

**PRO BAHN**



**REGIONALVERBAND  
NIEDERRHEIN e.V.**

# NiederRhein info

Geschäftsstelle Finkenstraße 5, 47057 Duisburg  
Tel. und Fax: (02 03) 35 60 82  
E-Mail: ProBahnStarke@aol.com

Nr. **2**  
17. Jahrgang  
April 2002



**Bericht von der Regionalversammlung:  
Konkurrenz zur DB – Perspektiven**

für die Region **7**

Der Metrorapid und wir **4**

Verspätungen ..... **2**  
Kurz gemeldet ..... **10**  
Exkursion nach Hasselt  
- ist kostenloser ÖPNV  
möglich? ..... **11**

## DB Cargo, die Verspätungen und ich oder...

Wie einer auszog, per Bahn nach Utrecht /NL zum Eisenbahnmuseum zu fahren...

Also, es war Sonntag, der 10.03.2002, das Wetter gut und für Videos ideal, und in Holland war im Spoorwegmuseum in Utrecht Nationaal Modelbouweekend für Groß und Klein. Da fasste ich den einsamen Entschluß, per Bahn nach Utrecht zu fahren.

Zunächst ging's per Pedes zum Hauptbahnhof, tja der Sonntagsfahrplan lässt grüßen !!!

Um 09:30 Uhr angekommen, stand ich vor den verschlossenen Türen in Krefeld Hbf (dort ist erst ab 10:00 Uhr das Reisezentrum offen).

Um 10:05 Uhr fragte ich nach dem 40 %-Rabatt-Tarif nach Holland, und den gab's für 20 Euro nach Utrecht in der 2. Klasse und zurück ab Kaldenkirchen – kein Problem !!

Um 10:14 den Zug nach Viersen bekommen, das Personal arbeitete schnell und kompetent, und dort auch planmäßig dank neuer Triebwagen 425 angekommen. Beim schönen Wetter den Bahnhof, pardon Haltepunkt Forsthaus passiert, schon alles ohne Weichen !!!

In Viersen dann schönes Wetter und auf Gleis 3 stand ein Erzzug mit 2 Loks der Baureihe 151 vor dem roten Signal, ich schaute mich um, Paff – der Zug zog voll mit automatischen Kupplungen an ... und ich wartete auf meinen Zug nach Venlo... bis zur Abfahrtszeit folgende Durchsage "Sehr geehrte Damen und Herren, der Zug... nach Venlo fällt wegen technischer Störungen heute leider

aus..." Und schon eine Stunde Pause im Bahnhof ohne öffentliche Toilette, aber mit geöffneter Buchhandel/Café/Supermarkt-Kombination, aber auch diese nur mit Personaltoilette, gemäß Hygieneverordnung für normale Passagiere gesperrt.

Nun um 11:30 Uhr herum (eine Stunde später) den Zug nach Venlo bekommen und dann den IC der NS mit zwölf(!) Wagen nach Eindhoven, gut umgestiegen am Bahnsteig gegenüber, dann den IC aus Maastricht nach Utrecht... mit Höchstgeschwindigkeit am Ziel... In Utrecht mein Museum gefunden, klasse Wetter, viele Fans mit Schlangen an der Kasse, viele Modellbahnen, der Arend unter Dampf und ... per Köf à la NS oder Kindereisenbahn durchs Gelände, wer wollte, konnte noch in den Modellbahnbasar gehen ... klasse Videowetter ...

Tja, so gegen 17.04 wollte ich dann per IC zurück, der kam auch pünktlich, zuvor gut und preiswert am Kiosk Verpflegung besorgt ... alles klar bis ... Eindhoven.

In Eindhoven gut angekommen, Durchsage: bis 25 Minuten Verspätung??? Auf den Nachbargleisen genug Nahverkehrsmaterial, um mal kurz einen Extrazug zu fahren ... Fehlanzeige ... es wurde nur ein bißchen rangiert... sonst nichts.

Dann kam ein Güterzug mit Holz für die Verbrennung, so 30 Wagen Eaons

lang und fuhr auf dem Güterzuggleis ein und hielt ... ich dachte, um den IC vorzulassen ... Denkste, erst anhalten, dann wieder anfahren Richtung... Venlo. Der IC kam dann kurz später, 12 Wagen, eine Menge Platz, ich nahm Platz im Wagen 2. Klasse des ICK (Intercity kurze Zeit), auf gut DB: Bm 235, die Wagen, 150 an der Zahl, von der DB gekauft und wieder eingesetzt, nachdem man sie für NS Verhältnisse umgebaut hatte (140 km/h V max anstelle 200 km, Fenster nicht mehr komplett zum Öffnen, nur noch einen Spalt von 30 cm..., neue Sitzbezüge und Vorhänge, neue Lackierung innen und außen), fuhr gut auf NS-Gleisen, dank Minden-Deutz Drehgestellen aus DB-Zeiten.

Nun sind Güterzüge langsamer ... und unser IC fuhr immer wieder aufs rote Signal. Mit Schneckentempo aus dem Bahnhof Eindhoven ... mal 140 km/h, mal wieder langsamer ... ich kam so gegen 19:00 Uhr in Venlo an und wollte meinen Zug nach Viersen haben.

Der NS-Schaffner sagte „Keine Angst, der fährt noch nicht ab.“ Warum auch, der war auch zu spät... und die Lok musste noch umsetzen, aber zuerst war der Niederländer dran wegen dem IC nach Eindhoven, ... und der ganze Güterbahnhof voll mit Zügen... ich denk, ich seh' nicht richtig, ach ja, Emmerich ist ja zu wegen Gleisbau und die ICE 3 nach Amsterdam fielen alle aus und alle Güterzüge über Venlo...

An die 15 Dieselloks Baureihe 6400 NS Cargo, dazu 10 Elloks NS 1600 und zwanzig DB-Loks Baureihe 140, 151, 152, 155... der Bahnhof komplett zu ... alle Gleise dicht ... mit Güterzügen.

Dann war der IC nach Eindhoven fertig und fuhr wieder los, gleicher Zug, andere Richtung, danach der Stoptrein nach Eindhoven... und mein Zug fuhr um 19:18 Uhr ab. Mit voller Geschwindigkeit die Steigung nach Kaldenkirchen..., grünes Signal an allen Stationen, kurzer Halt und erst unterwegs wieder ein Containerzug... Richtung Venlo.

In Viersen, dem Bahnhof mit dem Service der DB zum Vergessen, 15 Minuten gewartet, dann kam pünktlich die RB 33. In Krefeld um 20:30 Uhr den Bus Linie 061 bekommen...

Bilanz: 3,5 Stunden Aufenthalt in Utrecht, Reisezeit netto 4,5 Stunden plus 1 Stunde 40 Minuten Verspätung...

Fazit: wer die Strecke nach Nimwegen dichtmacht, hat keine Ausweichstrecke für Güterzüge, ggfs mit Dieselvorspann bis Krefeld Hbf ... und einen Fahrplan, der aus den Fugen gerät., bei einer Hauptstrecke Viersen-Venlo mit internationalem Verkehr und ... eingleisigen Abschnitten...

Und weil niemand etwas wusste, war die Störung streng geheim, das Zugpersonal sagte nichts, und die Reisenden wussten nichts... und wenn die Verantwortlichen von DB Cargo und DB Regio Rheinland nicht gestorben sind, dann bleibt das auch weiter so!

Mit freundlichen Grüßen *Michael Kraus*

P.S.: Wie sagte ich doch am Schalter, am 10.03.2002, um 10:05 Uhr: "Erstaunlicherweise war gestern nach Köln per Bahn alles in Ordnung, auch zurück... ich konnte es fast nicht glauben." Hätte ich doch besser geschwiegen...

## Was bringt der Metrorapid für den Regionalverband Niederrhein?

Bestimmt viel Diskussionsstoff.

Das war so meine erste Idee. Selten hat eine einzelne Baumaßnahme im Verkehr solch eine Diskussion heraufbeschworen. Es ist erstaunlich, dass über Wochen regelmäßig über ein öffentliches Verkehrsmittel so viel in Funk, Fernsehen und Presse berichtet wurde. Es gab Sondersendungen und Studiodiskussionen im Fernsehen, und selbst Zeitungen, die sich ansonsten durch totale Unkenntnis des ÖV profilieren, bringen Serien über den Metrorapid. Eines ist vielen dieser Veröffentlichungen gemeinsam: Der Bau des Metrorapids wird i.A. kritisch gesehen.

Trotzdem soll der Metrorapid kommen. Die Landesregierung NRW setzt diesen Zug durch, auch wenn viele der Meinung sind, dass

- erstens das viele Geld sinnvoller in die Eisenbahn im Rhein-Ruhr-Raum investiert werden kann und
- zweitens es viel zu schade ist, die Technik des Transrapids für solch eine *Straßenbahn* zu missbrauchen.

Nachdem jahrelang um eine Fernverkehrsstrecke zwischen Berlin und Hamburg gerungen wurde und diese dann doch nicht gebaut wurde, muss jetzt auf jeden Fall eine Strecke für den Transrapid in Deutschland her. Um die vom Bundesverkehrsministerium bereitge-

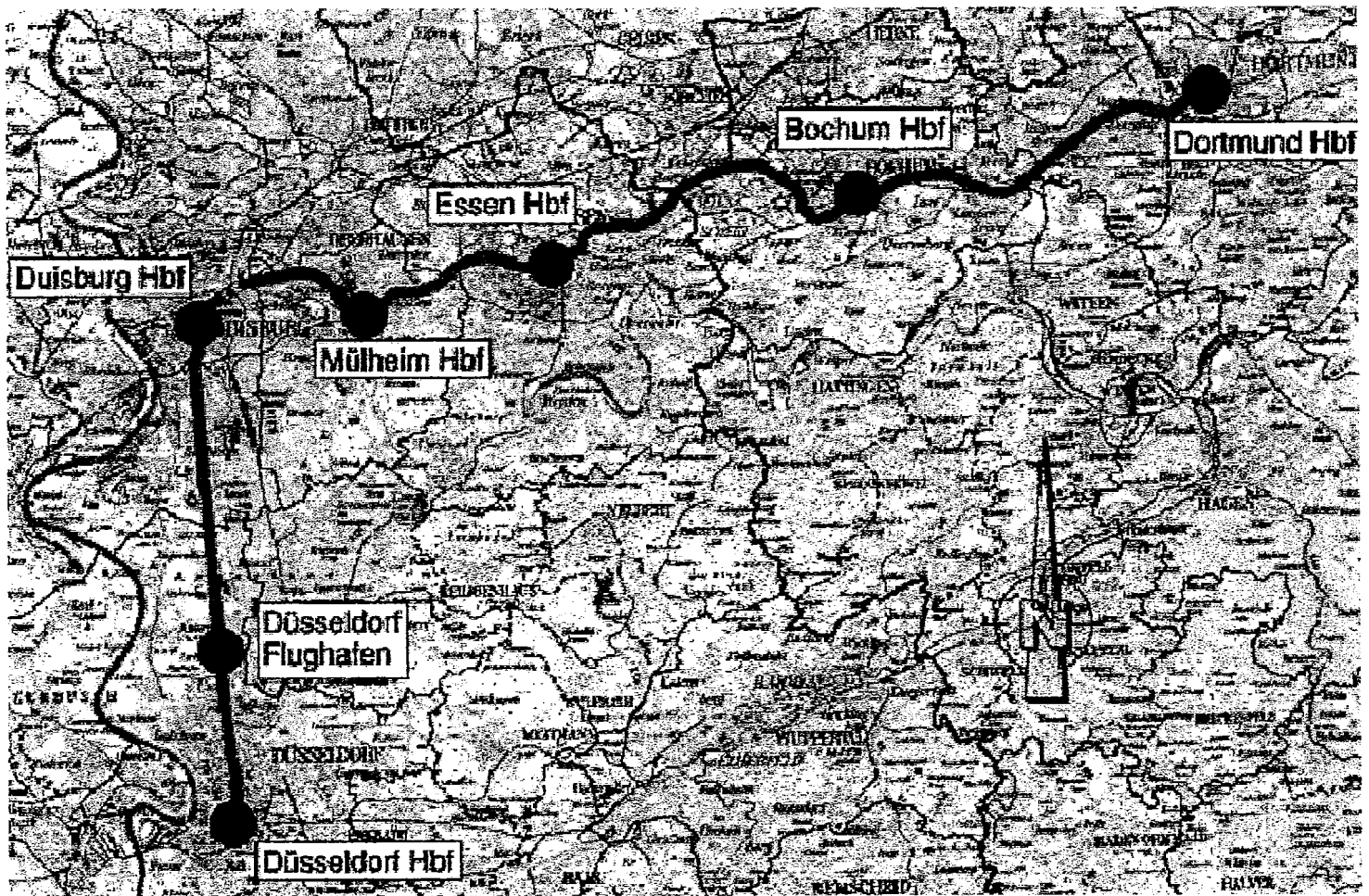
stellten Gelder streiten sich nun Bayern und NRW. In beiden Ländern wollen sich, so sieht es aus, die Regierungschefs, mit solch einem Projekt ein Denkmal setzen.

Nach der Veröffentlichung der Machbarkeitsstudie haben sich in den letzten Wochen viele Personen und Institutionen dazu geäußert. Darunter waren Untergliederungen aller Parteien, Städte und Kreise, Gewerkschaften, IHK, und was es sonst noch so alles an Bedenkenträgern und Veränderungsverhinderern gibt.

Wenn wir uns jetzt dem Wirkungsbereich unseres RV zuwenden, so möchte ich zuerst einmal eine Karte des geplanten Verlaufs des Metrorapid zeigen (siehe nächste Seite).

Wie jeder sofort erkennt, ist von unserem RV nicht viel auf der Karte zu sehen. Außer Duisburg fehlt alles.

Der linke Niederrhein ist vom Metrorapid nicht sehr stark betroffen. Nutzen kann den Metrorapid allenfalls, wer aus Richtung Kleve, Mönchengladbach oder Krefeld nach Dortmund muss. Dann kann durch Umsteigen in Duisburg ein paar Minuten *Fahrzeit* gewonnen werden. Ob die *Reisezeit* kürzer wird, kann bezweifelt werden.



Wenn aber die von der Landesregierung „versprochene“ Änderung des VRR-Tarifs durchgeführt wird, haben der linke Niederrhein und auch alle anderen Bereiche des VRRs höhere Fahrpreise zu erwarten. Viele Verbindungen, die heute mit der Preisstufe B (Einzelfahrschein: 3,30 Euro) möglich sind (z.B. Krefeld – Düsseldorf-Mitte; Mönchengladbach – Krefeld), werden dann Preisstufe C (Einzelfahrschein: 7,10 Euro). Hier zahlt dann der VRR-Kunde ohne direkten Nutzen aus dem Metrorapid die Zeche für dieses Projekt.

Wer weitere Informationen haben möchte, dem kann ich nur das Internet empfehlen.

Einer der wichtigsten Links ist natürlich der des NRW-Verkehrsministeriums. Unter

<http://www.nrw.de/metrorapid/index.html> geht es direkt und ohne Umwege zu sehr vielen Informationen über den Metrorapid. Direkt in der Mitte der Seite der Download der Kurzfassung der Machbarkeitsstudie (aus der die Grafiken sind).

Eine weitere interessante Datei ist die ‚Fragen und Antworten‘. Auch zum Download. Hier stehen viele auch schon allgemein diskutierte Fragen und die von der Landesregierung gegebenen Antworten. Eine aus meiner Sicht sehr interessante Frage ist:

Ziel ist es, mit Hilfe des METRORAPID, den Öffentlichen Personennahverkehr so ‚fit‘ und attraktiv zu machen, dass viele Autofahrer das bessere Angebot vorziehen. Von dem für den METRORAPID prognostizierten Gesamtverkehrsaufkommen von 25 - 30 Mio. Passagieren werden bis zu 20 % = rd. 5,4 Mio. Verlagerung vom Autoverkehr sein. Die angestrebte Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs wird dem wachsenden Verkehrsaufkommen insgesamt Rechnung tragen und Vorteile für alle Verkehre erschließen.

*Welche Verkehrsverlagerung bewirkt der METRORAPID?*

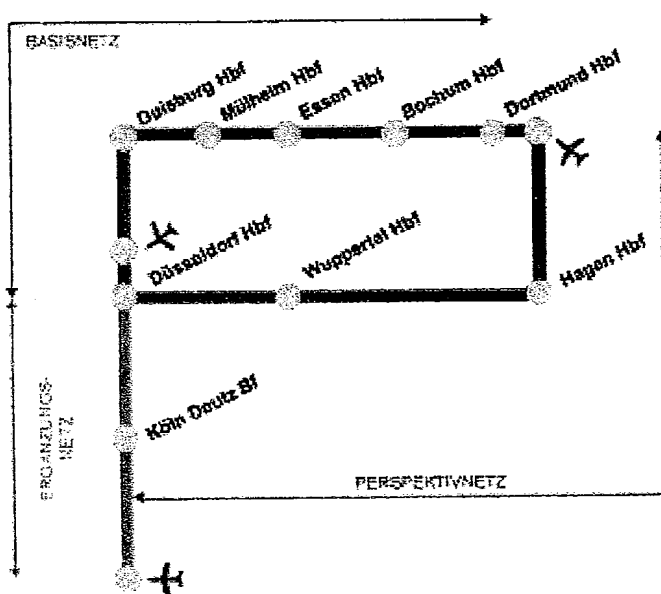
Das heißt, dass rund 21,6 Mio. Passagiere aus dem bisherigen Nahverkehr abwandern. Das würde aber zur Einstellung vieler Züge und Verbindungen beitragen.

Weitere Informationen sind natürlich auf der Homepage des PRO BAHN-Landesverbandes unter [www.probahn-nrw.de](http://www.probahn-nrw.de) zu finden. Hier sind Stellungnahmen zum Metrorapid und unter dem Hauptpunkt *Projekte* eine ausführliche Betrachtung des Metrorapid

aus Sicht des Landesverbandes aufgeführt. Darin auch eine Link-Liste zu weiteren Metrorapid-Seiten mit vielen Infos. Eine möchte ich herausheben: <http://www.vcd-bochum.de/Metrorapid>. Hier findet sich eine Menge kritischer Information zum Metrorapid.

Als vorletztes die Zukunft des Metrorapid. Eine im Kreis fahrende S-Bahn mit Flughafen-Anschluß und Appendix nach Köln:

## Das Netz



	km	Bahnhöfe
Basisnetz	79,2	6(7)
Ergänzungsnetz	52,5	2
Perspektivnetz	82,3	3
<b>Gesamtnetz</b>	<b>214,0</b>	<b>11(12)</b>

Das Letzte:

Undementierte Behauptung einer Aussage von Ernst Schwanhold (Minister u.a. für Verkehr in NRW): *Den Metrorapid in seinem Lauf hält weder Ochs noch Esel auf.* (Frei nach Erich Honecker)

## Konkurrenz zur DB

Was bringen Mehr Bahnen! und die Connexgruppe für unsere Region?

Bericht von der ersten Regionalversammlung des Jahres 2002

Am 16. März um 15.00 Uhr trafen sich im gut besuchten Versammlungszimmer des Café Museum in Duisburg 33 Teilnehmer, um mit Herrn Dr. Karl-Heinz Rochlitz, Vorstandssprecher der Vereinigung Mehr Bahnen! und Vertreter der Connex-Gruppe über Situation und Perspektiven der Nicht-DB-Bahnen zu sprechen.

### 1.) Mehr Bahnen!

Am 9. Oktober 2001 haben sich mehrere Eisenbahn-Unternehmen zur Initiative Mehr Bahnen! zusammengeschlossen, deren Ziel in einer Stärkung des Wettbewerbs im Schienenverkehr liegt.

Mitglieder sind die Connex Regiobahn, die Niederbarminer Eisenbahn AG, die Norddeutsche Nahverkehrsgesellschaft, Rhenus Keolis sowie ein Schweizer Unternehmen, die Regionalverkehr Mittel-land AG, und sogar ein reines Eisenbahninfrasturkturunternehmen, die RP-Eisenbahn aus Wachingen.

Die Vereinigung Mehr Bahnen! will keine Konkurrenz zum VDV (Verbund deutscher Verkehrsunternehmen) sein. Es erfolgte ein Hinweis darauf, dass das größte Mitglied des VDV die DB ist.

Website: [www.mehrbahnen.de](http://www.mehrbahnen.de) - Hier werden Berichte über bekannt gewordene Diskriminierungen einzelner Bahnen gesammelt und vorgestellt.

Eine wichtige Forderung der Vereinigung ist die nach einer **Trassenagentur** sowie der **Trennung von Netz und Betrieb**. Außerdem werde ein Auskunftssystem und ein Fahrkartenvertrieb ange-

strebt, die unabhängig von den einzelnen Eisenbahnunternehmen sein sollen.

In der anschließenden Gesprächsrunde zu diesem ersten Teil kam die Frage zur Sprache, ob die mehreren Hundert Mio. DM, die der Staat zur Verfügung gestellt hätte, die aber die DB nicht abgerufen hatte, vielleicht dann privaten Infrastrukturbetreibern zugute kommen könnten? Nein, das sei nicht möglich, es handele sich um Gelder für *Bundes*-schienenwege.

### 2.) Die Connex-Gruppe

Die Connex-Gruppe gehört zu Vivendi, einem internationalen Mischkonzern, der besonders in den Sparten Medien sowie Umwelt und Verkehr aktiv ist. Die Connex Verkehr GmbH umfasst die Connex Regiobahn GmbH, Connex Stadtverkehr, Connex Cargo Logistics sowie die Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft mbH.

Das für uns nächst liegende Unternehmen der Connex Regiobahn GmbH ist die Rheinisch-Bergische Eisenbahn GmbH, Mettmann, die die Strecke Kaarst-Mettmann betreibt. Diese Strecke

war zuvor von der DB bedient worden, im Stundentakt, mit 800 Fahrgästen pro Tag. Seit dem Mai 2000 wird sie im 20- bis 30 Minutentakt bedient, bis abends nach Mitternacht, und am Wochenende noch länger. Ergebnis: 15.500 Fahrgäste täglich.

Ein weiteres bekanntes Unternehmen der Connex Regiobahn ist die Nordwestbahn. Diese hat die Strecke Wilhelmshaven–Oldenburg–Osnabrück sowie die Strecke Sande–ESENS von der DB übernommen. Dort wird inzwischen 20 Prozent mehr Verkehr als vorher abgewickelt – zum selben Preis wie vorher.

Etwas scherzhaft sagte Herr Rochlitz, das größte Problem der Unternehmen der Connex Regiobahn seien *zu viele* Fahrgäste. Der Fahrgastzuwachs ist überall so groß, dass Wagen bzw. Fahrzeuge fehlen, aber auch die Infrastruktur ist z.T. überfordert.

Die Fahrzeuge seien kaum untereinander austauschbar, z.B. wegen unterschiedlicher Bahnsteighöhen. Die Wartezeit für neue Fahrzeuge betrage ein bis eineinhalb Jahre.

In der anschließenden Gesprächsrunde wurde darauf hingewiesen, dass die Regiobahn Kaarst-Mettmann sowie die Dürener Kreisbahn seinerzeit Modellprojekte gewesen seien, mit finanzieller Förderung vom Land. Als Antwort wies Herr Rochlitz darauf hin, dass die Förderung damals nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz erfolgt sei. Es sei grundsätzlich möglich, derartige För-

derungen auch heute zur Verfügung zu stellen. Dies sei keine fiskalische, sondern eine *politische* Frage.

Frage: Für den Fahrgast sind neben der Durchbindung vor allem die Anschlüsse wichtig. Wer macht die Fahrpläne?  
Antwort: An den Fahrplanabstimmungsgesprächen sollten alle Bahnen beteiligt sein. Vorschlag dazu: Fahrgastbeiräte einrichten, und zwar nicht bei den einzelnen Bahnen, sondern bei *den Aufgabenträgern*.

Frage: Wie steht Connex zur Einrichtung eines Fahrzeugpools? Damit ist gemeint, dass beispielsweise die Landesregierung Fahrzeuge anschafft und diese dann an die Betreiber verleast, die bestimmte Ausschreibungen gewonnen haben.

Antwort: Das wäre am Anfang sinnvoller gewesen. Aber vielleicht war es politisch nicht gewollt? Die Schienenfahrzeug-Industrie könnte einen solchen Pool übrigens auch selbst bilden, es müsste nicht unbedingt die öffentliche Hand sein.

Hinzuweisen ist aber darauf, dass die DB bei Ausschreibungen einen Konkurrenzvorteil hat, da sie in der Regel mit *geförderten* Fahrzeugen bietet.

### 3.) *Fernverkehr und die Perspektiven für unsere Region*

Die Connex-Gruppe betreibt seit kurzem einen Fernzug: den InterConnex Gera–Leipzig–Berlin–Rostock. Das große Problem hier und in anderen Zusammen-



hängen ist dabei DB Netz. Auch Mehr Bahnen! fordert eine Trennung von Netz und Betrieb. Hier wurde die Möglichkeit angedacht, dass alle Unternehmen das Netz gemeinsam besitzen.

Später wird man vielleicht einen Bundesfernverkehrsplan und einen Aufgabenträger brauchen, der die Leistungen im Fernverkehr ausschreibt.

Im InterConnex Gera–Rostock fährt man – ohne BahnCard – zum BahnCard-Preis, also 50 % billiger als mit der DB. Fahrkarten werden ohne Aufpreis auch im Zug verkauft. Es gibt drei „Klassen“: Business (10 Euro Aufpreis, Lunchpaket inbegriffen), „Economy“ (Reservierung möglich) und „Traveller“ (jederzeit frei zugänglich, mit dem Risiko der Überfüllung).

Herr Rochlitz definierte neben dem Nahverkehr und dem Fernverkehr einen so genannten „Regionalverkehr“ im Bereich von etwa 50 km bis ca. 300 km. Dieser Regionalverkehr sei Träger und Zubringer für den Fernverkehr, sei aber vermutlich nicht wirtschaftlich darstellbar. Wegen seines gesellschaftlichen Nutzens sei er aber als öffentliche Auf-

gabe anzusehen, vermutlich also Ländersache.

Als wünschenswert für unsere Region wurden in der Diskussion genannt: Eine ICE-freie Verbindung von Duisburg und Oberhausen nach Arnheim, eine Nahverkehrsverbindung Emmerich–Arnheim, die Reaktivierung der Strecke Kleve–Nijmegen und die Reaktivierung Dalheim–Roermond für den Personenverkehr.

Aus Sicht von Connex hängt die Einrichtung weiterer Fernverkehrsangebote nicht zuletzt von der günstigen Beschaffung guter Altwagen ab. Dies ist aber schwierig, nicht zuletzt, weil die DB nicht genutztes Wagenmaterial nicht verkauft, sondern „auf Halde“ stellt.

Als eine Möglichkeit für den Fernverkehr sieht Herr Rochlitz eine Verbindung Mönchengladbach–Viersen–Krefeld–Ruhrgebiet und evtl. weiter. Dabei könnte ein solcher Zug, obwohl Fernverkehr, am Anfang häufig halten. Man hätte dann auch von kleinen Orten aus umsteigefreie Verbindungen.

Die Veranstaltung wurde von allen Beteiligten als sehr interessant und weiter führend erlebt. Wir haben verabredet, in Kontakt zu bleiben und über mögliche neue Projekte miteinander zu reden.

Duisburg, den 13.4.2002, *Susanne Starke-Perschke*

### Mobilcard

Ab dem 15. Dezember wird sich mit dem neuen Preissystem der Bahn einiges ändern, auch bei der BahnCard. Sie soll weniger kosten als die jetzige BahnCard und wird auch für Sonderangebote gelten. Allerdings wird sie nur noch 25 % Rabatt erbringen. Wie hoch die Grundpreise für Fahrkarten dann sein werden, ist bisher noch nicht bekannt.

Daraus ergeben sich vor allem für Fahrgäste, die häufig kurze oder mittellange Strecken fahren, erhebliche Nachteile. Viele Verkehrsverbünde erkennen nämlich die BahnCard mittlerweile an und ermäßigen ihre Preise für BahnCard-Inhaber um 40 oder 50 %. Wird der Preis nur noch um 25 % ermäßigt, so bedeutet das eine z.T. erhebliche Erhöhung für den Kunden.

### Kampagne You move: Jugend auf die Bahn!

Ob man sich eine Fortbewegung ohne Auto vorstellen kann oder nicht – die Entscheidung darüber fällt meist noch während der Schulzeit. Die Kampagne You-move.nrw wendet sich an die 15- bis 20-Jährigen. Rund um den magischen 18. Geburtstag ist der Führerschein eines der Hauptthemen, die damit verknüpfen Erwartungen und Lebensstile sind

emotional hoch besetzt. Dabei kennen Schüler die anderen Verkehrsmittel recht gut und müssen nicht erst lernen, Bus, Bahn oder Fahrrad zu fahren.

Die Kampagne You-move.nrw wird von PRO BAHN, dem VCD, ADFC und dem BUND getragen und will junge Erwachsene motivieren, an ihren vertrauten Mobilitätsformen festzuhalten und das Auto als Ergänzung, nicht als Ablö-

Deshalb fordert PRO BAHN die Einführung einer bundesweiten MobilCard, die in allen öffentlichen Verkehrsmitteln eine bundeseinheitliche Ermäßigung um 50 % ergibt. Vorbild war das Schweizer „Halbtaxabo“, mit dem man ebenfalls überall zum halben Fahrpreis fährt. Genau wie dieses sollte auch die MobilCard unter staatlicher Federführung entwickelt und vertrieben werden.

Wenn Sie diese Forderung unterstützen, können Sie Ihre Meinung gegenüber dem Bundes-Verkehrsminister und den Mitgliedern des Verkehrsausschusses des Bundestages äußern. Das ist mithilfe der bundesweiten PRO BAHNCARD-Aktion möglich. Besuchen Sie dafür die Website

<http://www.probahn-rw.de/probahncard>

und stimmen Sie dort online ab oder fordern Sie entsprechende Aktionspostkarten beim Landesverband an: PRO BAHN NRW, Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstraße 11, 45127 Essen.

sung anzusehen. Darüber sollen die Jugendlichen jedoch nicht belehrt werden, vielmehr sollen sie ermuntert werden, ihr Lebensumfeld selbst zu gestalten und ihre Recht als Fahrgäste und Verkehrsteilnehmer einzufordern.

Weitere Informationen gibt es im Internet unter [www.you-move.nrw.de](http://www.you-move.nrw.de) Übrigens: Es werden noch Leute gesucht, die sich im Team bis September als Ansprechpartner vor Ort, engagieren.

## PRO BAHN auf Tour: Ist der kommunale Nulltarif machbar?

"Was nichts kostet, ist auch nichts" oder "Kostenloser ÖPNV entlastet die Umwelt" - Positionen, die auch bei PRO BAHN konträr diskutiert werden. PRO BAHN-Mitgliedern wird mit einem Kurztrip nach Hasselt am Samstag, dem 25. Mai, die Gelegenheit geboten, sich vor Ort ein Bild zu machen. In der belgischen Kleinstadt ist man vor einigen Jahren zu dem Schluss gekommen, dass kostenlose Busse billiger kommen als neue Umgehungsstraßen. Außerdem wurden die Kosten für den ÖPNV in Hasselt auf die Parkgebühren umgelegt, so dass ein kommunaler Nulltarif finanzierbar war.

Für die Fahrt nach Hasselt müssen wir allerdings ein Ticket erwerben. Wir haben

vor, spätestens ab Erkelenz mit einem Euregio-Ticket (je 2 Erwachsene €12,-- ) zu fahren, das auch im belgischen Grenzgebiet einschließlich Hasselt (wo wir es dann ja nicht benötigen) in allen Verkehrsmitteln des Nahverkehrs sowie normalen D-Zügen gilt. Also auch eine Gelegenheit, dieses Ticket, das es gerüchteweise auch an VRR-Fahrkartenschaltern im Vorverkauf gibt, zu testen. Bis zur VRR-Grenze gilt für Zeitkarteninhaber am Samstag das Ticket 2000neu des VRR, je nach Teilnehmerzahl könnte sich für die übrigen Teilnehmer ein VRR-Gruppenticket lohnen. Von Herrath bis Erkelenz benötigen wir eventuell noch ein DB-Ticket (€ 2,40), falls wir das Euregoticket dort am Automaten lösen müssen.

Folgender Fahrplan ist angedacht:

### Hinfahrt:

Duisburg Hbf ab 7.21\* (RB 33)  
Krefeld Hbf ab 7.45\*  
Mönchengladbach Hbf an 8.06\*  
Mönchengladbach Hbf ab 8.18\* (RE 4)  
Erkelenz an 8.31\*  
Erkelenz ab 8.52\* (RB 21)  
Aachen Hbf an 9.34  
Aachen Hbf ab 10.04 (D 416)  
Liège Guillemins an 10.46  
Liège Guillemins ab 11.15 (IR 2933)  
Hasselt an 12.05

### Rückfahrt:

Hasselt ab 17.55\*\* (IR 2916)  
Liège Guillemins an 18.45  
Liège Guillemins ab 19.19 (R 5369)  
Maastricht an 19.49\*\*  
Maastricht ab 20.09 (Bus VSN 420)  
Aachen Hbf an 20.54  
Aachen Hbf ab 21.22 (RB 21)  
Mönchengladbach Hbf an 22.18  
Mönchengladbach Hbf ab 22.26 (RE 3)  
Krefeld Hbf an 22.44  
Duisburg Hbf an 23.09

(ohne Gewähr, \*) Wird noch geklärt: Sofern EuregioTicket im Vorverkauf: alternativ 7.57 ab Duisburg mit der RE 3 bis Mönchengladbach, wo 8.35 die RB 21 abfährt; \*\*) Ende offen: alternativ mit DeLijn Bus 43 17.01 oder 19.01 ab Hasselt; Maastricht an 1 Stunde später)

Interessenten werden gebeten, sich bis zum 18. Mai 2002 anzumelden bei **Werner Köhler, Tel. 02151/301370** oder per E-mail an [w\\_koehler@arcor.de](mailto:w_koehler@arcor.de). Dort können Sie dann den endgültigen Fahrplan erfahren.

# Termine PRO BAHN Regionalverband Niederrhein

April 2002		Vorstand	
Mi 24.	18.00 Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof Gleis 1	3	Fahrgastzentrum Krefeld, Hbf. Gleis 1
Do 25.	18.30 Duisburg „Schacht 4/8“ Düsseldorf Str., gegenüber „Kaufhof“	1	<b>Land und Bund</b>
<b>Mai 2002</b>		27./28. 04. Bundesverbandstag, Stuttgart	
Do 02.	19.00 Moers, „King Du“, vom Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	2	16. 06. NRW-Sommerfest in Wuppertal
Sa 04.	15.15 BG Kleve, Goch, Fahrgastzentrum, Bahnhof	3	22. 06. Fachkommissionstag, Essen
Mi 08.	18.00 Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof Gleis 1	3	07. 09. Landesausschuss, Essen
Di 14.	19.30 Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber d. Bahnhof	4	14. 09. Bundesausschuss
Do 16.	18.30 Duisburg „Schacht 4/8“ Düsseldorf Str., gegenüber „Kaufhof“	5	
Di 21.	18.45 Mönchengladbach, Bahnrestaurants MG Hauptbahnhof	6	
Mi 22.	18.00 Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof Gleis 1	3	
Di 18.	18.45 Mönchengladbach, Bahnrestaurants MG Hauptbahnhof	6	
Do 20.	18.30 Duisburg „Schacht 4/8“ Düsseldorf Str., gegenüber „Kaufhof“	5	
Mi 26.	18.00 Krefeld, Fahrgastzentrum, Hauptbahnhof Gleis 1	3	

Terminplan gültig vom 20. April bis zum 30. Juni 2002.