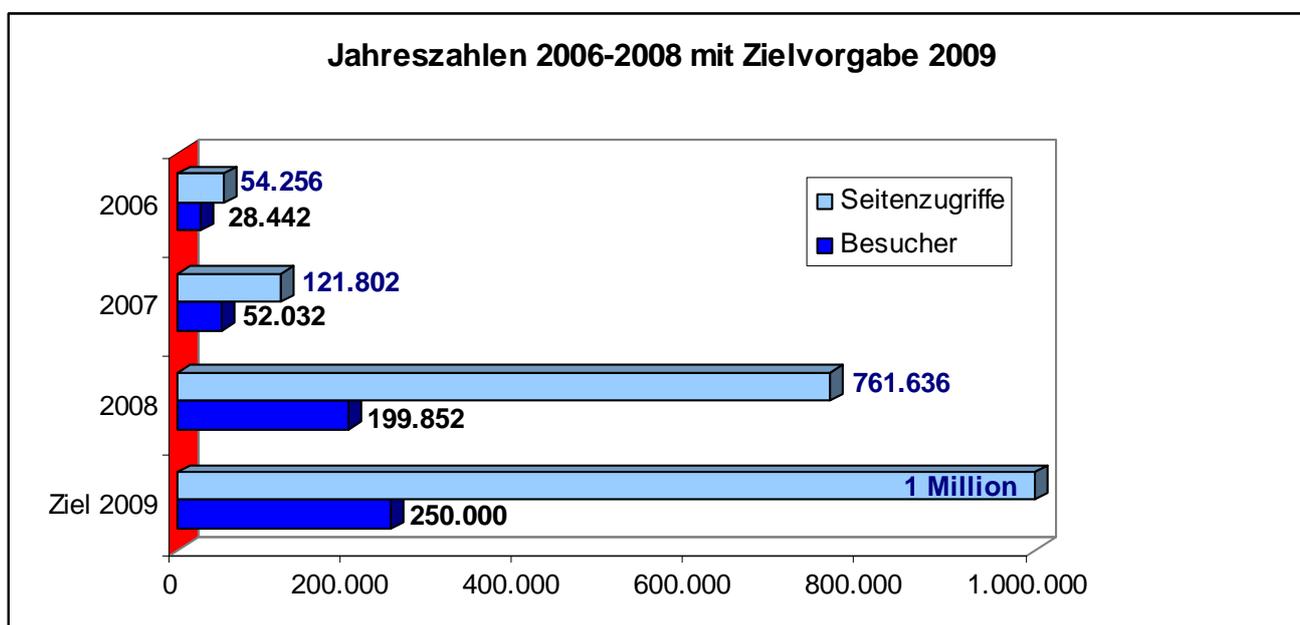
### Von David van der Grinten Vorgaben für 2008 übertroffen

Unsere Website wurde in den letzten 15 Monaten grundlegend überarbeitet. Die Besucherzahlen haben sich im Vergleich zu 2007 knapp vervierfacht und die Seitenzugriffe mehr als versechsfacht. Im Durchschnitt öffnete ein Besucher im Jahr 2008 3,81 Seiten (2007 2,34 Seiten und 2006 1,91 Seiten) auf unsere Webseite. Die Tendenz ist stei-

lich 63.470 Seitenzugriffen deutlich überschritten.

### Sommerloch

Natürlich gingen die Zahlen in dem „warmen“ Monate zurück. Das wird auch dieses Jahr wieder so sein. Vor allem in den Sommerferien hatte ich mit einem deutlichen Einbruch der Zahlen gerechnet. Aber die Zahlen blieben während den Sommerferien recht stabil. Der Einbruch kam aber dann doch überra-



gend, daher ist das Ziel durchschnittlich „20.000-Besucher“ nicht erreicht zu haben, ein Punkt, den ich an dieser Stelle nicht vorenthalten will. Das Ziel den Besucher länger auf der Website zu halten, ist doch deutlich wichtiger als die eigentlichen Besucherzahlen. Bei den Seitenzugriffen haben wir im Dezember erstmals mit 108.035 Seitenzugriffen die „100.000“-Marke überschritten. Hier war meine Zielvorgabe für die Wintermonate gerade mal bei 70.000 Seitenzugriffen. Der bisherige Durchschnitt der „kalten“ Monate (Oktober-Dezember) liegt bei 98.153 Seitenzugriffen. Auch der angepeilte Jahresdurchschnitt von 50.000 Seitenzugriffen wurde mit durchschnitt-

schenderweise noch im Anschluss der Sommerferien. Zwischen Mitte August und Mitte September brachen die Zahlen teilweise bis zu 40% ein. Zwar ist das in den Monatsauswertungen nicht ganz so klar zu erkennen, da die anderen beiden Monatshälften recht stark ausgeprägt waren. Was an dieser Stelle noch erwähnt werden sollte, ist dass unsere Website auch in der schönsten „Jahreszeit“ (hier ist nicht die Karnevalszeit mit gemeint) ein Ziel der User war. In der Urlaubszeit besuchten uns über 8% (Jahresdurchschnitt 1,87%) der User aus dem Ausland.

## News-Software

Mittlerweile sind 411 Meldungen auf unsere Webseite online. Diese wurden bisher über 175.000-mal aufgerufen. Das macht im Durchschnitt 432,5 Aufrufe pro Meldung. Die aktuellen Meldungen werden in den ersten 30 Tagen in der Regel unter hundertmal aufgerufen. Daraus kann man schließen dass auch ältere Meldungen bei den Usern doch noch recht interessant sind und sich darunter auch immer noch viele neue „User“ befinden. Neben der News-Software wurde auch ein Service-Bereich eingerichtet, welcher zwar schon stark ausgebaut ist, aber noch nicht komplett fertig ist.

## Niederrhein-Info

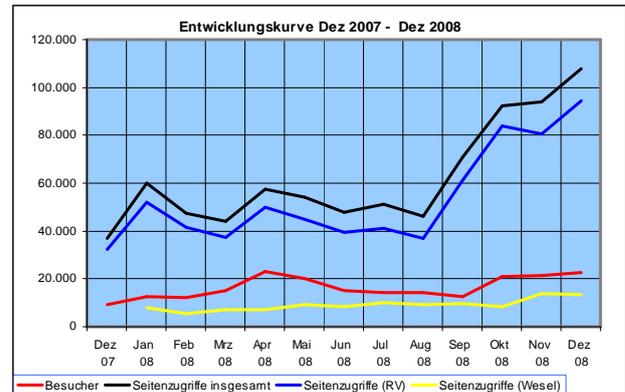
Auch unsere Mitgliederzeitung Niederrhein-Info, die dieses Jahr bereits im 24. Jahrgang erscheint, hat auf unserer Website einen würdigen Platz erhalten. Dafür musste der Hauptmenüpunkt „Kontakt“ weichen, welcher jetzt auf der Startseite unter „PRO BAHN“ aufgeführt wird. Die erste reine EDV-erstellte Niederrhein-Info erschien im Sommer 2002. Da das Niederrhein-Info von Anfang an über unsere Aktivitäten berichtet hat, war ich der Meinung, dass wir dies der Öffentlichkeit nicht vorenthalten sollten. Daher habe ich mich entschlossen sämtliche NI-Ausgaben einzuscannen und digital zur Verfügung zu stellen. Mittlerweile stehen die restlichen Ausgaben aus dem Jahr 2002 sowie die Jahrgänge 2001-1998 komplett zur Verfügung. Die Jahrgänge 1997-1994 sind noch lückenhaft. Das Archiv wird in den nächsten Monaten zurück bis zum ersten Erscheinungsjahr 1985 vervollständigt.

## Mailinglisten

Im letzten Quartal wurden auch drei Mailinglisten auf unserer Website installiert. Neben einem Newsletter wurde eine digitale Möglichkeit geschaffen unsere

Mitgliederzeitung Niederrhein-Info kostenlos zu abonnieren. Ergänzt wird das Angebot durch einen Presseverteiler. Bis zum 15. Januar 2009 konnten wir schon 91 Anmeldungen registrieren, was mich für die kurze Zeit des Angebotes mehr als zufrieden stellt.

## Fazit & Ausblick



An dieser Stelle möchte ich mich noch bei allen Beteiligten bedanken, die aktiv an der Website mitgearbeitet haben und vor allem bei Roland Stahl, der mich, da wo meine Programmierkenntnisse an Grenzen stießen, durch seine berufliche Erfahrung bei der Programmierung tatkräftig unterstützt hat,

Vor einem Jahr habe ich an diese Zahlen in meinen tiefsten Träumen noch nicht einmal gedacht. Zur Jahreshauptversammlung 2008 sah meine Prognose schon weitaus besser aus, aber an das Überschreiten der 100.000-Marke bei den Seitenzugriffen habe ich auch dort noch nicht mitgerechnet. Von so einer Skala würde aber die eine oder andere Partei bei uns von träumen. Aber Scherz bei Seite, es ist zwar schön zurück zu schauen, aber wir müssen auch nach Vorne schauen. Der Monat Dezember war auch so erfolgreich, da eine Meldung die andere jagte. Insgesamt wurden im Dezember 37 Meldungen veröffentlicht. Der Januar begann dagegen bisher ruhig, was sich auch bisher auf die Zahlen (Prognose +/- 90.000) widerspiegelt. Daher möchte ich mich auf keine Monatsziele mehr festlegen.

Aber 1 Million Seitenzugriffe für das Jahr 2009 sollten doch angepeilt werden. In diesem Jahr werden die Webseiten des Landesverbandes sowie der Nachbarregionalverbände Ruhr und Euregio überarbeitet, wodurch ich mir weitere Impulse auch für unseren Webauftritt erhoffe. Des Weiteren muss dieses

Jahr unter anderem unser Ziel sein, neue Mitglieder zu gewinnen sowie uns noch stärker in der Öffentlichkeit zu präsentieren. Der erste Schritt ist durch den Ausbau unserer Website geschafft. Der nächste Schritt steht uns jetzt aber noch bevor.

## PRO BAHN traf Keolis-Geschäftsführer

### Von Volker Windisch

Am 27. Oktober 2008 trafen sich vier Niederrheiner, ein Euregionaler und ein Ruhrpötter um den Keolis-Chef Hans Leister einmal persönlich kennenzulernen.

Was die PRO BAHNER bisher wussten: Herr Leister gilt als Verfechter des Deutschland-Taktes, der Rhythmus in den Fernverkehr bringen soll, wie es die Schweiz erfolgreich vorlebt und wie es auf Länderebene bereits im Nahverkehr möglich ist. Und er präsentiert auf seinem Hellwegnetz den neuen Flirt des Berliner Herstellers Stadler Pankow, der auf der per Ausschreibung für Ende 2009 gewonnenen Maas-Wupper-Linie (RE 13) den Fahrgästen einen bisher nicht gekannten Fahrkomfort bieten soll.

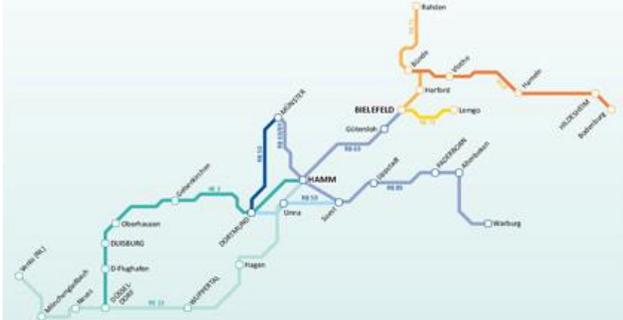


Doch nun, vor Ort in Rheydt, ging Herr Leister auf Detailfragen ein: So sicher war das mit dem Flirt-Einsatz ursprünglich nicht, denn der Talent II war billiger, allerdings auch eine „Buckelpiste“ für die Fahrgäste, wegen der Stufen in den

Gängen. Keolis hat sich dann für den Flirt entschieden, wegen der Stufenfreiheit, der höheren Zuverlässigkeit der rechtzeitigen Lieferung und des geringeren Energieverbrauchs. Die Bremsleistung des Flirts sei zuverlässiger als bei den Treibfahrzeugen ET 425 und ET 426; aber der Radverschleiß sei noch eine Schwachstelle des Flirts. Gewonnen habe Keolis die Maas-Wupper-Linie wegen des umfangreichen Sitzplatzangebots im Flirt; es ging nicht nur darum, wer der billigste Anbieter war.

Die Maas-Wupper-Linie plant Keolis vom neuen Standort Hamm aus. Er habe motivierte Lokführer, die sich Verspätungs-Infos holen können. Keolis sei dafür bei der DB Netz vorstellig geworden. Aus Kostengründen sei zunächst kein Ersatzzug für Ausfälle im Rheinland vorgesehen. Jedoch gebe es ab mittags eine 75%-ige Begleitquote in den Zügen – nicht zu den Pendlerzeiten. Man wolle sich nicht „verstecken“, schmunzelte Keolis-Chef Leister, sondern kundenfreundlich bleiben. Gegen Vandalismus helfe auch ein unverzügliches Beheben etwaiger Beschädigungen. Ein Catering ist nicht bestellt, aber ein mobiler Service sei grundsätzlich möglich, erklärte Leister. Man wolle jedoch damit nicht den Kundenbetreuer belasten, und kostendeckend sei ein Catering auch nicht. Falls es eine Verlängerung der Linie bis Eindhoven gibt, kann nach Meinung des

Keolis-Geschäftsführers derzeit kein zusätzlicher Expresszug fahren, denn der Güterverkehr belastet die Strecke. Ein Problem für die Niederlande sei noch die Zulassung nach Venlo. Das Anfahren des Grenzbahnhofs ohne Zulassung für das Nachbarland sei rechtlich nicht mehr möglich.



Den Rhein-Ruhr-Express hält Herr Leister für eine „tolle Idee“; man habe aber noch kein Pflichtenheft, und die Umsetzung dieses Projektes und die notwendige Anpassung der Infrastruktur sei politisch noch in der Diskussion. Auch müssten die Bahnsteiglängen für den RRX angepasst werden.

Zum Deutschland-Takt meinte der Keolis-Chef, der Integrale Taktfahrplan Stufe 2 sei gut für Nordrhein-Westfalen, aber das Grundproblem sei die Verbesserung der Infrastruktur, damit sie taktgerecht werde: „Nach dieser Decke muss man sich strecken“, forderte Leister vom Netzbetreiber. Neubaustrecken würden „wie althergebracht“, nämlich separat gebaut; dabei fehlten die Netzknoten. Das positive Gegenbeispiel ist für Leister die Schweiz:

- Erfolg haben die Schweizer, indem sie zuerst (nämlich 20 Jahre im Voraus) den Fahrplan aufstellen, dann erst danach die notwendigen Infrastrukturausbau und Neubauten definieren.
- Die Fahrplanung in der Schweiz ist eine Bundesangelegenheit, nicht eine der SBB.
- Über die Knotenbildung beschließen die Schweizer Kantone.
- Der Güterverkehr wird in den Schweizer Takt mit eingebaut.
- In der Schweiz gibt es relativ gesehen siebenmal so viele BahnCards wie in Deutschland.
- Das Generalabonnement, vergleichbar der BahnCard 100, ist so verbreiteter wie bei uns die normale BahnCard.
- Die Schweizer Züge sind voll, man steht manchmal sogar in der 1. Klasse. Demnach schlägt Keolis-Chef Leister für Deutschland vor:
  1. Erstellung eines langfristigen Fahrplans.
  2. Ermittlung von Zielen für den Güterverkehr.
  3. Optimierung des Netzes.
  4. Errichtung von verkehrsgerechten Bahnsteigen, Wendemöglichkeiten etc.

Weitere Informationen siehe unter [www.deutschland-takt.de](http://www.deutschland-takt.de).

Insgesamt gab es in Rheydt einen lebendigen Austausch. PRO BAHN wünscht sich ein „Weiter so!“, was den Dialog mit Keolis und anderen zukunftsfähigen Bahnbetreibern angeht.

## Urlaubsreisen mit der Bahn

### Von Hans Joachim Janßen

Fahrplaninfos für Verbünde bzw. im Ausland sucht man am Besten auf der Internet-Seite unseres Bundesverbandes unter <http://www.pro-bahn.de/auskunft/index.html>

### DB-Sonderpreise = flexibel sein

Bei Online-Abfragen im Internet sollte man das Anklickfeld „schnelle Verbindungen bevorzugen“ abwählen und einige Verbindungen früher bzw. später als die bevorzugte Verbindung anzeigen

lassen. Durch Anklicken des Feldes „Verfügbarkeit für alle anzeigen“ bekommt man dann eine Übersicht und kann u. U. einen günstigeren Tarif erzielen.

Sondertarife sind im Regelfall kontingentiert - es kommt oft vor, dass zwar in der 2. Klasse das Kontingent erschöpft ist, in der 1. Klasse aber noch Sondertarife in dem Zug zu haben sind. Dann könnte die 1. Klasse-Fahrkarte billiger sein als die 2. Klasse-Fahrkarte.

### **Rail Inclusive Tours**

Bestimmte Reiseveranstalter (u.a. DERTOUR, [www.ATCTOURISTIC.de](http://www.ATCTOURISTIC.de), AMEROPA) bieten zu Hotelbuchungen mehr (oder weniger) günstige RIT Rückfahrtscheine an - im Regelfall gibt es dabei keine Zugbindung.

### **Interrail**

Die europäischen Bahnen haben Eurodomino abgeschafft - dafür aber für alle Altersstufen modifiziert Interrail eingeführt. Daneben gibt es aber in der Schweiz zusätzliche spezielle Angebote: [www.SwissTravelSystem.ch](http://www.SwissTravelSystem.ch) mit verschiedenen Varianten wie z.B. Netzkarten (zugleich Eintritt in viele Museen), Rückfahrkarten (von der schweizer Grenze od. Flughafen zum schweizer Urlaubsort) und 50% Rabatt im Bahnnetz. Die schweizer Normalpreise (Bahnen und Postbusse) lassen sich unter [www.sbb.ch](http://www.sbb.ch) abfragen. (Faustregel: Bis zum letzten Bergdorf gilt der Eisenbahntarif – darüber ein teurer Bergbahntarif).

### **Belgien hat mehr zu bieten als nur Pommes ...**

Entlang der gesamten Küste (ca. 80 km von Knokke nahe der niederländischen Grenze bis nach De Panne an der französischen Grenze) fährt die KUST-TRAM

(<http://www.dekusttram.be/pages2/home.html>) - ein Stück sogar auf dem Deich. Mit dem Tagesticket zu 4 € (3 Tage zu 10 €, 5 Tage zu 15 €; im Fahrzeug et-

was teurerer) kann man auch auf dem übrigen Bus-Netz der Delijn (<http://www.delijn.be/index.htm>) fahren. In Belgien erhält man im Eisenbahn-Binnenverkehr der mit der WOCHEN-ENDFAHRKARTE (gültig Fr ab 19:01 bis So des gleichen Wochenendes) 50% Rabatt auf eine Rückfahrt. So kostet dann z.B. die ca. 250 km Verviers <-> Oostende 19.20 €; ab 65 (Personalausweis) gibt es die Seniorenfahrkarte als Tagesrückfahrkarte gültig Mo-Fr ab 9:01 für ganz Belgien zu 4 €. Details zu den Sondertarifen (z.B. SENIORENTICKET wie z.B. nur in Nebensaison auch Sa+So etc.) bitte auf den deutschsprachigen Seiten <http://www.brail.be/main/D/index.php> nachlesen. Man löst daher am besten zu hause nur ein Ticket bis Welkenraedt oder Verviers C ("Aglo"), fährt mit einer RE von Aachen über die Grenze, löst im belg. Bahnhof das Sonderticket um dann mit dem stündl. IC Richtung Oostende weiter zu fahren. Leider sind Fahrtunterbrechungen mit den belg. Tickets nicht zugelassen, obwohl sich Besichtigungen in vielen belg. Städten lohnen.

Für einen Tagesausflug im kleinen Grenzverkehr der Aachener Dreiländer-Region ist das EUREGIOTICKET zu 14,5 €; gilt an Sa, So oder feiertags – egal ob Feiertag in D/B/NL - sogar für 2 Erwachsene mit 3 Kindern) attraktiv. [http://www.avv.de/fileadmin/sites/avv/download\\_FTP/Tarif\\_Ticket\\_Flyer/euregioticket.pdf](http://www.avv.de/fileadmin/sites/avv/download_FTP/Tarif_Ticket_Flyer/euregioticket.pdf))

### **Ausflüge vor Ort:**

Mehr als 100 Urlaubsorte im Schwarzwald ermöglichen mit [www.KONUS-schwarzwald.info](http://www.KONUS-schwarzwald.info) Urlaubsgästen mit dem obligatorischen Kurbeitrag (die Gemeinde führt davon z.Zt. 30 Cent je Übernachtung an die Verbände ab) freie Fahrt in Bussen und Zügen des Nahverkehrs in der gesamten Region - Begren-



zung etwa Rastatt - Calw - Waldshut - Basel.

Im Bayrischen Wald gibt es das Bayerwald-Ticket als Tageskarte (ab 8 Uhr bzw Sa+So+feiertags ganztägig) zu 6 € für Busse und Bahn für die Region um Zwiesel – mit bestimmten Zügen und Bussen kann man sogar in den benachbarten tschechischen Ort Železná Ruda bzw. Špičák fahren. Bayerwald-Ticket-plus zu 12 € bis Plattling.

Im österreichischen Bundesland Tirol gibt es verschiedene Regio-Tickets zu 29 € (z.B. für ein oder mehrere Täler) bzw. das „Tirol Ticket“ für ganz Tirol (incl. bestimmter Linien nach Osttirol) zu 61 € für jeweils 7 zusammenhängende Tage, womit Busse und Bahnen (sogar incl. IC/ICE) benutzt werden dürfen. [www.vvt.at](http://www.vvt.at)

#### **MobilCard Südtirol**

Südtirol hat verschiedene MobilCards, 3 oder 7 Tage gesamtes Südtirol zu 13 € / 22 €, bzw. 7 Tage Südtirol West, Mitte oder Ost zu 15 € für Ausflüge (Junioren zahlen noch weniger).

<http://www.sii.bz.it/de/benvenuti.php>

#### **Werdenfelsticket**

Das Werdenfelsticket gibt es für beliebig viele Fahrten auf allen Zügen des Nahverkehrs (RE, RB) und den Bussen im festgelegten Streckennetz des Werdenfelser Landes für einen Tag ab 10 € (Mo-Fr ab 9 Uhr, Sa u. So ganztägig).

#### **RVO Tagesticket/RVO-Bus-Pass**

Die (meisten) Buslinien des Regionalverkehr Oberbayern können mit einem Tagesfahrtschein zu 9 € oder mit dem Bus-Pass 5 Tage innerhalb eines Monats zu 28,50 € genutzt werden.

#### **ÖBB: Einfach raus - Ticket**

Nahverkehrs-Tagesticket zum Fixpreis für 2 bis 5 Personen (Erwachsene, Kinder) als Tages-Netzkarte am ausgewählten Tag: an Werktagen von 9 bis 24 Uhr, an Sam-, Sonn- und Feiertagen ganztägig. Gilt in allen ÖBB-Zügen des Nahverkehrs (Regional-, Regional-Express-Zügen; Zügen der S-Bahn, der Regio-S-Bahn sowie in EUREGIO-Zügen) Preis: 28,00 Euro

#### **Stand: Januar 2009**

Angaben aufs Wesentliche reduziert – nach bestem Wissen - aber ohne Gewähr!

## Vermischtes

#### **Korrektur**

Im NI5/08 im Protokoll der Jahresversammlung in TOP 4 ‚Berichte aus den BGs‘ ist im ersten Punkt der BG2 ein Fehler. Richtig ist: Hubert Dieregsweiler ist Sprecher des Arbeitskreises (AK) Verkehr.

#### **VRR verhandelt mit der Bahn**

VRR hat gegen das Urteil des Verwaltungsgerichtes in Gelsenkirchen vom 19.12.08 Berufung einlegt. Darüber hinaus wird der Verbund weitergehende Verhandlungen mit der DB Regio NRW aufnehmen. Zielsetzung ist es, auf Basis

der bestehenden Eckpunkte papiere in den Verhandlungen eine außergerichtliche Einigung zu finden. Damit verbunden ist auch die Hoffnung, im Sinne der Kunden die Qualität des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Verbundraum nachhaltig zu verbessern.

#### **Fahrplan "im Gelderland mobil"**

Die Stadt Geldern hat in Zusammenarbeit mit den Sparkassen Krefeld und Straelen einen kostenlosen Fahrplan „im Gelderland mobil“ mit einer Auflage von 5.000 Exemplaren veröffentlicht. Dieser Fahrplan enthält alle Informationen

über die Regionalbuslinien, die in und um Geldern verkehren sowie über die StadtLinien in Geldern, Issum und Straelen. Natürlich wird auch der Fahrplan der RE10 aufgeführt.

### **VRR erhöht die Preise die erhöhten Preise um 3,4 Prozent**

PRO BAHN kritisiert die vorzeitige Entscheidung! Da die Kraftstoffpreise erstmals seit Jahren wieder deutlich gesunken sind und auch der VRR dabei kräftig

spart, sollte erstmal die Entwicklung in der ersten Jahreshälfte 2009 abgewartet und nicht jetzt unsinnige Preiserhöhungen frühzeitig festgelegt werden. Falls die Kraftstoffpreise so niedrig bleiben sollten, dann dürfte eine Nullrunde bis zum Jahreswechsel 2009/2010 durchaus drin sein. Alles andere wäre ein falsches Signal, da die Hemmschwelle wieder den PKW für die Fahrt zur Arbeitsstelle zu nutzen in den letzten Wochen deutlich gesunken ist.

## **Ihre Ansprechpartner im PRO BAHN Regionalverband Niederrhein:**

### **Kommissarischer Vorsitzender:**

Dipl.-Ing. Frank Michalzik  
Bahnhofstraße 85 a, 46499 Hamminkeln  
Tel: 02857-915992

### **Vorsitzende der Bezirksgruppen:**

**BG 1:** David van der Grinten  
Herderstraße 46, 47533 Kleve,  
Tel: 02821-4609002 Fax: 02821-4609973

**BG 2:** Hubert Dieregweiler  
Schopenhauerstraße 3, 47447 Moers  
Tel: 02841-32382

**BG 3:** Joachim Meyer  
Oststraße 1, 47798 Krefeld  
Tel und Fax: 02151-394442

**BG 4:** Dipl.-Ing. Frank Michalzik  
Bahnhofstraße 85 a, 46499 Hamminkeln  
Tel: 02857-915992

**BG5:** offen

**BG 6:** Detlef Neuß  
Stapper Weg 94, 41199 Mönchengladbach  
Tel: 02166-10560/01705853246

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

### **Schriftführer:**

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

### **Alle E-Mail-Adressen unter:**

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

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

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

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

### **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:** 25. Januar 2009

**Nächste Ausgabe:** Anfang März 2009

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

**Einsendeschluss:** Mitte März 2009

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)

**Eine PDF-Datei zum Herunterladen steht unter [www.probahn-niederrhein.de](http://www.probahn-niederrhein.de) bereit.**

# Termine PRO BAHN Regionalverband Niederrhein

<b>Februar 2009</b>				<b>März 2009</b>				<b>Mai 2009</b>				
Mi 04.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	<b>1</b>	Di 17.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann erste Möglichkeit rechts um die Ecke; am Überlandbusbahnhof)	<b>6</b>	Di 14.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	<b>4</b>	
Di 10.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	<b>4</b>	Mi 04.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	<b>1</b>	Mo 20.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle,	<b>5</b>	
Mi 11.	18.00	Krefeld, Gaststätte "Kulisse" im alten Fabrikgebäude Heeder, Virchowstr. 130, Krefeld (zu erreichen vom Hauptbahnhof über den Südeingang, in Sichtweite). Nach Möglichkeit vorher anrufen. Telefon berufl.: 02151/574136 oder privat 02151/394442.	<b>3</b>	Sa 07	13.30	Vorstandssitzung Wesel, Kaiserhof		Di 21.	19.00	Mönchengladbach, Krefelder Hof	<b>6</b>	
Do 12.	19.00	Moers, „Artemis“, Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, nach der Ampel 2. Haus auf der linken Seite.	<b>2</b>	Di 10.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	<b>4</b>	Mi 13.	18.00	Krefeld, Gaststätte "Kulisse"	<b>3</b>	
Mo 16.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle, 47058 Duisburg, Mülheimer Str. 91 (Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min. Fußweg vom Hbf).	<b>5</b>	Mi 11.	18.00	Krefeld, Gaststätte "Kulisse"	<b>3</b>	Do 14.	19.00	Moers, „Artemis“,	<b>2</b>	
				Do 12.	19.00	Moers, „Artemis“,	<b>2</b>	Mo 18.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle,	<b>5</b>	
				Mo 16.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle,	<b>5</b>	Di 19.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof	<b>6</b>	
				Di 17.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof	<b>6</b>					
				<b>April 2009</b>								
				Mi 01.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	<b>1</b>					
				Mi 08.	18.00	Krefeld, Gaststätte "Kulisse"	<b>3</b>					
				Do 09.	19.00	Moers, „Artemis“,	<b>2</b>					

Der Terminplan ist gültig von Februar bis Mai 2009.  
 Alle Termine und aktuelle Änderungen auch im Internet unter [www.probahn-niederrhein.de/termine](http://www.probahn-niederrhein.de/termine)