

PRO BAHN



REGIONALVERBAND NIEDERRHEIN e.V.

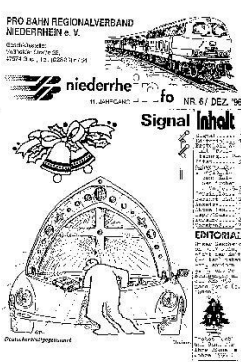
NiederRhein info

Nr. 1/2010

Januar 2010 – März 2010

25. Jahrgang

www.probahn-niederrhein.de



NiederRhein info



Inhalt:

- Vorwort
- 25 Jahre Niederrhein-Info
- Erfahrungen mit dem Ersatzfahrplan der RE 13
- Auch die NordWestBahn mit Startschwierigkeiten!
- ÖPNV-Tag in Kaldenkirchen
- Webseite: Zahlen sind rückläufig

- Fahrplanänderungen in die Niederlande
- Wenn nach einer Veranstaltung der ÖPNV nicht mitspielt.
- VGN: VRR-Tarif kommt in Schritten
- Vermischtes
- Termine

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,
das Niederrhein-Info wird 25 Jahre !
Daher lässt Roland Stahl für uns die
Geschichte des Niederrhein-Info Revue
passieren. David van der Grinten stellt
den Status der von uns betriebenen
Homepage zusammen und skizziert zu-
künftige Entwicklungen.

Neben diesem Medien bezogenen
Schwerpunkt beschäftigen wir uns im
zweiten Schwerpunkt dieses Heftes mit
den ersten Erfahrungen beim Betrei-
berwechsel der Bahnlinien in unserem
Zuständigkeitsbereich von DB-Regio hin
zur NordWestBahn bzw. zur Eurobahn.
Leider gab es hier teilweise einige Start-
schwierigkeiten und erste Betriebserfah-
rungen zeigen an bestimmten Stellen
notwendigen Verbesserungsbedarf auf.

25 Jahre Niederrhein-Info

25 Jahre Niederrhein-Info. Das bedeu-
tet: 25 Jahre Informationen sammeln; 25
Jahre Artikeln hinterher rennen; 25 Jah-
re Autoren für einen Artikel auf die Ner-
ven gehen; 25 Jahre Adressen verwal-
ten; 25 Jahre kopieren, drucken falten
und früher auch tackern; 25 Jahre In-
formationen aus erster Hand; 25 Jahre
kuvertieren und zur Post bringen. Die
ersten 15 Jahre hat Franz Maxwill mit
Schreibmaschine, Schere und Klebstoff
es immer wieder hinbekommen, eine
umfassende Berichterstattung über den
RV zusammenzustellen. Auch überstieg
der Seitenumfang sehr oft das heutige
feste Format mit 12 Seiten. Auch wur-
den immer 6 Ausgaben pro Jahr produ-
ziert. Dies wurde 2004 auf 4 reduziert,
da durch die Internetseite des RVs ein
weiteres Medium zur Mitgliederinforma-
tion entwickelt wurde und auch dort viel
Freizeit gebunden ist. Ab 1999 hat dann

Wir werden die Fortentwicklung dieses
Übergangsprozesses weiterhin beo-
bachten und planen im Kontakt mit den
neuen Betreibern und dem Aufgaben-
träger nach der hoffentlich sehr bald ge-
lungenen Überwindung der Startprob-
leme eine Optimierung der Gesamtsi-
tuation zu erreichen.

Weiterhin berichten wir über den ÖPNV-
Tag in Kaldenkirchen , informieren Sie
über Änderungen bei der Fernverkehrs-
verbindung in die Niederlande und fas-
sen den aktuellen Stand der beabsich-
tigten Überführung der VGN-Tarifs in
den VRR-Tarif zusammen.

Ich wünsche Ihnen und Ihren Familien
ein gesundes und erfolgreiches Jahr
2010.

Ihr Frank Michalzik

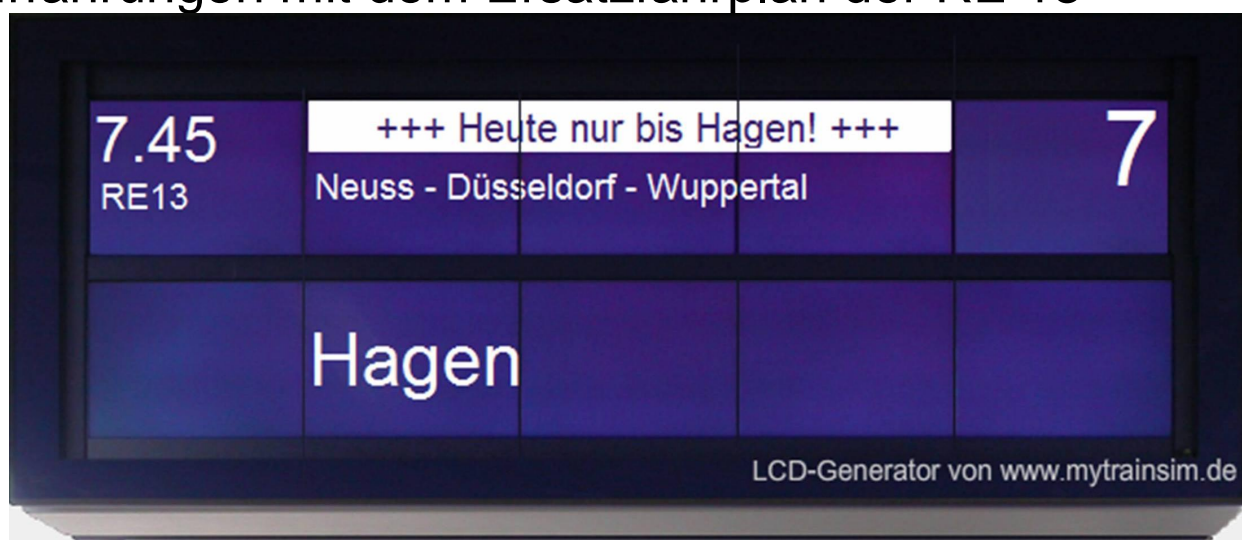
Susanne Starke-Perschke die Redakti-
on von Franz übernommen. An dieser
Stelle möchte ich Franz für die vielen
interessanten Ausgaben des NI danken.
Ich habe sie immer gerne gelesen. Su-
sanne hat dann mit Axel Friese und mir
6mal im Jahr versucht in Franz Fußstap-
fen zu treten. Aus heutiger Sicht glaube
ich sagen zu können, dass es uns ge-
lungen ist. Eine der wichtigsten Ände-
rungen damals war: Die Einführung des
Computers in die Redaktionsarbeit. Dies
und die Verbreitung des E-Mails hat aus
heutiger Sicht die Redaktionsarbeit we-
sentlich vereinfacht. 2002 war ein
schweres Jahr, da Susanne überra-
schend schwer erkrankte und plötzlich
verstarb. Nun übernahm ich die Redak-
tion des NI alleine und stand ohne die
kompetente Hilfe von Susanne vor der
Aufgabe als Laie eine Mitgliederzeit-
schrift mit Leben zu füllen. Die Ent-

scheidung 2004 nur noch 4 Ausgaben je Jahr zu erstellen, hat zumindest den Stress ein bisschen gemindert.

Denn eine Ausgabe NI bedeutet: Viele Aufrufe an die Aktiven, Artikel zu liefern; viele E-Mails sichten und auch versenden; 10 Stunden am PC mit dem zusammenstellen des NI zu verbringen; 180 Umschläge drucken; 240 Kopien/Drucke erstellen; 200mal falten, falzen, falten; 200mal Umschlag öffnen, NI einschieben, Umschlag zukleben; 7 Etiketten für die Massenempfänger drucken; 7 Briefen für die Massenempfänger bestücken; 1mal alles zur Post bringen (hier möchte ich einmal ganz herzlich meiner Frau danken, die dies für mich seit Jahren viermal im Jahr macht)

Wer an alten Ausgaben interessiert ist, kann diese im FGZ Goch einsehen. Es sind noch alle da. Einfacher geht es im Internet. Dort stellen wir auch ältere Ausgaben als gescannte Version zum Herunterladen bereit. Es sind noch Lücken aber wir arbeiten daran bis Mitte 2010 alle Ausgaben dort bereitzustellen. Ganz zum Schluss eine persönliche Sache: Ich hoffe, dass das heutige NI wohl bei den Lesern ankommt. Weiß es aber nicht genau, da ich nur sehr selten einen Leserbrief erhalte. Diese aber nie eine Kritik oder Lob zum NI enthalten. Liebe Leser, schreiben Sie mir doch einmal Ihre Meinung zum NI (Adressen siehe Impressum). Vielen Dank!
Ihr Roland Stahl

Erfahrungen mit dem Ersatzfahrplan der RE 13



Von Detlef Neuss

Da die 5-teiligen FLIRT-Triebwagen der Eurobahn zum 13.12.2009 noch keine Betriebsgenehmigung erhielten, wurde mit Hilfe der DB AG ein Ersatzverkehr auf der Strecke der RE 13 organisiert. Zwischen Hamm und Mönchengladbach verkehrten S-Bahn-Wagen, zwischen Mönchengladbach und Venlo fuhr die RE 13 in der gewohnten alten DB-Zusammenstellung. Das in Mönchengladbach notwendige Umsteigen von

einem Zug in den anderen war zwar lästig, konnte aber zeitlich problemlos bewältigt werden. Auch wenn der eigentliche Fahrplan nicht vollständig erfüllt werden konnte, hatten vor allem die Pendler an den Werktagen zu den Hauptverkehrszeiten keine Probleme. Für die Anfangszeit des Ersatzverkehrs muss jedoch die Information der Fahrgäste als unzureichend bezeichnet werden. Vor allem in Neuss gab es Probleme. Die S-Bahn-Wagen der RE 13 wur-



den oft mit der S 8 verwechselt. Fahrgäste, die die RE 13 für eine verspätete S 8 hielten, stiegen in den Zug und mussten dann bis Mönchengladbach mitfahren, obwohl ihr Fahrziel einer der Haltepunkte auf der Strecke der S 8 war. Einige Lokführer machten per Durchsage darauf aufmerksam, dass es sich bei dem eingefahrenen Zug nicht um die S 8 handelte, andere nicht. Zusätzlich verwirrend war, dass in Neuss als Zugziel Mönchengladbach angegeben wurde. Das war zwar sachlich richtig, aber etwas unglücklich gewählt. Später wurde auf dem Zugzielanzeiger Venlo als Zielbahnhof angegeben, was Verwechselungen weitgehend vorbeugte. Vor Mönchengladbach wurde rechtzeitig im Zug auf den Ersatzverkehr und die Möglichkeit zum Umsteigen aufmerk-

sam gemacht. In den ersten Tagen stimmte lediglich die Gleisangabe ab und zu nicht. Auf dem Bahnsteig war jedoch ein Bahnmitarbeiter postiert, der Auskunft gab und den Fahrgästen den Weg zum Anschlusszug wies. Diesen Service wünscht man sich auch bei ähnlichen Gelegenheiten. Seit dem 1. Januar 2010 weist der neue Ersatzfahrplan keine Lücken mehr auf. Leider wird weiter mit dem alten Wagenmaterial gefahren und auch das Umsteigen in Mönchengladbach bleibt notwendig. Abschließend bleibt zu hoffen, dass der Ersatzverkehr bald ein Ende findet und die Betriebsaufnahme auf der RE 13 durch die Eurobahn stattfindet. Ein alter S-Bahn-Wagen kann vom Komfort her eben doch nicht mit einem modernen FLIRT-Triebwagen konkurrieren.

Auch die NordWestBahn mit Startschwierigkeiten!

Von David van der Grinten

Zwar wurden am Samstag Abend vor dem Fahrplanwechsel die neuen Triebwagen der NordWestBahn des Typs LINT41H planmäßig in das Niers-Rhein-Emscher-Netz überführt, aber am Montag darauf kam um Viertel nach sechs morgens in Kempen Ernüchterung bei den Fahrgästen an. Die NordWestBahn kam in der Rushhour in Kempen mit nur zwei Triebwagen an, welche die DB zuletzt mit drei Treibwagen des Typs BR628 durchführte. Das gleiche Bild wiederholte sich um halb fünf abends in der Düsseldorfer Rushhour. Uns erreichten in der ersten Woche zahlreiche Mails zu diesem Thema.

NordWestBahn nicht verantwortlich
Nach unseren Recherchen trifft an dieser Stelle die NordWestBahn aber keine Schuld, da vom Aufgabenträger VRR für diese zwei Zugpaare (5.25 Uhr ab Kleve & 16.39 Uhr ab Düsseldorf) auch nur zwei Triebwagen bestellt wurden und

diese dann auch von der NordWestBahn auch in diesem Umfang durchgeführt worden sind. Die NordWestBahn stellte selbst eine Auslastung von 200% fest. In einer Nachbesprechung zwischen dem VRR und der NordWestBahn wird dies am 22. Dezember mit Sicherheit zur Sprache gekommen sein.

Probleme mit der Stufe auf dem RB31
Auf der Strecke des „Niederrhein“ kam es in der ersten Woche immer wieder zu Probleme mit der herausfahrbaren Stufe, da die Bahnsteigshöhe mit Ausnahme von Duisburg Hbf und Rheinhausen nicht auf der Einstiegshöhe des neuen Triebwagen LINT 41 H liegt. Die Erfahrungen auf anderen NordWestBahn-Strecken zeigten bisher, dass solche technische Probleme schnellstmöglich gelöst wurden.

Jeder Start ist schwer

Auch wenn die Erwartungen in der ersten Woche nicht erfüllt wurden, sind wir sehr zuversichtlich, dass diese bei den

Fahrgästen aber noch erfüllt werden. Nach 60 Jahren Deutsche Bundesbahn bzw. Deutsche Bahn fährt erstmals ein privates Bahnunternehmen am linken Niederrhein. Dabei wurden in der Vergangenheit die Fahrgäste leider zu oft auf die Geduldsprobe gestellt. Daher sollten wir der NordWestBahn auch ein

wenig Geduld entgegenbringen. Ich bin davon überzeugt, dass wir in einem Jahr sagen können, „Wir sind zufrieden!“. Was die Unterbestellung angeht, werden wir im neuen Jahr eine Strategie erarbeiten und den Dialog mit dem Aufgabenträger VRR suchen.

ÖPNV-Tag in Kaldenkirchen

Von Detlef Neuß

Der gemeinsame Stand von VCD und PRO BAHN am 6. Dezember auf dem ÖPNV-Tag in Kaldenkirchen kann trotz des schlechten Wetters als Erfolg bezeichnet werden. Obwohl man sich für die Veranstaltung sicher mehr Publikum gewünscht hätte, war unser Stand während des ganzen Tages gut besucht.

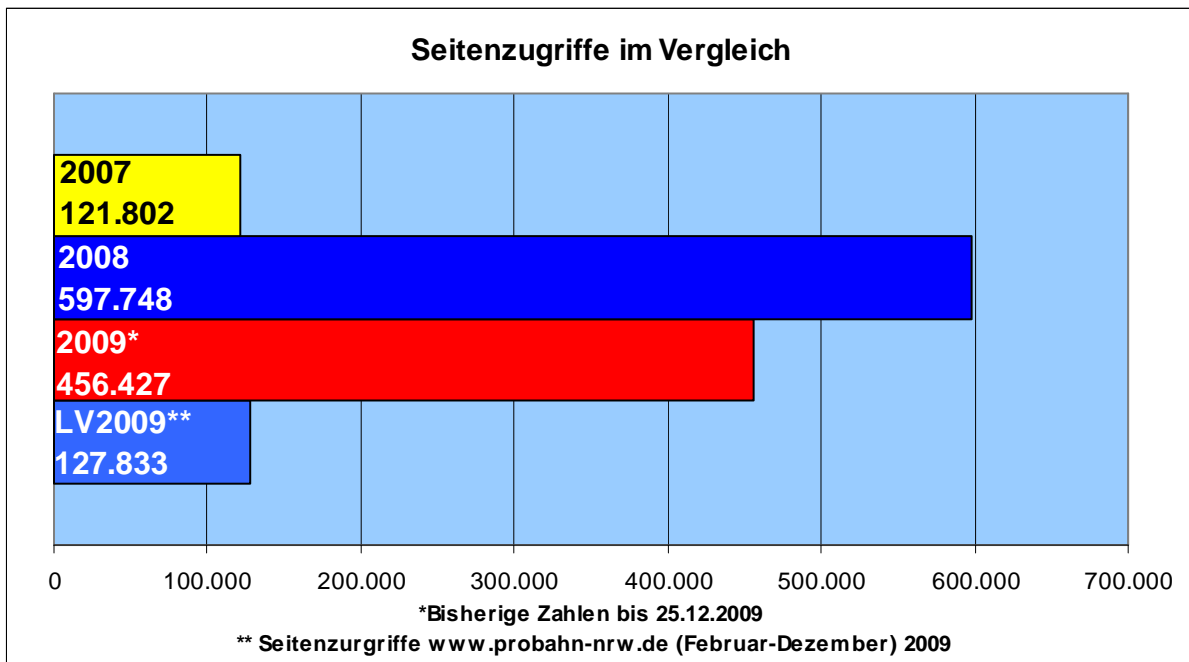
Viele Gespräche wurden geführt und die Arbeit von VCD und PRO BAHN konnten dem interessierten Besucher näher gebracht werden. Ruprecht Beusch (VCD), Roland Stahl (PRO BAHN / VCD) und Detlef Neuß (PRO BAHN / VCD) gaben sich Mühe, alle Fragen zu beantworten. Unterstützt wurden sie dabei noch von PRO BAHN-Pressesprecher Lothar Ebbers, der für die stattfindende Podiumsdiskussion angereist war. Weitere Teilnehmer der Podiumsdiskussion waren: Hans Leister, Geschäftsführer von Keolis, der seine neuen Fahrzeuge für die RE 13 präsentierte, Theo Stroeken, Vorsitzender der Unternehmerschaft Venlo, die Landtagsabgeordneten Dietmar Brockes (FDP) und Uwe Leuchtenberg (SPD), Uwe Schummer, CDU-MdB, Dr. Marcus Optendrenk von der Verkehrsgesellschaft des Kreises Viersen und die Technische Dezernentin Nettetals, Susanne Fritzsche.

Kernpunkte der Podiumsdiskussion waren der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in dieser Region. Herr Stoeken

verwies darauf, dass in der Region um Venlo in Zukunft etwa 15.000 Arbeitsplätze entstehen. Eine bessere ÖPNV-Anbindung ist hier wünschenswert. PRO BAHN Pressesprecher Lothar Ebbers forderte den zweigleisigen Ausbau der Strecke zwischen Dülken und Kaldenkirchen und erhielt hierfür von den anderen Diskussionsteilnehmern breite Zustimmung. In diesem Zusammenhang kritisierte Herr Leuchtenberg, dass die DB AG offensichtlich lieber Prestigeobjekte im Ruhrgebiet fördere, als sich um notwendige Ausbauarbeiten am linken Niederrhein zu kümmern. Lothar Ebbers kritisierte außerdem den Zustand der Bahnhöfe. Dr. Optendrenk wies auf die mögliche Verlängerung der S 28 von Kaarster See nach Venlo hin, die zur Erhöhung der Mobilität der Bürger beitrage. Frau Fritzsche berichtete von der geplanten Verbesserung der Verknüpfungspunkte zwischen Bus und Bahn in Breyell und Kaldenkirchen.

Vor allem das Interesse an unserem Prospektmaterial und an den lokalen Mitteilungsblättern von PRO BAHN und VCD, Niederrhein-Info und Niers-Info, war groß. Auch das von VCD und PRO BAHN gemeinsam erarbeitete RRX-Perspektivnetz fand viele Interessenten. Wir danken der Stadt Nettetal und der Nette-Agentur, die so freundlich war, uns in ihrem Zelt unterzubringen, so dass wir den Tag trocken überstehen konnten.

Webseite: Zahlen sind rückläufig



Von David van der Grinten

Zielvorgabe 2009 deutlich verfehlt
Nachdem Höhenflug der vergangenen zwei Jahren sind die Zahlen der Webseite rückläufig. Die Zielvorgabe für 2009 wurde deutlich verfehlt. Das hat verschiedene Gründe. In der Vorzeit habe ich die Webseite zusammen mit Wolfgang Tittmann auf dem Laufenden gehalten. Gerade der rechtsrheinische Bereich mit dem Dauerbrenner „BETU-WE“ und der große Bahnhofsumbau in Wesel lockten immer wieder viele Besucher regelmäßig auf unsere Webseiten (inklusive der Weseler Webseite). Wolfgang Tittmann konnte ab dem Frühjahr nicht mehr in gewohntem Umfang helfen, so dass ein Großteil der Meldungen weg fiel, welche ich alleine nicht auffangen konnte. Wurden 2008 noch 238 Meldungen veröffentlicht reduzierte sich die Zahl 2009 auf 108 Meldungen. Das zeigt dann deutlich, dass ich alleine die Aktualität aus 2008 nicht halten konnte, dazu fehlte mir im laufenden Jahr auch aus beruflichen Gründen einfach die Zeit.

In NRW aber deutlich noch die Nr.1!

Unsere Webseite genießt mittlerweile auch außerhalb unseres Regionalverbandes einen großen Stellenwert. Die Besucherzahlen sind mit über 150.000 Besucher verglichen mit der Landeswebseite doppelt zu hoch und die Seitenzugriffe mit knapp 600.000 Aufrufe über dreimal zu hoch, was verglichen mit dem eigentlichen Einzugsbereich (NRW und unserem kleinen aber schönen Niederrhein) sehr beachtlich ist.

Auf Landesebene passiert aber was! Mir wurde auf der letzten Landesauschusssitzung im Dezember die Verantwortung der Landeswebseite übertragen. Die Arbeiten an der „neuen“ NRW-Webseite laufen im Hintergrund auf Hochtouren. Das „Roll-Out“ der neuen Webseite ist für das kommende Frühjahr geplant! Natürlich bedeutet das derzeit wieder viel Arbeit für mich. Aber ich sehe da auch eine Chance für unsere Webseite am Niederrhein, da auch wichtige Meldungen vom Niederrhein auf der Landeswebseite ihren Platz finden werden, umso interessierte Besucher dann auch auf unsere Regionalverbandsseite zu locken. Das gleiche

gilt natürlich analog auch für andere Regionalverbände in NRW.

Mailinglisten

Unsere Mailing-Dienste Newsletter, Niederrhein-Info und unsere Presseverteiler haben mittlerweile 115 Abonnenten. Das bedeutet einen Anstieg von 33,72 % (Vorjahr: 80 Abonnenten). Darauf entfallen 56 Abonnenten auf den Newsletter, 45 auf das digitale NI-Abo und 14 Abonnenten auf den Presseverteiler. Beim Presseverteiler sollte im kommenden Jahr versucht werden, dieser bei der örtlichen Presse bekannter zu machen. Aber unterm Strich bin ich mit der Entwicklung zufrieden.

Dank

An dieser Stelle möchte ich auch einen Dank an Roland Stahl aussprechen. Er unterstützt mich bei meiner Arbeit mit seinem beruflichen Fachwissen im Hintergrund sehr. Ansonsten wäre ich schon des Öfteren an meinem Grenzen gestoßen.

Ausblick

Das Ziel für das kommende Jahr sollte sein, den bisherigen rückläufigen Trend zu stoppen und mindestens die Zahlen zu 2009 wieder zu erreichen. Auf Landesebene möchte ich erreichen, dass der Austausch von Meldungen mit anderen Regionalverbänden sowie mit dem Bundesverband datentechnisch möglich wird.

Fahrplanänderungen in die Niederlande

Von Lothar Ebberts

Mit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember hat sich auch der Fahrplan des ICE International Frankfurt – Amsterdam geändert. Neu ist eine Frühverbindung in Richtung Niederlande, die Duisburg um 07:26 Uhr verlässt und Amsterdam um 09:25 Uhr erreicht, zwei Stunden früher als bisher. Wie uns die DB mitteilte, geht der Anstoss zu dieser Änderung auf unser NRW-Verkehrsforum Fernverkehr im Jahre 2008 zurück, wo wir die mangelhaften Verbindungen zwischen Rhein-Ruhr und Randstad aufzeigten. Leider verkehrt dieser Zug erst einmal nur montags bis donnerstags, also an den Haupttagen des Geschäftsreiseverkehrs, im Sommer auch an Samstagen. Außerdem entfällt zur Kompensation die letzte Verbindung (Duisburg ab 21:26 Uhr) montags bis mittwochs und verkehrt nur noch an Donnerstagen, Freitagen und Sonntagen. Eine neue Spätverbindung ab Amsterdam (ab 21:04 Uhr, Duisburg an 23:04 Uhr) wird an

Sonntagen eingerichtet, im Sommer auch an Freitagen.

Auch bei den Nachtzügen gibt es Veränderungen. Der CNL von Amsterdam nach Wien und Mailand entfällt, einzig nach Wien gibt es ab Köln Ersatz. Der CNL von Amsterdam nach München und Zürich entfällt im Winter an drei Nächten in der Wochenmitte, während der kombinierte CNL/EN nach Prag, Warschau/Moskau und Kopenhagen weiterhin täglich verkehrt.

Da auch in diesem Jahr wieder Bauarbeiten auf der Strecke anstehen, wird vom 25.07. bis 22.08. und vom 16.10. bis 24.10. der internationale Verkehr über Mönchengladbach und Eindhoven umgeleitet.

Eine angedachte Verbesserung im Verkehr über Venlo kommt erst einmal nicht zu Stande. Da die Eurobahn keine Züge über Nacht in Venlo stehen lassen wird, sondern zurück nach Mönchengladbach fährt, hatte sie diese Überführungsfahrten dem VRR angeboten, dieser hat a-

ber keine Bestellung abgegeben. Diese Züge waren in der ersten Version des Online-Fahrplans veröffentlicht und auch auf den gedruckten Abfahrtsplänen entlang der Strecke aufgeführt. Während die Spätfahrt (Venlo ab 23:05 Uhr) noch tägliche Anschlüsse auf den

Hauptstrecken bis Aachen, Remagen, Düsseldorf – Hagen, Essen - Hamm und Duisburg - Emmerich bieten würde, wäre die Frühverbindung (Mönchengladbach werktags ab 04:25 Uhr, sonntags 06:25 Uhr) verkehrlich weniger relevant, da kaum Anschlüsse bestehen.

Wenn nach einer Veranstaltung der ÖPNV nicht mitspielt.

Von Klaus Hegmanns

Während andere Städte und Gemeinden an Wochenenden Nachtbusse, bzw. das allgemeine ÖPNV-Angebot erweitern bleibt im Kreis Viersen weiter alles beim Alten. Aktuelles Beispiel: In den Wintermonaten findet in der Grefrather Eissporthalle regelmäßig freitags eine Eisdisko für die Jugend statt. Diese Veranstaltung ist ein Highlight für die Jugend in einer Region mit recht bescheidenen Freizeitangeboten für diese Altersklasse. Jede Eisdisko ist sehr gut besucht. Nur die Anbindung mit dem ÖPNV ist für den Fahrgastverband PRO BAHN nicht akzeptabel.

Nach wie vor müssen sich die Jugendlichen - wovon viele im Besitz eines „Schokotickets“ sind - von Familienangehörige bringen, oder aber abholen lassen, da keine angemessene ÖPNV Anbindung besteht.

In einer Pressemitteilung reklamierte Fahrgastverband PRO BAHN diese Zustände und erntete herbe Kritik von Seiten des Ordnungsamtes Grefrath Hr. Franken. Herr Franken bestritt die mangelhaften Anbindungen des ÖPNV. Sogar in den Abendstunden hätte man einen sehr guten Anschluss von Grefrath aus bis nach Mönchengladbach.

In einer weiteren Stellungnahme widerlegte der Fahrgastverband PRO BAHN die Aussagen des Herrn Franken.

Aus Sicht des Fahrgastverband PRO BAHN ist es schon bewundernswert,

wie Hr. Franken versucht, eine schlechte Busverbindung am Eissportzentrum schön zu reden.

Unverständlich für den Fahrgastverband PRO BAHN ist die Tatsache, dass die Nutzer des ÖPNV fast 2km zur nächsten Bushaltestelle Bergerplatz laufen müssen da die Busse nicht über die Haltestellen Eisstadion (wo sich auch die Fahrgäste befinden) verkehren.

Des Weiteren sollte beachtet werden, dass die Besucher der Eisdisco zur Erreichung Ihrer Busse ab 21.49 Uhr schon erheblich früher vor Ende der Veranstaltung das Eissportzentrum verlassen müssen. Interessant wird es sicherlich sein, wie die vielen Besucher, die sich zurzeit von Familienangehörige vom Eisstadion abholen lassen in einem Taxibus Platz finden, wenn sie diesen in Gebrauch nehmen würden.

Es ist durchaus richtig, dass von Grefrath aus ein Angebot nach Kempen-St.Hubert oder Krefeld besteht. Es wird aber von Seiten Hr. Franken unterschlagen, dass In Kempen Bf. die Umsteigezeit von fast 50 min nach St. Hubert beträgt. Ob Hr. Franken seine Kinder dort am Spätabend so lange bei Kälte am Busbahnhof sitzen lassen würde? Fakt ist: Das Nahverkehrsangebot im Kreis Viersen und Umland entspricht in keiner Weise den Bedürfnissen der Fahrgäste. Das war schon immer so und es wird auch weiterhin so bleiben. Klimaschutz findet in Kopenhagen ver-

kündet, nicht aber hier vor Ort. Dafür fehlen die finanziellen Mittel. Somit wird der überwiegende Teil der Bevölkerung hier im Kreis weiterhin nicht auf ihr PKW verzichten können.

Die Rückmeldung der Stadt Grefrath kam prompt mit der ersten Ausgabe der Westdeutschen Zeitung in diesem Jahr. Es wäre durchaus zumutbar aus Sicht des Ordnungsamtsleiters ca. 2 km zur nächsten Bushaltestelle zu laufen (wohl gemerkt: direkt vor dem Eissportzentrum gibt es auch eine Haltestelle, die wird aber nicht in allen Richtungen bedient). Des Weiteren lässt der Ordnungsamtsleiter über die örtliche Presse den Fahrgastverband PRO BAHN wissen,

dass auch noch nach 23. Uhr Busse über Süchteln nach Nettetal verkehren. Diese Aussage aus dem Munde eines Ordnungsamtsleiters kann man nur noch mit Kopfschütteln zu Kenntnis nehmen.

Der Fahrgastverband PRO BAHN bezweifelt, dass Eltern ihren Kindern noch erlauben sich bis Mitternacht an irgendwelche Bushaltestellen aufzuhalten. Und was sagt der Jugendschutz dazu? Peinlich – Peinlich Herr Ordnungsamtsleiter! Schade, dass man heute zu Tage nur noch über die Medien mit einander kommuniziert. Für ein persönliches Gespräch hat man in den Grefrather Amtsstuben offenbar keine Zeit.

VGN: VRR-Tarif kommt in Schritten

Von Lothar Ebbers

Auf der Verbandsversammlung des Nahverkehrszweckverbands Niederrhein (NVN) am 15.12. in Wesel stellten Vertreter von VRR und VGN den aktuellen Stand zur Einführung des VRR-Tarifs im Bereich der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) vor. Da nach den vorliegenden Untersuchungen bei unveränderter Übernahme des VRR-Tarifs Mindereinnahmen in Höhe von rund 2 Mio. € anfallen, musste über unterschiedliche Finanzierungswege nachgedacht werden. Eine Möglichkeit ist die Einführung des VRR-SchokoTickets am Niederrhein, da auch für anspruchsberechtigte Schüler ein Eigenanteil der Eltern (im VRR zur Zeit 11,20 € für das erste und 6,00 € für das zweite Kind pro Monat) erhoben wird. Um die Akzeptanz dieser Regelung zu testen, will die NIAG ab August 2010 versuchsweise das SchokoTicket in zwei Gemeinden (Moers und Sonsbeck) einführen. Insgesamt erwartet man durch das Scho-

koTicket Mehreinnahmen von 700.000 € bis 900.000 € jährlich.

Weiterhin soll für lange Strecken zwischen VGN und VRR eine zusätzliche Preisstufe E eingeführt werden, wobei die Zeitkarten im Vergleich zum bisher angewandten NRW-Tarif immer noch deutlich günstiger werden. Zur Vermeidung zu großer Preissprünge ist andererseits eine Änderung des Zuschnitts einzelner Tarifgebiete in der VGN vorgesehen. Nur die Kreise Kleve und Wesel betreffende tarifliche Besonderheiten sollen separat geregelt werden.

Ebenfalls ab August 2010 soll die bestehende Lücke der Verbundtarife zwischen Kempen und Kerken geschlossen werden, indem analog zu Dinslaken und Wesel die Bahnstationen Aldekerk und Nieukerk als Brückenköpfe des VRR-Tarifs eingeführt werden. Die Strecke Kempen - Aldekerk ist die letzte Schienenverbindung in NRW, auf der kein Verbundtarif, sondern der NRW-Tarif gilt, nachdem vor einigen Jahren die Lücke zwischen Mönchengladbach-Gen-



hausen und Wegberg durch Einführung eines neuen Übergangstarifs zwischen VRR und AVV geschlossen wurde.

Als folgender Schritt ist eventuell vorgesehen, den bisherigen Übergangstarif zwischen VRR und VGN (ÜT VRR/VGN) auch auf die Schiene innerhalb der VGN auszuweiten. Der Gültigkeitsbereich des ÜT reicht zwar bis Wesel, Alpen und Geldern, geht aber nur bis zur VRR-Preisstufe C, so dass damit z. B. Fahrten von Wesel bis Duisburg

und von Geldern bis Krefeld, nicht aber bis Düsseldorf erfasst würden.

Für die restliche Finanzierungslücke steht ein Beitrag der DB Regio aufgrund des Verkehrsvertrags mit dem NVN bereit. Außerdem ist vorgesehen, dass die Kreise Wesel und Kleve aus der ÖPNV-Pauschale, die sie vom Land erhalten, Mittel beisteuern. Ebenso denkt die VGN an einen eigenen Finanzierungsanteil, da sie von Synergieeffekten durch die Tarifumstellung profitiert.

Vermischtes

NRW-Fahrplanbuch erschienen

Nachdem die Deutsche Bahn ihr Kursbuch nicht mehr aufgelegt hatte, fehlte eine gedruckte Übersicht sämtlicher Zugverbindungen in Nordrhein-Westfalen. Diese Lücke schließt nun das Fahrplanbuch, das durch die Unterstützung des nordrhein-westfälischen Verkehrsministeriums möglich wurde. Das Handbuch präsentiert die Verbindungen auf übersichtliche Art. Zusätzlich finden Fahrgäste wichtige Informationen zum Liniennetz und zum NRW-Tarif. Das 527 Seiten starke Fahrplanbuch ist zum Preis von 2 Euro in den Reisezentren und -agenturen der DB erhältlich und kann unter www.nahverkehr.nrw.de im Internet bestellt werden.

PRO BAHN auf dem Weseler Adventsmarkt

Alle Jahre wieder nimmt PRO BAHN mittlerweile am Adventsmarkt, der von der Stadt Wesel am ersten Adventswochenende in der Stadtmitte am Dom veranstaltet wird, teil. Auch in diesem Jahr waren wir wieder vor Ort und konnten fragwillige Fahrgäste vor Ort beraten. Auch den neuen VGN-Jahresfahrplan 2009/2010, der am 13. Dezember in Kraft getreten ist, konnten wir wieder frühzeitig besorgen und diese an inte-

ressierte Fahrgäste wieder kostenlos verteilen. Es kamen neben Fahrgastanfragen auch wieder der Ausbau der "BETUWE" zum Gespräch und dies nicht nur von den betroffenen Anwohnern, sondern auch von Weseler, die jenseits der Bahnstrecke wohnen. Wir können auch in diesem Jahr wieder ein positives Fazit ziehen und freuen uns schon auf nächste Jahr!

NordWestBahn wartet in Mettmann

Die NordWestBahn wird einen Teil ihrer neuen Triebzüge Coradia Lint 41 in der Servicestation der Regiobahn in Mettmann warten lassen. Die Züge sind ab Mitte Dezember zwischen der Landeshauptstadt und der holländischen Grenze am Niederrhein im Einsatz. Für die Wartung der Züge investieren NordWestBahn und Regiobahn über eine Million Euro in den Standort und schaffen zudem Arbeitsplätze im Werkstattbereich. Am bereits bestehenden Standort der Regiobahn in Mettmann wird eine Halle mit einer zusätzlichen Arbeitsgrube versehen, die Gleisanlagen werden verlängert und die Waschanlage muss für die neuen Züge angepasst werden. Auch Ausbildungsfahrten für das Personal des Niers-Rhein-Emscher-Netzes starten ab Mettmann.

Wieviele Bahnhöfe bleiben übrig?

Auf der November-Sitzung des Verkehrsausschusses im Landtag berichtete Herr Lennertz von der Bahnflächen-Entwicklungsgesellschaft NRW (BEG NRW) über seine Arbeit. Dabei stellte er auch seine Einschätzung vor, welche Bahnhofsgebäude DB Station & Service langfristig behalten wird und von welchen Gebäuden sich die DB wohl noch

trennen will. Im Bereich unseres RV dürften neben den Hauptbahnhöfen in Duisburg, Krefeld und Mönchengladbach auch die Bahnhofsgebäude in Wesel und Dinslaken zum Kernportfolio von DB Station und Service gehören. Hingegen ist bei Rheydt Hbf, Emmerich, Duisburg-Wedau, Rheinhausen, Kleve und Pfalzdorf mit Verkaufsabsichten zu rechnen.

Ihre Ansprechpartner im PRO BAHN Regionalverband Niederrhein:

1. 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: 02821-715707

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

BG 3: Klaus Hegmanns
Orbroicher Strasse 16, 47906 Kempen
Tel: 02152-8462

Fax: 0721-151284406
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

Internet: www.probahn-niederrhein.de

E-Mail: info@probahn-niederrhein.de

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

Alle E-Mail-Adressen unter:
www.probahn-niederrhein.de/kontakt

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 die Meinung der Redaktion wieder!

Redaktionsschluss: 10. Januar 2010

Nächste Ausgabe: Anfang April 2010

Redaktionelle Beiträge sind uns immer willkommen! Bitte an Roland Stahl.

Einsendeschluss: Mitte März 2010

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 bereit.

Termine PRO BAHN Regionalverband Niederrhein

Januar 2010				Krefeld, Treffen nach besonderer Vereinbarung				April 2010			
Di 12.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1	Do 11.	19.00	Moers, „Artemis“	2	Do 08.	19.00	Moers, „Artemis“	2
Di 12.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4	Mo 15.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle	5	Di 13.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1
		Krefeld, Treffen nach besonderer Vereinbarung	3	Di 23.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof Verschoben vom 16.2.	6	Di 13.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4
Do 14.	19.00	Moers, „Artemis“, Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, nach der Ampel 2. Haus auf der linken Seite.	2	März 2010						Krefeld, Treffen nach besonderer Vereinbarung	3
Mo 18.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle, 47058 Duisburg, Mülheimer Str. 91 (Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min. Fußweg vom Hbf).	5	Di 02.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof Verschoben vom 9.3.	4	Mo 19.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle	5
Di 19.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann erste Möglichkeit rechts um die Ecke; am Überlandbusbahnhof)	6	Di 09.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1	Di 20.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof	6
Februar 2010						Krefeld, Treffen nach besonderer Vereinbarung	3	Der Terminplan ist gültig von Januar bis April 2010. Alle Termine und aktuelle Änderungen auch im Internet unter www.probahn-niederrhein.de/termine			
Di 09.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1	Do 11.	19.00	Moers, „Artemis“	2				
Di 09.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4	Mo 15.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle	5				
				Di 16.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof	6				
				Sa 20.		VCD-PRO BAHN-Verkehrsforum: "Familien in Bus und Bahn" Düsseldorf DGB-Haus, Friedrich-Ebert-Str. 34-36 Siehe auch www.probahn-nrw.de					