

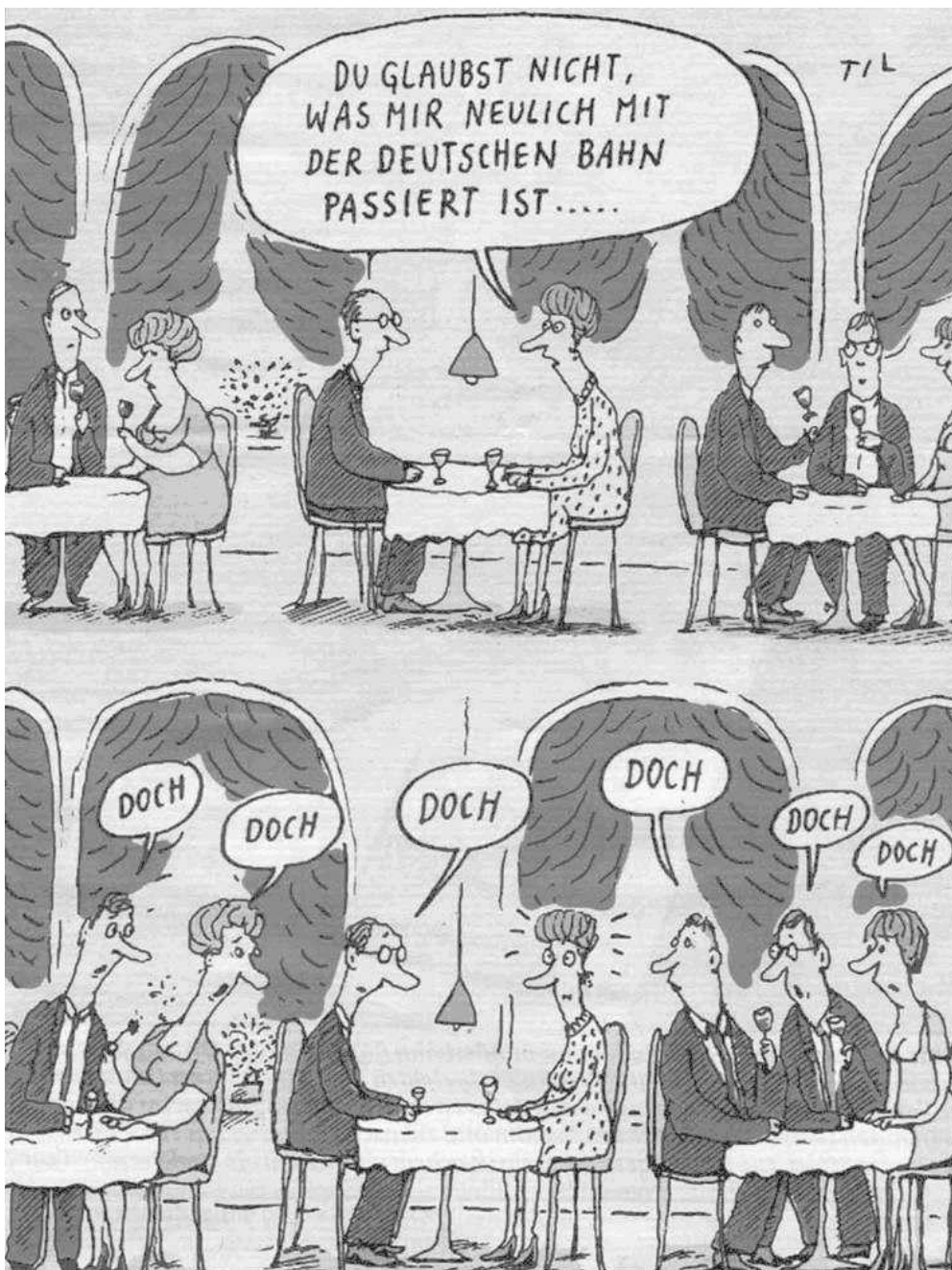
NiederRhein info

Nr. 2/2004

April - Juni 2004

19. Jahrgang

www.probahn-niederrhein.de



Inhalt:

Wie gehts weiter mit dem VRR-Tarif?

Grefrath - Kaldenkirchen: DB Netz schafft Tatsachen

Busfahren nur noch mit Taschenlampe

Kikeriki oder Güterverkehr in Venlo

Frühlingswanderung an alten Eisenbahnstrecken

Schnellbus Kleve - Nimwegen

Auf der Strecke Venlo – Köln fällt eine Verbindung weg

Auf, zur Rolle rückwärts?

Kurz gemeldet

Termine

Einladung zur Jahresversammlung 2004

Sehr geehrte PRO BAHN-Mitglieder im Regionalverband Niederrhein!

Auf diesem Wege laden wir Sie herzlich zur

PRO BAHN-Jahresversammlung Niederrhein 2004

am: Samstag, 8. Mai 2004, um 15.00 Uhr
in: Duisburg, Cafe Museum

ein.

Folgende Tagesordnung ist vorgesehen:

1. Begrüßung durch den Vorsitzenden
2. Feststellung der Tagesordnung
3. Bericht des Vorstands
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Aussprache
6. Entlastung des Schatzmeisters
7. Nachwahl eines Leiters der BG 4 (Wesel)
8. Diskussion zum Thema »**Möglichkeiten und Rechte von Kunden bei Minderleistungen im ÖPNV** (Verspätungen; verpasste Anschlüsse; Zugausfälle u.v.m.)«
9. Schwerpunkte künftiger Arbeit im Regionalverband Niederrhein: Vorschläge; Wünsche; Diskussion; erste Ergebnisse einer Mitgliederbefragung
10. Verschiedenes

Zum *TOP 8* habe ich vor vielen Wochen einen Vertreter der **DB Regio** zum Thema eingeladen: »Was bringt der Herbst 2004?« Hier sollte die Möglichkeit bestehen, die Pannen des Herbstes 2003 zu analysieren und über konkrete Verbesserungsmaßnahmen zu informieren. Leider hat die DB Regio Rhein Ruhr bis heute meinen Brief nicht beantwortet!

Daher hat der Vorstand beschlossen, nun einen Vertreter der **Schlichtungsstelle Nahverkehr** in Düsseldorf einzuladen und mit ihm über Fahrgast- und Kundenrechte zu diskutieren.

TOP 9 soll die Gelegenheit bieten, für unsere künftige Arbeit Themen, Wünsche und Schwerpunkte zu formulieren und zu fragen, wie wir als ehrenamtlicher Fahrgastverband noch effektiver und öffentlichkeitswirksamer arbeiten können und wo konkret »der Schuh drückt«.

Die Veranstaltung ist öffentlich. Gäste sind herzlich willkommen.

Ekkehard Starke
Regionalverbandsvorsitzender

Wie gehts weiter mit dem VRR-Tarif?

In der letzten Sitzungswoche 2003 der VRR-Gremien wurde auch eine mittelfristige Marketingplanung 2004 - 2007 in der Tendenz beschlossen. Wir möchten die wichtigsten angedachten Veränderungen vorstellen.

Schon seit längerem ist im Gespräch ist die Aufteilung der bisherigen Preisstufe B in „Nachbarstadtverkehre“ und „Regionalverkehre“, um die Ergiebigkeit bei größeren Fahrtweiten zu steigern. Das bedeutet also für eine Anzahl Kunden vor allem im SPNV deutliche Preissteigerungen. Erwartet werden jährliche Mehreinnahmen von 10 - 15 Mio. €. Hierzu wörtlich im Papier: „Der wirtschaftliche Erfolg dieser Maßnahme hängt damit wesentlich von der vom Kunden wahrgenommenen Angebotsqualität und -intensität im SPNV ab, die von ihm in Beziehung zum neuen, z.T. höheren Preisgefüge gesetzt wird. Die aktuelle Haushaltsentwicklung des Landes lässt einen qualitativ signifikant verbesserten SPNV - wenn überhaupt - vor dem WM-Jahr 2006 nicht erwarten. Einer Umsetzung im ursprünglich avisierten Jahr 2005 ist deshalb aus heutiger Sicht nicht mehr sinnvoll.“ Stattdessen wird jetzt eine Umsetzung für 2006 angepeilt. Unabhängig davon soll der NRW-Tarif Anfang 2005 eingeführt werden.

Prinzipiell ist dieser Schritt vertretbar, wenn gleichzeitig die Nachbarstadtverkehre im Preis etwas verträglicher gestaltet werden. Schon Fahrstrecken wie Oberhausen Hbf. - Duisburg Hbf. fallen heute in Preisstufe B. Wie immer liegt aber das Problem im Detail. Es gibt heute zahlreiche Nachbarstadtverkehre, die über eine dritte Stadt verlaufen, wie z.B. Mönchengladbach - Willich-Anrath über Viersen oder Viersen - Kempen über Willich-Anrath. Wenn hier wie heute schon bei der Zwei-Waben-Regelung der Preisstufe A mit „verkehrsüblichen Wegen über

ein drittes Tarifgebiet“ operiert werden soll, dann wird insbesondere bei Zeitkarten eine neue große Grauzone eingerichtet.

Statt der Preisstufen-Reform soll bereits im Frühjahr 2005 eine Barsortiment-Reform durchgeführt werden. Das 4erTicket soll entfallen, stattdessen eine neue Tageskarte für eine Person eingerichtet werden. Weiter heißt es recht unscharf: „Für regelmäßige Gelegenheitsnutzer wird auf Basis dieser neuen Tageskarte eine „Mehrtages-Lösung“ erarbeitet.“ Auch diese Maßnahme soll jährlich 10 - 15 Mio. € Mehreinnahmen bringen.

Die Einführung der Tageskarte für eine Person können wir als Ergänzung des Tarifsortiments nur begrüßen, sie ist wohl auch Teil der Tarifharmonisierung zwischen den NRW-Verbänden. Die dafür vorgesehene Streichung des 4erTickets hat aber deutliche Nachteile. So werden viele bisherige Vorverkaufskunden stattdessen ihr Ticket im Fahrzeug lösen. Insbesondere im Busverkehr dient dies gewiss nicht der Beschleunigung. Viele kleine Vorverkaufsstellen werden zukünftig mangels Umsatz aufgeben müssen, und wofür dann die Entwerter noch betrieben werden sollen, bleibt ebenfalls unklar. Stutzig macht vor allem, dass diese Reform „auf Anregung der kommunalen Verkehrsunternehmen, speziell der Duisburger Verkehrsgesellschaft“ vorgezogen werden soll.

Schon zum 1.1.2004 wurde der Großkundenservice neuausgerichtet (Möglichkeit individueller Rabattierungen, bisherige Verträge des nicht mehr angebotenen FirmenTickets 100% laufen zunächst bis Ende 2007 weiter). Weiterhin sollen die Rabattierungen für 9-Uhr-Tickets und für Abonnements reduziert werden sowie die Preisspielräume für das SchokoTicket

sowohl bei den Eigenanteilen als auch den Selbstzahlerpreisen ausgelotet werden. Letztlich werden auch NachtExpress-Zuschläge in die Überlegungen einbezogen.

Letztere Überlegung sollte möglichst bald eingestellt werden, denn einerseits sind die Grenzen zwischen regulärem Verkehr und NachtExpress in den einzelnen Städten sehr uneinheitlich, teilweise verkehren beide zeitgleich, so dass höchstens ein Nachtzuschlag zu bestimmten Zeiten als

gerecht vermittelbar wäre. Und ein zeit- aufwändiges Einzelabkassieren aller Fahrgäste durch den Busfahrer dürfte manchen NE-Umlauf kippen, so dass dann entweder betrieblicher Mehraufwand oder eine verkürzte Streckenführung mit weniger Fahrgästen die notwendige Folge wäre. Eine so eingeleitete Abwärtsspirale könnte dann manch einen NachtExpress gefährden, wenn die für die politische Legitimation notwendige Fahrgastzahl schrumpft.

Lothar Ebbers

Grefrath - Kaldenkirchen: DB Netz schafft Tatsachen

Über unsere Aktivitäten zur Reaktivierung des Schienengüterverkehrs auf der stillgelegten Strecke Grefrath – Kaldenkirchen wurde im Niederrhein-Info in der Vergangenheit bereits mehrfach berichtet. Leider wurden unsere fortgeschrittenen Bemühungen Mitte Dezember vergangenen Jahres durch von der DB Netz AG, Duisburg plötzlich eingeleiteten Maßnahmen zum Abbau der Schieneninfrastruktur zunichte gemacht. In einem Schreiben vom 29.12.2003 an die DB Netz AG, das wir auch den interessierten Firmen, mit denen wir in Kontakt stehen, der Presse, dem Regierungspräsidenten und dem Minister für Verkehr, Energie und Landesplanung NRW zur Verfügung gestellt hatten, listeten wir die Abläufe nochmals auf:

- Anfang des Jahres 2002 hatten sich einige Firmen aus Grefrath und Nettetal an die frühere DB Cargo mit Anfragen bezüglich einer Bedienung über die Ende 2001 stillgelegte Strecke Grefrath – Kaldenkirchen gewandt. DB Cargo teilte den Firmen mit, dass von dort die Strecke nicht mehr befahren werde (bekannt aus MORA C). Die Firmen wurden von DB Cargo an PRO BAHN Niederrhein verwiesen, da man bei DB Cargo von den Bemühungen von PRO BAHN zum Erhalt der Schieneninfra-

struktur wusste. Die Firmen nahmen daraufhin Kontakt mit PRO BAHN auf.

- Im Sommer des vergangenen Jahres fand ein erstes Gespräch im Hause der Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein in Krefeld statt. Weitere Erörterungen folgten. Durch Kontaktaufnahme mit anderen Industrie- und Gewerbebetrieben aus Grefrath und Nettetal konnten Ende vergangenen Jahres weitere Interessenten gewonnen werden. Über diesen Sachverhalt wurde die DBAG Ende November 2002 schriftlich informiert.
- Mit Schreiben vom 03.12.2002 wurde uns mitgeteilt, dass Infrastrukturbetreiber verpflichtet seien, die vorhandene Schieneninfrastruktur unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu betreiben und die DBAG die Strecke nicht wieder in Betrieb nehmen werde. Eine Abgabe der Strecke an andere Infrastrukturbetreiber wäre möglich. Ende 2002 seien keine Planungen oder Termine für einen Abbau der Schieneninfrastruktur gegeben.
- Ende April 2003 wurde die DBAG über den aktuellen Sachstand unserer Bemühungen unterrichtet.
- Dezember 2003: Abbau der Schienen auf der Strecke

- Im November 2003 fand in Mönchengladbach ein Abstimmungsgespräch mit einer möglichen Betreiberin der Schieneninfrastruktur / Übernehmerin des Schienengüterverkehrs, der Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH, Bonn statt. Außerdem wurden die interessierten Firmen über ein geplantes „Round-Table-Gespräch“ in Nettetal unterrichtet. Es bestand die Absicht, die Firmen u.a. über die Chancen zu informieren, im Auftrag von Speditionen und Verladern mit innovativen Logistikkonzepten auch lokale Sammel- und Verteilverkehre umweltfreundlich auf der Schiene durchzuführen. Potentiellen Nutzern sollten flexible und im Vergleich kostengünstige Dienstleistungen dargestellt werden.

Am 07.01.2004 antwortete die DB Netz AG mit dem Hinweis, dass sie über die weitere Vorgehensweise nicht laufend unterrichtet und auch nicht zum „Round-Table-Gespräch“ eingeladen worden sei. Ende 2003 habe darüber hinaus bereits die Gemeinde Grefrath Teile der Trasse erworben und mit der Stadt Nettetal würden bereits konkrete Verkaufsgespräche geführt. Wie jedes Wirtschaftsunternehmen unterliege die DB Netz AG ökonomischen Zwängen, so dass einer derartige Veräußerung von Immobilien einer stillgelegten Strecke ein normaler Vorgang sei. DB Netz sehe sich nicht in der Lage, ungenutzte nicht benötigte Infrastruktur nur aufgrund von Absichtserklärungen vorzuhalten.

Ganz offensichtlich war die DB Netz bei Erstellung dieser Antwort, ob bewusst oder unbewusst sei dahingestellt, falsch informiert. Bis Ende Januar 2004 hatte die Gemeinde Grefrath nach unseren Informationen kein einziges Grundstück aus der rückgebauten Trasse erworben, der Gemeinde liegt lediglich eine Angebot der DB vor. Ebenfalls waren mit der Stadt Nettetal keine konkreten Verkaufsgespräche geführt worden.

Unter der Überschrift „Vollendete Tatsachen durch Verkauf?“ berichtete die Westdeutsche Zeitung in großer Aufmachung am 31.01.2004, nachdem ein Redakteur mehrere Tage in der Sache recherchiert hat. Der DB-Sprecher Jürgen Kugelmann wird u.a. mit den Worten zitiert: „Das ist ein bisschen dumm gelaufen, aber nicht von unserer Seite.“ Bei den interessierten Firmen stieß die Vorgehensweise der DB auf Unverständnis, ebenso bei Nettetaler Bürgern, die sich zwischenzeitlich bei uns meldeten. Das Verkehrsministerium des Landes begrüßte in seinem Antwortschreiben unsere Aktivitäten zum Erhalt der Schieneninfrastruktur, wies aber gleichzeitig darauf hin, dass seine Einflussnahmemöglichkeiten auf das Wirtschaftsunternehmen DB AG begrenzt seien. Ebenso begrüßte der Regierungspräsident Jürgen Büssow in seinem Schreiben vom 18.02.2004 das Ziel, die Bahntrassen am Niederrhein vor dem Rückbau zu bewahren. Dieses Ziel verfolge auch die Bezirksregierung. Sie bediene sich dazu des Gebietsentwicklungsplanes, in dem die Strecke Kaldenkirchen – Grefrath – Kempen als Schienenweg für den überregionalen und regionalen Verkehr dargestellt sei. Die Verankerung der Trasse im Gebietsentwicklungsplan verpflichte alle Kommunen und Behörden, das Ziel der Trassensicherung zu verfolgen und alles zu unterlassen, was die Umsetzung dieses Zieles erschweren oder vereiteln könnte. Die jeweils zuständigen Bauordnungsbehörden dürfen auf solcherart gesicherten Flächen keine Nutzungen zulassen, die mit einer Wiederverwendung als Eisenbahntrasse unvereinbar wären. Auf diesen Sachverhalt habe er die Oberbürgermeister und Landräte des Regierungsbezirks mit Verfügung vom 04.09.2003 deutlich hingewiesen.

Die Gleise der gesamten Strecke sind in der Zwischenzeit abgebaut, lediglich die Signale zur Einfahrt in den Bf Kaldenkir-

chen stehen noch. Die von uns und den interessierten Betrieben gesehene Chance wurde ignoriert und noch nicht einmal abgewartet. Sicherlich hätten wir innerhalb der nächsten Monate unter Beteiligung der Eigentümerin DB AG Klarheit erlangt, unter welchen Voraussetzungen die Wiederaufnahme des Verkehrs mög-

lich gewesen wäre. Ein Infrastrukturbetreiber war an unserer Seite. Vielleicht wäre nichts daraus geworden, vielleicht wären wir aber auch erfolgreich gewesen, durch den plötzlichen Abbau der Infrastruktur bestand die Chance jedoch erst gar nicht.

Klaus Ossmann

Busfahren nur noch mit Taschenlampe

Mein Kollege steigt morgens zur Arbeit an einer Haltestelle "Am Krusenhof" in Kempen/St.Hubert um 06:00Uhr in die Linie 066 ein.

Da die Busse dort gerade von der Landstrasse ins Dorf hereingedonnert kommen, übersehen die schon einmal den wartenden Fahrgast.

Mein Kollege beschwerte sich zum wiederholten Mal beim Fahrer, ob er denn auf die Strasse vor den Bus springen müsse, um mitgenommen zu werden.

Der Fahrer darauf patzig: Er halte ja nicht an jeder Haltestelle und er möge sich doch mit einer Taschenlampe bemerkbar machen, da die Haltestelle schlecht beleuchtet ist".

Jetzt steht er jeden Morgen an der Haltestelle und leuchtet mit der Lampe, damit der Bus hält.

Ist doch eine nette Geschichte, oder?

Klaus Hegmanns

Kikeriki oder Güterverkehr in Venlo

Mitte Februar gab es in der *Rheinischen Post* und der *Westdeutschen Zeitung* einen Artikel über die Proteste der Stadt Venlo gegen den Rangierbetrieb im Bahnhof Venlo. Ein am Rande der Stadt gelegener Bahnhof wird durch die Stadtplaner umbaut und dann wird sich über die vom Bahnhof ausgehenden Gefahren für die nun ansässige Bevölkerung beschwert. Das erinnert doch sehr stark an die Städter, die aufs Land ziehen und sich dann über den krähenden Hahn des benachbarten Bauern beschwerten. *Kikeriki!!* Dazu hat unser Mitglied Axel Friese folgenden Leserbrief veröffentlicht:

Eine Situation, die sich auch in Venlo wiederholt: Es gibt eine Bahnlinie, die in diesem Falle sogar stark frequentiert ist (mit Rangierbetrieb). Alle Stadtplaner wissen das. Trotzdem wird

neue Wohnbebauung bis in unmittelbare Nähe des Bahnbetriebes geplant. Ist man damit erst mal fertig, soll anschließend die Bahn weichen und zum Dank für 135 Mio EURO einen neuen Rangierbahnhof auf der grünen Wiese bauen.

Sollte ab Juni 2004 tatsächlich ein Teil des Rangierbetriebes im Bahnhof Venlo nicht mehr möglich sein, werden sich die betroffenen Güter andere Wege suchen. Wahrscheinlich werden es andere Schienenstrecken und auch die Straßen sein. Der vernünftige Weg, der Schienenweg, beraubt sich aber immer mehr seiner Möglichkeiten. Die mögliche Alternative im Bahnhof Kaldenkirchen gibt es im Grunde seit der Demontage des größten Teils der Gleisanlagen vor rund drei Jahren nicht mehr. So stärkt man den LKW-Verkehr zu Lasten der umweltfreundlichen Schiene. Bahnhöfe und Rangierbetriebe sind ein Wirtschaftsfaktor, daran sollte zuweilen auch die Kommunalpolitik denken.

Die Kommunalpolitiker bestellen und bezahlen unseren Personennahverkehr. Personennahverkehr auf der Schiene rechnet sich in der Region nur dann, wenn auf den Strecken im angemessenen Maße auch Güterverkehr stattfindet. Der Rückgang des Güterverkehrs wird über kurz oder lang zur Einschränkung des Personenverkehrs führen. Beispiele gibt es bundesweit genug. Zwischen Mönchengladbach und Kaldenkirchen/Venlo gab es noch Anfang der 90iger

Jahre zwei Zugpaare stündlich. Jetzt fährt nur noch ein Zugpaar pro Stunde, überwiegend mit veraltetem Waggonmaterial. Wenn es dann in einigen Jahren nur noch einen Zweistundentakt gibt, kann man sich in Nettetal die Kosten für den neuen ÖPNV-Verknüpfungspunkt in Breyell sparen.

Axel Friese/Roland Stahl

Frühlingswanderung an alten Eisenbahnstrecken

Samstag, den 22.05.2004

entlang (fast) vergessener Bahnstrecken in Mönchengladbach

Leitidee: Gibt es eine Chance zur Reaktivierung?

PB-Mitglied Claus-Jürgen Steinberg hat eine Wanderroute (ca. 6 km) ausgearbeitet, die für alle von Interesse sein dürfte, die in historischen Bahnstrecken vielleicht auch eine Chance für den zukünftigen ÖPNV sehen.

Alle Teilnehmer sollten sich bezüglich Details überraschen lassen, „Kenner“ könnten aber aus den folgenden Informationen einiges herauslesen.

Treffpunkt: Mönchengladbach Hbf Bussteig 10 um 13.50 Uhr.

Beginn mit einer gemeinsamen Busfahrt mit Linie 036 (Abfahrt 14:13).

Tarifhinweis: Wir bewegen uns nur im Tarifgebiet 50 (Mönchengladbach).

Zurück zwischen 17Uhr und 18Uhr. Ggf noch ein Ausklang der Wanderung in einer bahnhofsnahe Gaststätte.

Bitte an festes Schuhwerk denken !!!

Teilnehmer melden sich bitte bei Roland Stahl (Adresse siehe Impressum) an.

Claus-Jürgen Steinberg

Schnellbus Kleve - Nimwegen

Seit dem 1. März gibt es zwischen Kleve und Nimwegen einen sogenannten *Schnellbus*, der von Montag bis Freitag 14mal, Samstags 11mal und Sonntags 4mal am Tag verkehrt. Einerseits ist es zu begrüßen, dass eine direkte Busverbindung zwischen Kleve und Nimwegen eingerichtet wurde, andererseits sollte man darüber nicht vergessen, dass diese Verbindung nur eine Übergangslösung bis zur Wiederbelebung der Bahnverbindung sein kann: Der *Schnellbus* bedient mehr als 30(!) Haltestellen und benötigt für die gesamte Strecke 56 Minuten, was eine

Durchschnittsgeschwindigkeit von 32km/h entspricht...

Zur Erinnerung: in vergangenen Zeiten brauchte ein Zug für die gleiche Strecke gerade mal 20 Minuten (was mit den modernen Talent-Zügen leicht zu unterbieten ist) und das bequemer und ohne Umsteigen in Kleve!

Fazit: Die Bahntrasse Kleve –Nimwegen ist mit der Einführung dieses *Schnellbus* keinesfalls *erledigt* – sie wartet nur darauf, dass der *Schnellbus* so voll und *schnell* wird, bis es auch den politisch Verantwortlichen im Kreis Kleve dämmert,

welch ein schlafendes Juwel die Bahntrasse darstellt.

Manfred Beyer

Auf der Strecke Venlo – Köln fällt eine Verbindung weg

Ab dem 03.04.2004 werden die Verbindungen Venlo – Köln, RE 9093, 6:52 Uhr ab Venlo und RE 9092, 17:32 Uhr ab Köln-Hbf, gestrichen. Damit besteht ab Anfang April nur noch jeweils eine Direktverbindung nach Köln (5:52) und zurück (16:32).

Dazu die Meinung des NI-Lesers Hans Gotzen:

VRR: „Es werden nur Verstärkerzüge außerhalb der HVZ gestrichen“: ==> Der RE 8, 6.52 Uhr, ab Venlo, liegt in der HVZ.

Die beiden Züge um 5.52/6:52 Uhr sind zuverlässig und pünktlich. Die RE13 zur Minute 6 ab

Venlo haben teilweise erschreckende Verspätungen bzw. Ausfälle.

Fahrgastnachfrage: meines Erachtens ist der Zug schon in Kaldenkirchen zu mind. 20% gefüllt und hat bis zu meinem Aussteigebahnhof einen Füllgrad von ca. 90%. Eine Umfrage oder Fahrgastzählung fand nicht statt.

In der lokalen Presse sind eine Reihe wütender Leserbriefe veröffentlicht worden.

Auch auf der Relation Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf entfällt ein Zugpaar (5:49 ab Mönchengladbach; 19:30 ab Düsseldorf).

Klaus Ossmann

Auf, zur Rolle rückwärts?

Blitzlichtgewitter, Fernsehkameras, gebannte Journalisten: Bahnchef Hartmut Mehdorn gefiel sich in der Rolle als souveräner Macher, als er am 03.02.04 – begleitet von gleich zwei Bundesministern – die neue „Kundencharta“ der DB AG vorstellte, welche die Rechte der Bahnkunden gegenüber dem Unternehmen im Bezug auf die Gewährleistung stärken soll.

Zwar ist der Deutschen Bahn eindeutig zu Gute zu rechnen, dass die Rechte des Fahrgastes nun in die AGB der DB AG aufgenommen werden; allerdings hätte dem Berliner Unternehmen eine Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) gedroht, wäre es nicht den Forderungen seitens des Verbraucherschutzministeriums nach einer klareren Rechtslage entgegengekommen. Auch drohte aus Brüssel und Straßburg Gefahr, schließlich ist die EU-Kommission derzeit im Bereich des Verbraucherschutzes sehr aktiv, wenn es um die Rechte von Reisenden geht.

Der Schritt zur „Kundencharta“ als AGB-Bestandteil ist für die Deutsche Bahn somit wohl das kleinere Übel, schließlich konnte die Mannschaft um Mehdorn die Parameter für die zukünftigen Kulanzregelungen selbst festlegen. Bei einer Anpassung des BGB oder einer Entscheidung der EU wäre dies garantiert nicht der Fall gewesen.

Zu den Auswirkungen der „Kundencharta“:

Die Deutsche Bahn lässt ihre Fahrgäste zukünftig nicht mehr mit dem letzten verspäteten, ausgefallenen oder verpassten (Anschluss-)Zug Obdach im unfreiwillig erkorenen Endbahnhof suchen. Ab Oktober gibt es für Taxi oder Übernachtung maximal 80,-€ pro Reisenden, so denn der Kunde nicht bis 24 Uhr seine Reise wie geplant fortsetzen kann. Ein Schritt nach vorn, schließlich gilt diese Regelung heute erst ab 1 Uhr.

Gleichfalls ab Oktober erhalten die Fahrgäste eine Entschädigung (in Form von

jahresgültigen Reisegutscheinen) in Höhe von 20 Prozent des Fahrkartenwertes, hat ein Fernverkehrszug am Zielbahnhof des Reisenden mehr als 60 Minuten Verspätung.

Bislang ist es gängige Kulanzregelung der DB AG, das in Fernverkehrszügen die Zuschläge (oft mehr als 20% des Ticketwertes) in Form von sechs Monate gültigen Reisegutscheinen erstattet werden.

Das die Bahnreisenden mit der neuen Regelung nicht immer besser fahren, zeigt sich in folgender Tabelle mit gängi-

bei den Fahrten Düsseldorf – Berlin und Bremen – Dortmund unter kritischem Schein stehen.

Zusammengefasst ist das einzig wirklich positive für die Bahnkunden, dass die Hotel- und Taxigutscheine eine Stunde früher ausgegeben werden; schließlich mindert die neue Kulanzregelung in der Regel die Summe der Entschädigung, die dem einzelnen Reisenden zugesprochen wird, gegenüber der alten Kulanzregelung erheblich und wird zeitlich zurückgesetzt aktiv.

Abfahrt	Ankunft	Produkt	Preis*	Zeit	alte Kulanz	neue Kulanz	Differenz€
Düsseldorf Hbf	Berlin Zoo	ICE	64,60	05:03	7,60	12,92	5,32
Bremen Hbf	Dortmund Hbf	ICE	38,00	01:46	5,60	7,60	2,00
Leipzig Hbf	Essen Hbf	ICE	68,80	05:17	14,80	13,76	-1,04
Berlin Zoo	Dortmund Hbf	ICE	68,80	03:16	16,00	13,76	-2,24
Hannover Hbf	Bochum Hbf	ICE	39,40	01:52	10,80	7,88	-2,92
Dortmund Hbf	Hannover Hbf	ICE	37,20	01:39	10,40	7,44	-2,96
Essen Hbf	Hamburg Hbf	ICE	59,60	03:29	16,80	11,92	-4,88
Freiburg Hbf	Köln Hbf	ICE	79,40	03:10	22,00	15,88	-6,12
Köln Hbf	Frankfurt Airport	ICE	49,20	01:07	20,80	9,84	-10,96
Bochum Hbf	Freiburg Hbf	ICE	88,80	04:13	31,40	17,76	-13,64
Frankfurt Hbf	Düsseldorf Hbf	ICE	58,80	01:37	26,60	11,76	-14,84
München Hbf	Oberhausen Hbf	ICE	105,40	05:28	36,00	21,08	-14,92
Dresden Hbf	Duisburg Hbf	ICE	111,00	07:12	46,00	22,20	-23,80
Duisburg Hbf	Leipzig Hbf	ICE	99,80	05:28	44,20	19,96	-24,24
Duisburg Hbf	München Hbf	ICE	104,80	05:17	47,40	20,96	-26,44

gen Reiseverbindungen von und nach Rhein-Ruhr:

(*reg. Preise ohne Bahncard, einfache Fahrt, 1 erw. Person. Alle Angaben laut hafas.)

Bei diesen Musterfahrten, die aber durchaus gängig und alltäglich sein dürften, ist lediglich bei zwei Relationen eine Verbesserung zu Gunsten des Kunden erkennbar.

Wenn man jedoch bedenkt, dass die alten Kulanz schon bei 30 Minuten erstattet wurde und nicht erst ab 60 Minuten - wie dies bei der neuen Kulanzregelung der Fall ist – so dürfte auch die Verbesserung

Auch die Aufnahme der Kulanz in die AGB der DB AG nützt dem Kunden relativ wenig, zahlt er diese doch mit dem teuren Preis der verminderten Ausschüttung und dient diese doch lediglich nur der Befriedigung der politischen Verbraucherschützer. Es ist fraglich, ob die Deutsche Bahn AG auch ohne politischen Druck dazu bereit gewesen wäre, die Rechte der Fahrgäste zu garantieren.

Alles in allem wird das Rechte des Fahrgastes nun zwar juristisch garantiert, in der Summe aber beschnitten.

Matthias Oomen



Kurz gemeldet

Neuer Sprecher der BG4

Seit dem 17.1.2004 hat Jörg Peters sein Amt als Sprecher der Bezirksgruppe 4 an Frank Michalzik übergeben.

Wir danken Jörg Peters ganz herzlich für die geleistete erfolgreiche Arbeit und wünschen Frank Michalzik den gleichen Erfolg.

Kinderfreundlich?

Familienfreundlich?

Zum 1.2.04 hat der VRS ein neues Tarifsystem bekommen. Seit dem muss für Kinder ab 6 Jahre (bis 15 Jahre) immer bezahlt werden. Bisher waren ein Kind unter 12 in Begleitung eines Erwachsenen frei. Dafür müssen Hunde jetzt nichts mehr bezahlen. Positiv aus PRO BAHN-Sicht ist aber, dass die Tarif-Struktur jetzt den anderen Verkehrsverbänden in NRW angepasst wurde. Bisher weichte der VRS-Tarif doch davon erheblich ab.

"Circle-Line" wieder im Gespräch

In NI 4/03 wurde über das Projekt "Circle-Line" berichtet, welches den Aufbau eines regionalen S-Bahn-Netzes im Raume Düsseldorf vorsieht (mit teilweise zu reaktivierenden wie auch neu zu bauenden Streckenteilen). Das Scheitern der Metrorapid-Pläne führte in der Folge zu Diskussionen über Alternativen und somit über die Verwendung der zugesagten Fördergelder. Die am genannten Projekt beteiligten Städte und Kreise kritisierten bei einem Treffen mit RP Büssow auch Pläne für eine neue S-Bahn zwischen Düsseldorf und Dortmund und forderten stattdessen Gelder für regionale Initiativen wie eben die "Circle Line". Ermutigt wird man einerseits durch den Erfolg der Regiobahn, andererseits kommt man den Plänen der EU entgegen, die zu deutlicher Reduzierung der CO²-Werte bis 2010 den ÖPNV stärken will.

Ausschreibung von Buslinien

Einem Bericht der RP (KR) vom 30.01.2004 zufolge macht SWK-Mobil die Pläne der EU

zur Ausschreibung von Buslinien sowie die sinkenden finanziellen Leistungen des Landes Sorgen. Der Druck von 2 Seiten treibt den Verkehrsbetrieb dazu, seine Kosten verstärkt zu reduzieren. Kostenvergleiche von 1999 haben ergeben, dass ein Privatunternehmen die gleiche Kilometerleistung 35% günstiger anbieten kann. Da Kostensenkungen schon angegangen wurden, soll konsequenterweise über die Einnahmenseite versucht werden, mehr Fahrgäste zu erreichen (z.B. Großkunden-Abonnements), aber auch durch verstärkte Fahrausweiskontrollen (der kontrollierte Einstieg ist ein großer Erfolg). Trotzdem schließt SWK-Mobil bei einer möglichen Ausschreibung die Ausdünnung von Linien zwecks Kosteneinsparung nicht aus. Ob es aber dazu kommt, hängt davon ab, ob es die EU den Städten erlaubt, unter bestimmten Bedingungen ihre eigenen Verkehrsbetriebe weiterhin zu beauftragen. Erhalten dürfen die städtischen Betriebe aber dann nur den Betrag, den ein privates Unternehmen für die gleiche Leistung bekommt.

VRR: Hotline auch vom Handy

Die Nummer **0180 504030** ist nicht über das Mobilfunknetz erreichbar. Es gibt eine weitere Nummer zur Pünktlichkeit bei der Bahn: Pünktlichkeitshotline NRW **0180 3 464 006**. Diese Nummer ist auch aus dem Mobilfunknetz zu erreichen.

Weitere Mittel für den Ausbau des „Logport“ in Duisburg

Das Ministerium für Wirtschaft und Arbeit teilt mit: "Das Land steht für das Logistikzentrum logport auch im Schluss-Spurt als Partner und Förderer bereit", sagte NRW-Wirtschafts- und Arbeitsminister Harald Schartau am 17.2.2004 in Duisburg. Im Gepäck hatte er Zusagen über zwei weitere Zuschüsse in einer Gesamthöhe von knapp 24,5 Mio Euro. Rund 23,5 Mio. Euro sind für den weiteren Ausbau der logport-Fläche im Duisburger Hafen gedacht, weitere

880.000 Euro für Aktivitäten zur Vermarktung des Areals. Die Mittel werden im Rahmen der EU-NRW-Ziel 2-Förderung für Nordrhein-Westfalen bereitgestellt.

Euregionale Mobilität

heißt eine vom Verkehrsministerium NRW herausgebrachte Broschüre, die die Pläne und Vorstellungen des Landes NRW in Bezug auf grenzüberschreiten-

de Verkehrsverbindungen in gut aufgemachter Weise darstellt.

Sie ist zu beziehen über das Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes NRW, - Broschürenstelle -, Am Krausenbaum 11, 41464 Neuss oder im Internet unter www.nrw-nahverkehr.de/ocx2.exe?GF=42.

Ansprechpartner im Regionalverband Niederrhein:

Vorsitzender: Ekkehard Starke

Haagstraße 14, 47441 Moers

Tel: 02841 / 9391280

e-Mail: ProBahnStarke@aol.com

Achtung: Neue Adresse

Vorsitzende der Bezirksgruppen:

BG 1: Manfred Beyer

Westring 12b, 47574 Goch, Tel: 02823 / 75 71

BG 2: Hubert Dieregsweiler

Schopenhauerstraße 3, 47447 Moers

Tel: 02841 / 323 82

BG 3: Joachim Meyer

Oberdießemer Straße 50, 47805 Krefeld

Tel und Fax: 02151 / 39 44 42

BG 4: Dipl.-Ing. Frank Michalzik

Bahnhofstraße 85 a, 46499 Hamminkeln

Tel: 028 57 / 91 59 92

BG5: offen

BG 6: Roland Stahl

Adresse siehe Schriftführer

Schatzmeister: Martin Wenzel

Forstwaldstraße 672, 47804 Krefeld

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

Schriftführer, NI-Redaktion und Webmaster:

Roland Stahl, Myllendonker Straße 52

41065 Mönchengladbach

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

e-Mail: Roland.J.Stahl@t-online.de

Beisitzer Güterverkehr: Klaus Hegmanns

Orbroicher Straße 16

47906 Kempen, Tel: 02152 / 8462

Internet:

www.probahn-niederrhein.de

e-Mail: info@probahn-niederrhein.de

Impressum:

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband Niederrhein e.V.

Auflage: 300 Exemplare

Erscheinungsweise: 4x jährlich

V.i.S.d.P.: Roland Stahl, Adresse siehe oben
Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder!

Redaktionsschluss: 27. März 2004

Nächste Ausgabe: Anfang Juli 2004

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

Einsendeschluss: 10. Juni 2004

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

April 2004				Juli 2004							
Sa 03.	15.30	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1	Do 13.	19.00	entfällt zu Gunsten Belangengroep	2	Sa 03.	15.30	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1
Di 13.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4	Di 18.	18.45	Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	6	Do 08.	19.00	Moers, „King Du“, Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	2
Mi 14.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	3	Sa 22.	13:50	Wanderung an alten Eisenbahnstrecken in Mönchengladbach	6	Di 13.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4
Di 20.	18.45	Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant	6	Do 27.	18.00	Duisburg „Schacht 4/8“ Düsseldorf Str., gegenüber „Kaufhof“	5	Mi 14.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	3
Do 22.	19.00	Moers, „King Du“, Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	2	Juni 2004				Di 20.	18.45	Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	6
Do 22.	18.00	Duisburg „Schacht 4/8“ Düsseldorf Str	5	Sa 05.	15.30	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1	Do 22.	18.00	Duisburg „Schacht 4/8“ Düsseldorf Str., gegenüber „Kaufhof“	5
Mai 2004				Di 08.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4	Vorstand			
Sa 08.	entfällt	Wegen Regionalversammlung	1	Mi 09.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	3	Sa. 8.5.04	12:00	Cafe Museum Duisburg	
Sa 08.	15:00	Regionalversammlung in Duisburg. (Siehe Einladung auf Seite 2)	R V	Di 15.	18.45	Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	6	<p>Terminplan gültig vom 1. April 2004 bis zum 31. Juli 2004.</p> <p>Alle Termine und aktuelle Änderungen sind auch im Internet unter www-probahn-niederrhein.de/termine zu finden.</p>			
Di 11.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4	Do 17.	19.00	Moers, „King Du“, Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus (Achtung: wg. Feiertag verschoben)	2				
Mi 12.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	3	Do 24.	18.00	Duisburg „Schacht 4/8“ Düsseldorf Str., gegenüber „Kaufhof“	5				
Do 13.	19.00	Treffen der ‚Belangengroep‘ im Kernwasserwunderland Kalkar									