

# NiederRheinInfo

Nr. 2/2015  
30. Jahrgang

Doppelausgabe Herbst/Winter 2015



Schienen-Straßen-Omnibus  
im Eisenbahnmuseum  
Bochum-Dahlhausen  
© Detlef Neuß

Aus dem Inhalt:

**VRR Zeitkarten: Immer noch Lotterielose**

**Weiterhin Probleme bei der S8**

**Mit dem Zug zu den Nachbarn**

**Met de trein naar de bureu**

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



## Inhalt:

<i>Inhalt, Impressum, Ansprechpartner</i>	<b>2</b>
<i>Vorwort</i>	<b>3</b>
<i>VRR-Zeitkarten: immer noch Lotterielose</i>	<b>3</b>
<i>Weiterhin Probleme bei der S8</i>	<b>4</b>
<i>Pressemitteilung zur Regiobahn S28</i>	<b>5</b>
<i>Gespräch mit Udo Schiefner MdB</i>	<b>6</b>
<i>Regionbahn in der Donk</i>	<b>7</b>
<i>Impressionen aus dem Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen</i>	<b>8</b>
<i>Mit dem Zug zu den Nachbarn</i>	<b>9</b>
<i>Neue Busanbindung Goch - Boxmeer</i>	<b>13</b>
<i>Deutsche Tarife gelten bis Arnheim</i>	<b>14</b>
<i>Urlaub mit der Bahn</i>	
<i>Ein Monat mit den Deutschlandpass quer durch die Republik</i>	<b>17</b>
<i>NordWestBahn</i>	<b>19</b>
<i>Protokoll der Jahresversammlung</i>	<b>21</b>
<i>Termine</i>	<b>23</b>
<i>Das Beste kommt zum Schluss</i>	<b>24</b>

## Impressum:

**Herausgeber:** PRO BAHN

Regionalverband Niederrhein e.V.

**Auflage:** 500 Exemplare

**Erscheinungsweise:** 3 x jährlich

**Vi.S.d.P.:** Detlef Neuß, Stapper Weg 94,  
41199 Mönchengladbach  
niederrhein-info@probahn-niederrhein.de  
Namentlich gekennzeichnete Artikel geben  
nicht die Meinung der Redaktion wieder!  
**Redaktionsschluss:** 30. November 2015  
**Nächste Ausgabe:** Ende März 2016

**Redaktionelle Beiträge** sind uns immer  
willkommen! Bitte an Detlef Neuß.

**Einsendeschluss:** Mitte Februar 2016

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  
Sparda-Bank Köln  
IBAN: DE83 3706 0590 0000 6412 00  
BIC: GENODED1SPK  
Eine PDF-Datei zum Herunterladen steht unter  
www.probahn-niederrhein.de bereit.

## Ansprechpartner

### 1. Vorsitzender:

Dipl.-Ing. Frank Michalzik  
Bahnhofstraße 85 a, 46499 Hamminkeln  
Tel.: 02857-915992  
E-Mail: vorstand@probahn-niederrhein.de

Vorsitzende der Bezirksgruppen:

### BG 1: Kreis Kleve, linksrheinisch

David van der Grinten  
Herderstraße 46, 47533 Kleve,  
Tel.: 02821-715707  
E-Mail: bg1@probahn-niederrhein.de

### BG 2: Kreis Wesel, linksrheinisch

Hubert Dieregsweiler  
Schopenhauerstraße 3, 47447 Moers  
Tel.: 02841-32382  
E-Mail: bg2@probahn-niederrhein.de

### BG 3: Mönchengladbach, Krefeld Kreis Viersen, Rhein-Kreis-Neuss

Detlef Neuß  
Stapper Weg 94, 41199 Mönchengladbach  
Tel.: 02166-10560/01705853246  
E-Mail: bg6@probahn-niederrhein.de

### BG 4: Kreise Wesel und Kleve rechtsrheinisch, Duisburg

Dipl.-Ing. Frank Michalzik  
Bahnhofstraße 85 a, 46499 Hamminkeln  
Tel.: 02857-915992  
E-Mail: bg4@probahn-niederrhein.de

### BG 5: Düsseldorf und Kreis Mettmann

Egmont Unger  
Kirchfeldstraße 139 d, 40215 Düsseldorf  
E-Mail: unger@probahn-niederrhein.de

### Schatzmeister:

Martin Wenzel,  
Briefzeile 6, 45279 Essen  
Tel.: 0201/80683555  
oder 0211-49742704 (Büro)  
E-Mail: schatzmeister@probahn-niederrhein.de

Internet: www.probahn-niederrhein.de

E-Mail: info@probahn-niederrhein.de  
Ansprechpartner: David Van der Grinten,  
Herderstr. 46, D-47533 Kleve  
E-Mail: webmaster@probahn-niederrhein.de

## Vorwort

Sicher haben einige von Ihnen das NiederrheinInfo bereits vermisst. Aber nun haben wir es wieder einmal geschafft, eine Ausgabe für Sie zusammenzustellen. Woran liegt es, dass Sie so lange auf diese Ausgabe warten mussten? Die Antwort ist ganz einfach. Die Personalressourcen für unsere rein ehrenamtliche Tätigkeit sind knapp und sie werden leider immer knapper. Die meisten unserer Aktiven nehmen mittlerweile gleich mehrere Aufgaben im Fahrgastverband PRO BAHN wahr. Das umfasst sowohl den Regional- als auch den Landesverband und die Mitarbeit auf Bundesebene.

Manch einem treuen Mitstreiter wird das auch schon mal zu viel und er muss im persönlichen Interesse eine Auszeit nehmen. Dass lässt sich nicht immer problemlos auffangen und bedeutet für die anderen Aktiven zusätzliche Arbeit.

Wer also das NiederrheinInfo unterstützen möchte, der kann das gerne in Form von Artikeln, Leserbriefen und Fotos tun. Wir sind für jede Unterstützung dankbar. Vielen Dank also an alle, die dazu beigetragen haben, dieses hoffentlich interessante Heft zu füllen.

Ihr Detlef Neuß

## VRR-Zeitkarten: immer noch Lotterielose

von Rainer Engel

Referent für Verbraucherschutz

Trotz Fahrgastrechte und Mobilitätsgarantie: Nach wie vor erleben Pendler insbesondere im VRR ihre Fahrkarten als Lotterielose, bei denen sie nur mit viel Glück pünktlich ankommen. So auch Bernd C. aus Hünxe, der sich hilfesuchend an PRO BAHN wandte. Bernd pendelt von Hünxe nach Düsseldorf. Während die Hinfahrt meistens problemlos ist, wird die Rückfahrt ein Lotteriespiel. Die ständigen Verspätungen zwischen Düsseldorf und Emmerich sind sattem bekannt. Was die Fahrt für Bernd zum Horrortrip werden lässt, ist der Busfahrplan zwischen Dinslaken und Hünxe. Verpasst Bernd den Bus, so muss er eineinhalb Stunden auf den nächsten warten. Das wiederum liegt daran, dass der Kreis Wesel sich einen 30-/90-Minuten-Wackeltakt zwischen Dinslaken und Hünxe "leistet". Wer am Niederrhein wohnt, muss ja nicht im Rheinland arbeiten.

Fahrgastrechte? Fehlanzeige! Die EU-Fahrgastrechte gelten nur für die Eisenbahn, und die hat ja weniger als eine Stunde Verspätung. Und die Mobilitätsgarantie für NRW? Diese greift nur, wenn sich die Abfahrt um mehr als 20 Minuten verzögert. Ob der Fahrgast unterwegs hängenbleibt, ist unerheblich, das ist sein privates Risiko.

Bernd muss das aushalten. Denn meistens fährt der Zug in Düsseldorf noch einigermaßen pünktlich ab und holt sich die entscheidenden Verspätungsminuten erst in Duisburg oder Oberhausen, weil der ICE nach Amsterdam wieder mal nicht pünktlich oder ein Güterzug in der Quere ist

Auch die dritte Variante machen die Tarifbestimmungen unmöglich. Bernd könnte im Verspätungsfall den Umweg über Wesel nehmen. Mit dem VRR-Zusatzticket kostet das nur 3,20 Euro und ist damit billiger als ein Taxi. Aber das Zusatzticket muss vor Fahrtantritt entwertet werden, sonst ist es wertlos. Spätestens wird

Bernd auf der letzten Station vor Wesel zum Schwarzfahrer, nur weil er bei Fahrtantritt nicht weiß, ob er das Zusatzticket braucht. Wenn Bernd weiß, das er das Ticket braucht, kann er es nicht abstempeln.

Selbst der sogenannte Umweltverbund nutzt Bernd nichts. Bernd könnte sich ja ein Fahrrad kaufen und es am Bahnhof abstellen oder jenseits der Gemeindegrenze an einer Busstation, die öfter Bedient wird. Aber das ist erfahrungsgemäß bald geklaut. Denn eine Radstation, an der man das Rad sicher abstellen könnte, gibt es nur in Wesel. Warum sollte die Stadt Dinslaken eine Radstation einrichten für Fahrgäste aus den benachbarten Gemeinden?

Das Ticket völlig ohne Garantie bietet der VRR alles zum stolzen Preis von monatlich 143,15 Euro monatlich. Dass die NRW-Mobilitätsgarantie gerade für Pendler über größere Entfernungen nichts wert ist, haben die Pendler massenweise anlässlich des Brandes des Stellwerks Mülheim erfahren müssen. Ein oder zwei Stunden verlängerte Fahrzeit müssen Pendler nach wie vor hinnehmen, wenn Züge sich unterwegs Verspätung einsammeln und gar - wie beim RE 7 nach Krefeld oder RE 1 nach Paderborn - vorzeitig in Neuß oder Hamm aus dem Verkehr gezogen werden. Darauf weist sogar die Internetseite des Mobilitätsportals NRW ausdrücklich hin. Doch damit greift die "Mobilitätsgarantie" zu kurz. Fahrgäste möchten in erster Linie pünktlich ankommen.

## **Wegfall der VRR-Preisstufe E zum 1. Januar 2016**

**von David van der Grinten**

Seit dem 1. Januar 2012 gilt der VRR-Tarif nun schon im Alt-VGN-Tarifraum in den Kreisen Kleve und Wesel. Damals wurde die Preisstufe E für weite Strecken zwischen Alt-VGN-Tarifraum und Alt-VRR-Tarifraum eingeführt, welche nach vier Jahren nun wieder abgeschafft wird. Die Preisstufen D Nord, D Süd und E werden jetzt in die neue verbundweite Preisstufe D zusammengefasst. Damit gelten alle Tickets in der Preisstufe D, darunter auch das BärenTicket sowie das Scho-koticket, ab 1. Januar verbundweit. Auch der erweiterte Geltungsbereich beim Ticket 2000 gilt ab 19 Uhr und am Wochenende ganztägig demnächst im kompletten VRR-Verbundraum. Einen Haken hat die Tarifreform jedoch, bisherige Kunden der Preisstufe D müssen eine überproportionale Preiserhöhung der Tickets mittragen, die bei etwa acht Prozent liegen wird. Bei den anderen Tickets liegt die Preiserhöhung im Durchschnitt bei knapp drei Prozent. Dafür werden Kunden der bisherigen Preisstufe E deutlich entlastet. Den einen oder anderen wird es ärgern, aber gerecht ist dieser Schritt allemal, wenn man bedenkt, dass eine Fahrt von Geldern nach Düsseldorf bisher deutlich teurer ist, als eine Fahrt von Mönchengladbach nach Dortmund. Zukünftig kostet eine Fahrt, die über die Preisstufe C hinaus geht, für alle VRR-Kunden gleich viel.

## **Weiterhin Probleme auf der S8**

**von Johannes Gith**

Auch nach einem ¾-Jahr seit Einführung der ET 1440 gibt es insbesondere in der Rush-Hour im Ballungsraum Düsseldorf weiterhin Pünktlichkeitsprobleme auf der

S8, die auf dem Streckenabschnitt zwischen Neuss und Düsseldorf-Gerresheim erhebliche Auswirkungen auf die S-Bahn-Linien S 11 und S 28 haben. Die beim ET 1440 konstruktionsbedingt geringe Anzahl von Türen erschwert und verzögert den Fahrgastfluss, was zu längeren Aufenthaltszeiten an den Bahnhöfen führt und Verspätungen nach sich zieht. Durch die dichte Taktfolge im Raum Düsseldorf hat das auch negative Folgen für die Pünktlichkeit der S 11 und S 28. Die Annahme des VRR, durch die Sprintstärke des ET 1440 könne das ausgeglichen werden, hat sich nicht bestätigt. Tägliche Realität ist leider auch der Einsatz eines Einzelfahrzeuges des ET 1440 auf der S8, was sogar dazu führen kann, dass Fahrgäste nicht mitgenommen werden können.

### **Kommentar**

*Bis zum letzten Fahrplanwechsel gab es auf den Linien S8/S11/S28 einen reibungslosen, barrierefreien und pünktlichen S-Bahn-Verkehr. Seit Einführung des vom VRR bestellten ET 1440 ist das leider Geschichte. Selbst wenn die Bahnsteige im Raum Düsseldorf auf 76 cm heruntergebaut werden –konkrete Termine dazu gibt es nicht- , wird es ein Barriereproblem geben, weil der VRS und damit die S11 weiterhin ihren S-Bahn-Verkehr mit 96 cm-Bahnsteigen abwickeln. Dass der VRR sich hier nicht mit dem VRS abgestimmt hat, ist zu bedauern. Die Folgen haben insbesondere schwerbehinderte Fahrgäste zu tragen. Auch die Bestellung des ET 1440 als S-Bahn-Fahrzeug entpuppt sich immer mehr als eine Fehlentscheidung des VRR. Ein Verkehrsverbund muss doch eigentlich auf Expansion setzen, d.h. mehr Fahrgäste gewinnen wollen. Mit dem ET 1440 wurde das Platzangebot verschlechtert und die Anzahl der Türen für den Fahrgastfluss verringert, also genau das Gegenteil gemacht. Man kann nur hoffen, dass der VRR bei zukünftigen Entscheidungen zur Fahrzeugbeschaffung aus seinen Fehlern lernt und auf das jeweilige System bezogen die richtigen Fahrzeuge bestellt. So scheint der ET 1440 das richtige Fahrzeug für einen RB-Verkehr zu sein. Wie sich die Situation auf der wichtigen Ost-West-Achse in der Landeshauptstadt weiterentwickelt, wird PRO BAHN im Interesse der vielen Pendler weiterhin kritisch beobachten.*



## **Regiobahn ist wichtig für Arbeitsplätze und Wirtschaftsentwicklung**

### **Pressemitteilung des CDU-Kreisverbandes Viersen**

Der geplante Weiterbau der Regiobahn S 28 von Kaarst über Schiefbahn und Neersen bis Viersen ist wichtig für die wirtschaftliche Entwicklung am mittleren Niederrhein. Sie ist zudem ein wesentlicher Baustein zur Stärkung der Arbeitsmarkregion zwischen Düsseldorf, Mönchengladbach. Kreis Viersen und Region Venlo. "Diese Verbindung ergänzt die bestehende Verbindung der RE 13 von Düsseldorf über Mönchengladbach nach Venlo und die geplante Fernverkehrs-

verbindung Düsseldorf-Mönchengladbach-Eindhoven im Zuge des sogenannten "RoCK-Projektes", so der Viersener CDU-Kreisvorsitzende Dr. Marcus Optendrenk. "Diese Maßnahmen auf der Schiene gehören zusammen. Sie stärken die Erreichbarkeit unserer grenzüberschreitenden Region für Arbeitnehmer und Wirtschaft. Deshalb kommt es darauf an, in unserer Region gemeinsam für diese Ziele zu arbeiten," ist Optendrenk überzeugt. Der vom Land Nordrhein-Westfalen und dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr eingeforderte regionale Konsens für die Projekte Regiobahn und RoCK brauche jetzt auch Rückenwind aus Mönchengladbach. "Wir als Kreis Viersen stehen als Brückenbauer in Richtung Niederlande, aber auch als Partner des Oberzentrums Mönchengladbach zur Verfügung. Wichtig ist jetzt, die gesamte Zukunftsperspektive im Blick zu haben. Das Verkehrschaos auf der A 52 während des Bahnstreiks zeigt, dass es nicht ausreicht, alleine auf leistungsfähige Straßenverbindungen für die Region zu setzen," resümiert der CDU-Vorsitzende. Hinweis: . - RoCK bedeutet: Regions of Connecting Knowledge, ist ein EU-Programm und soll innovative Regionen mit einander verkehrstechnisch verbinden).

### ***Pressemitteilung des Verkehrsclub Deutschland (VCD) und des Fahrgastverbandes PRO BAHN zum Gespräch mit Udo Schiefner MdB***

In angenehmer Atmosphäre verlief ein Gespräch mit dem Bundestagsabgeordneten des Kreises Viersen Udo Schiefner, dass mit den Vertretern des Verkehrsclub Deutschland (VCD), Roland Stahl und dem Fahrgastverband PRO BAHN, Detlef Neuß geführt wurde. Angesprochen wurden aktuelle Themen des Schienennahverkehrs in unserer Region.

So herrschte Einigkeit darüber, dass der derzeitige Fahrbetrieb des RE10 zwischen Düsseldorf und Kleve über Krefeld und Kempen während der Hauptverkehrszeit nicht den gewünschten Anforderungen der Pendler entspricht und verbesserungsbedürftig ist.

Ebenso wurde von allen Gesprächsteilnehmern der zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke Dülken – Kaldenkirchen gewünscht. Der Ausbau der Strecke wird als notwendige Maßnahme für eine Verbesserung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs angesehen. Außerdem wäre durch den Ausbau eine Verbesserung des Lärmschutzes möglich. Ohne den Ausbau erscheint die Verwirklichung des von den Niederländern und den Städten Düsseldorf und Mönchengladbach unterstützten RoCK-Projekts – eine Bahnverbindung von Eindhoven nach Düsseldorf-Flughafen - nur schwer realisierbar. Eine solche Verbindung wurde auch von den Gesprächsteilnehmern als wünschenswert angesehen. Eine Möglichkeit zur Realisierung dieser Verbindung könnte die Verlängerung des Fahrwegs des RE13 von Hamm nach Venlo bis Eindhoven sein.

Die Verbesserung der Bahnanschlüsse in Viersen, vor allem am Wochenende, wurde ebenfalls gefordert.

Große Chancen für die Region wurden auch durch die Verlängerung der S28 von Kaarster See nach Viersen gesehen. Die Strecke ist aus umweltpolitischer Sicht sinnvoll, da die parallel zur Autobahn 52 verläuft und diese vom Individualverkehr entlastet. Wie bereits andere Reaktivierungen von Bahnstrecken zeigen, bietet die Wiederinbetriebnahme einer Schienen-Nahverkehrs-Verbindung auch große Chancen für die Bevölkerungsentwicklung in den an der Strecke liegenden Gemeinden. Eine Bahnanbindung führt zu Bevölkerungszuwachs, da die angelegten Wohnlagen für Pendler deutlich attraktiver werden. In diesem Zusammenhang wurde der Hoffnung Ausdruck verliehen, dass auch die Stadt Mönchengladbach als Oberzentrum in der Region dieses Vorhaben in Zukunft unterstützt und die aus der Reaktivierung der Bahnstrecke entstehenden Vorteile nutzt.

### ***Ja fährt denn die Regiobahn jetzt schon durch die Mönchengladbacher Donk?***



Das dürfte sich beim Anblick dieser Fotomontage wohl so mancher gefragt haben. Und so ist es angesichts dieses gelungenen Scherzes, der durch die Nutzung von Adobe Photoshop zustande kam, auch nicht weiter verwunderlich, dass sogar die Westdeutsche Zeitung an dem Bild Gefallen fand und es bereits veröffentlichte. Die bei dabei verwendeten Fotos stammen von Roland Stahl, die Fotomontage von Detlef Neuß.

Das Foto entstand vor allem als Ausdruck der Hoffnung darauf, dass die beiden an diesem Fake beteiligten PRO BAHN - Mitglieder ein solches Foto einmal ohne aufwendige Fotomontage direkt vor Ort schießen können.

Dann selbstverständlich wie geplant auch mit Oberleitung, denn die Strecke soll ja vollständig elektrifiziert werden. Natürlich wird dann auf diesem Bild auch ein anders Fahrzeug zu sehen sein. Bis dahin bleibt nur die Fotomontage - immerhin.



## ***Das Ruhrtal dampft***

***19. + 20.  
September***



***Impressionen  
aus dem  
Eisenbahnmuseum  
Bochum-  
Dahlhausen***

***Bilder: © Detlef Neuß***

# ***Mit dem Zug zu den Nachbarn Met de trein naar de burens***



***Internationales Symposium am 14.11.2015  
zum grenzüberschreitenden Schienen-  
personennahverkehr in Wesel.  
Eine gemeinsame Veranstaltung von  
PRO BAHN und ROVER***



Referenten und Organisatoren des Symposiums „Mit dem Zug zu den Nachbarn“

## Mit dem Zug zu den Nachbarn Met de trein naar de burens

Von **Detlef Neuß**

Am 14.11. fand in Wesel ein gemeinsames Symposium des Fahrgastverbandes PRO BAHN und des niederländischen Fahrgastverbandes ROVER statt. Anlass war die anstehende Inbetriebnahme der regionalen Bahnverbindung Düsseldorf – Oberhausen - Emmerich – Arnhem, Ende 2016/ Anfang 2017. Unterstützt wurde die Veranstaltung durch abellio, arriva und den VRR.

Die Begrüßung der mit ca. 120 Teilnehmern gut besuchten Veranstaltung erfolgte durch den Vorsitzenden des PRO-BAHN-Landesverbandes NRW, **Frank Michalzik**. Eigentlich hätte er dies gemeinsam mit dem ROVER-Vorsitzenden **Arriën Kruyt** tun sollen, leider hatte der Bus mit über 40 niederländischen Gästen ein Panne und kam deshalb später an, was sicher nicht als schlechtes Zeichen für den grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr gewertet werden sollte. Die Moderation des Symposiums übernahm anschließend **Sabine Tkatzik** vom VRR. Es folgte ein zeitlich straff und gut organisiertes Programm mit zahlreichen Referenten.

Den Anfang machten **Hartmut Buyken**, langjähriges PRO-BAHN-Bundesvorstandsmitglied und der PRO-BAHN-Bundesvorsitzende **Jörg Bruchertseifer** über die Erwartungen der Fahrgäste an die neue Bahnverbindung. Leider gibt es zurzeit noch wenig Nahverkehr an relativ wenigen Übergängen. Ursache hierfür sind unter anderem die unterschiedlichen Bahnverkehrssysteme in der Bundesrepublik und den Niederlanden. Was die Fahrgäste für die Zukunft erwarten, ist ein weiterer Ausbau der Verbindungen.

Es folgte **Jürgen Eichel**, Landessprecher NRW des Verkehrsclub Deutschland (VCD), der den Mangel an ausreichenden Mehrzweckabteilen für die Fahrradmitnahme und die langen Fahrzeiten beklagte.

**Ralf Dammann**, Fachgruppenleiter Betrieb beim VRR, informierte anschließend über das aktuelle Angebot der RB33, RB35 und des RE3 sowie über Fahrplankonzept, Ziele und Anschlussmöglichkeiten. Der RE11 wird durch den RE42 abgelöst, der als Master-Anschluss den Umstieg vom Ruhrgebiet nach Venlo verbessern soll. Die jetzige RB35 wird aufgewertet und verkehrt in Zukunft mit der Bezeichnung RE19 nach Arnhem.

**Alexander Obliers**, Projektleiter Abellio NRW, berichtete über die ab 2018 anstehende Flügelung des RE19 nach Bocholt und Arnheim. Auf der Linie kommt ein fünfteiliger Stadler Flirt als Mehrsystemfahrzeug zum Einsatz. Das Fahrzeug hat 250 Sitzplätze (32 in der 1. und 227 in der 2. Klasse), ist nahezu stufenlos begehbar und verfügt über 2 Toiletten, eine davon barrierefrei. Es hat 7 Türen, kleine und große Mehrzweckbereiche und ein zweisprachiges Fahrgastinformationssystem. Steckdosen, Klimaanlage und Schiebetritte zur Spaltüberbrückung bei dem für eine Bahnsteighöhe von 76 cm ausgelegten Fahrzeug sind ebenfalls vorhanden. Derzeit kann noch nichts über die Nutzung von WLAN im Zug gesagt werden, da erst noch die Verfügbarkeit auf der Strecke überprüft werden muss.

**Erhard Wolf**, Fachgruppenleiter Tarife und Vertrieb beim VRR, stellte das VRR-Tarifgebiet, die VRR-Tarifstrukturen und den NRW-Tarif vor. Im Zusammenhang mit dem neuen RE19 wird über ein touristisches Ticket, angelehnt an das Euregio-Ticket im 3-Länder-Eck bei Aachen nachgedacht.

**Marco Roos**, Projektleiter Abellio, referierte zum Thema Kundenservice. Geplant ist die Anwesenheit zweisprachiger Kundenberater an Bord der Züge. Zwischen Arnheim und Zevenaar verkauft der Zugbegleiter VRR-Tickets in bar und per EC-Karte, außerdem gilt auf diesem Streckenabschnitt die niederländische OV-Chipkarte. Die Fahrgastinformation im Zug erfolgt in Echtzeit.

**Thomas Clemens**, Experte für das Euregio-Ticket, berichtete darüber, dass das Euregio-Ticket in der Maas-Rhein-Region als touristisches Angebot entstanden ist. Dort gibt es eine grenzüberschreitende Kooperation von 5 Regionen in drei Ländern. Das Euregio-Ticket ist eine Tagesnetzkarte für das gesamte Gebiet zum Preis von 18 Euro. Die Frage für die Nutzung des Euregio-Tickets beim RE19 ist nicht ob es zum Einsatz kommt, sondern der tarifstrukturellen Probleme wegen eher wie.

**Frank van Setten**, Vize-Direktor Eisenbahn bei Arriva-NL, berichtete über Zukunftschancen, die neue Konzession in Limburg, Liège-Maastricht-Aachen. Nachdem in der Vergangenheit die Anzahl der Verbindungen schrumpfte, findet derzeit eine Zurückentwicklung im Bereich des Berufs- und Studentenverkehrs statt. Dies ist die Basis für einen erfolgreichen Schienenpersonennahverkehr. Technische Probleme gibt es durch die unterschiedlichen Systeme in der BRD und den Niederlanden. Daher sind weitere Investitionen für weitere grenzüberschreitende Strecken notwendig.



Ralf Dammann, VRR



Interessierte Besucher des Symposiums

Der Bundesvorsitzende des Fahrgastverbandes PRO BAHN, **Jörg Bruchertseifer** referierte zu grenzüberschreitenden Informationssystemen und stellte einige Beispiele für gelungene grenzüberschreitende Bahnverbindungen vor. So zum Beispiel Niedersachsen – Groningen, Schleswig-Holstein – Dänemark, Brandenburg/Berlin -> Szczecin (Stettin), Sachsen – Polen/Tschechien oder nach Frankreich und die Euregiokarte Bodensee. Wichtig sind auch Einzelauskünfte, Linienpläne sowie ein gute Angebotsübersicht über die Qualität des Angebots.

**Conny Bieze**, Regionalministerin der Provinz Gelderland, begrüßte die Möglichkeiten die die neue Verbindung sowohl für Beruf als auch Freizeit bietet. Sie reflektierte über die Realisierung der Zugverbindung und stellte fest, dass durch die neue Verbindung die Provinz Gelderland gut an das Nachbarland angeschlossen wird, z.B. durch den Anschluss nach Achterhoek.

In seinem sehr unterhaltsamen und launigen Vortrag sprach **Patrick van den Broek**, Regionalminister der Provinz Limburg, über das Thema grenzüberschreitender Schienenverkehr und die daraus entstehenden Möglichkeiten für die Wirtschaftsregion. Die Provinz Limburg betreibt auch grenzüberschreitenden Busverkehr. Patrick van den Broek sprach sich außerdem für mehr grenzüberschreitende Zugverbindungen, auch schnelle, aus. Einen Lückenschluss bei der Elektrifizierung von Strecken bzw. einen Ausbau der Zweigleisigkeit hält er dafür für zwingend geboten. Wie wichtig die Zusammenarbeit zwischen den Ländern ist, wurde von ihm ausdrücklich betont.



*Conny Bieze, Regionalministerin der Provinz Gelderland und Patrick van den Broek, Regionalminister der Provinz Limburg im Gespräch mit Symposiumsteilnehmern*

In der sich an die Vorträge anschließenden Fragerunde wurde aus dem Publikum nicht nur die Forderung nach weiteren grenzüberschreitenden Verbindungen laut, es wurde auch beklagt, dass sich der Ticketkauf für diese Verbindungen oft schwierig gestaltet. Dass zum Beispiel der DB-Ticketautomat im Bahnhof Venlo zwar viele Sprachen zur Auswahl haben soll, nicht aber Niederländisch, könnte man eigentlich nur als Witz bezeichnen. In Aachen steht an den Automaten jedenfalls Niederländisch zur Auswahl. Sollte das in Venlo nicht der Fall sein, müsste man schleunigst nachbessern. Auch das Tarifsystem des VRR wurde von den niederländischen Gästen als zu kompliziert angesehen.

Alles in allem kann man die Veranstaltung nur als sehr gelungen bezeichnen. Vielen Dank an alle, die viel Zeit in die Vorbereitung gesteckt haben und dafür gesorgt haben, dass der Fahrgastverband PRO BAHN bei unseren niederländischen Gästen einen guten Eindruck hinterlassen hat. Großen Dank auch an alle Referenten, die sich die Mühe gemacht haben, zum Gelingen der Veranstaltung beizutragen und die dafür ihre wohlverdiente Freizeit am Samstagnachmittag geopfert haben. Eine Fortsetzung des Dialogs auf der niederländischen Seite in Maastricht ist vorgesehen.

## **Neue Busanbindung von Goch nach Boxmeer ab Dezember 2016**

**Von David van der Grinten**

Die Provinz Limburg hat insgesamt vier grenzüberschreitende Buslinien vergeben. Darunter wird ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 die bisherige Linie 22 von Boxmeer über Gennep nach Siebengewald bis nach Goch verlängert. An dieser Stelle wird ein bisheriges niederländisches Angebot nur wenige Kilometer über die Grenze bis zum Gocher Bahnhof verlängert. Ausgerichtet wird die Buslinie 22 auf den RE10 in Richtung Düsseldorf sein, in Boxmeer wird die Linie auf der „Maaslinie“ in Richtung Nijmegen ausgerichtet sein. Die Ausschreibung der Linie hat die DB Tochter Arriva gewonnen. Montags bis freitags soll die Linie von 7 bis 19 Uhr sowie samstags von 10 bis 18 Uhr grenzüberschreitend im Stundentakt verkehren. Ob in Schwachverkehrszeiten das bisherige „Beltbus“-System (wie bei uns der TaxiBus) auch bis Goch angeboten wird, ist noch unklar. Der Kreis Kleve



beteiligt sich nicht an den Kosten dieser Linie. Nach jetzigem Stand wird daher wohl auch nur die niederländische OV-Chipkaart zur Anwendung kommen, was aus deutscher Sicht eine erhebliche Barriere darstellt. Ein Gespräch mit dem VRR wird aber von niederländische Seite noch gesucht, ob deutsche Fahrkarten bis zur Grenze (Gaesdonck) oder auch ein VRR-Übergangstarif zu mindestens im Bartarif für Ausflügler angeboten werden kann. Wer jedoch das Angebot, auch wenn nur gelegentlich nützen möchte, und auch im niederländischen Netz hinaus fahren möchte, sollte sich über die Anschaffung einer ÖV-Chipkaart nachdenken. Eine weitere Verbindung wird zwischen Kaldenkirchen und Venlo eingeführt, die aber wohl nur eine sehr regionale Rolle spielen wird, da dort der RE13 zwischen beiden Endpunkten verkehrt. Auch hier ist noch offen, ob die Linie auch mit deutschen Tarifen (u.a. VRR) nutzbar ist. Die zwei weiteren Linien werden in Aachener Raum geschaffen. Grundsätzlich können wir neue Angebote im öffentlichen Nahverkehr nur begrüßen, aber es müssen Barrieren, hier meinen wir gerade den Tarif, nicht ein solches Angebot vom Grundsatz unattraktiv machen, zu mindestens aus deutscher Sicht. Aus niederländischer Sicht wird mit einer geringen Mehrleistung eine Anbindung an das deutsche Bahnnetz geschaffen, was für unsere Nachbarn deutlich attraktiver sein dürfte.

## **Deutsche Tarife werden bis Arnheim Central Station gelten**

### **Von David van der Grinten**

Mit der Inbetriebnahme der RE19 im Dezember 2016 wird der VRR-Tarif mit zwei Tarifgebiete (Arnheim und Zevenaar) in die Niederlande ausgedehnt. Daher wird auf der Relation Emmerich und Arnheim die Preisstufe B zur Anwendung kommen. Auf der Relation Kleve bzw. Rees nach Arnheim die Preisstufe C, für alle weiteren Relationen nach Arnheim kommt im VRR-Tarifgebiet die Preisstufe D zur Anwendung. SchokoTicket und BärenTicket gelten daher auch bis nach Arnheim ohne Zusatzticket.

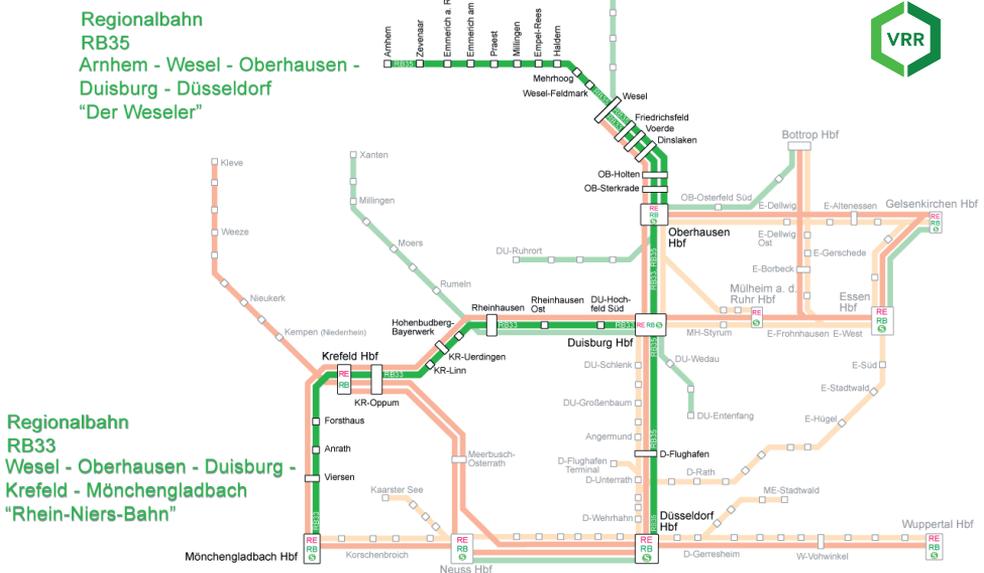
Das gilt natürlich auch bei den anderen Zeittickets in der Preisstufe D. Beim Ticket2000 und YoungTicketPLUS in den Preisstufen A, B und C gilt das Ticket abends ab 19 Uhr und am Wochenende ebenfalls bis Arnheim mit allen bekannten Ticketmerkmalen. Ebenfalls werden alle anderen deutsche Bahntarife auch bis Arnheim, unter anderem auch der NRW-Tarif wie das SchönerTagTicket für eine oder fünf Personen anerkannt. Wer über eine Fernverkehrskarte verfügt, kann ebenfalls den RE19 nutzen, sofern keine Zugbindung (bei Spartickets) auf der Relation besteht. In Arnheim werden zwei deutsche Ticketautomaten installiert. Eine Besonderheit kommen die Fahrgäste zu Gute, die in Zevenaar in Richtung Deutschland einsteigen. Für diese besteht die Möglichkeit das Ticket im Zug zu lösen, da kein deutscher Fahrkartenautomat dort installiert werden soll. Für deutsche Fahrgäste gilt weiterhin, eine Fahrkarte ist vor Fahrtantritt zu lösen! Im Binnenverkehr in den Niederlanden (Arnheim-Zevenaar) kann auch die OV-Chipkaart genutzt werden, aber grenzüberschreitend kommen nur deutsche Tarife sowie der internationale Fernverkehrstarif zur Anwendung. Daher werden auch keine Check-In-Check-Out-Terminals an deutschen Bahnhöfen installiert. Nach jetzigem Stand wird der VRR-Tarif auch nicht in kommunalen Verkehrsmitteln in den Niederlanden anerkannt. Nach Lösungen soll aber langfristig gesucht werden.

### Euregoticket möglich, aber nicht zugesichert

Wir haben auch auf die Barrieren bei den Ticketmarketings in beiden Ländern hingewiesen. Beim niederländischen Tarif, der OV-Chipkaart ist die Barriere wohl höher als umgekehrt. Aber auch niederländische Teilnehmer an der Veranstaltung haben den VRR-Tarif als kompliziert bezeichnet, aber zu mindestens ist ein Ticketkauf auch für einzelne Fahrten im Bartarif möglich und vor allem die Weiterfahrt am Zielort in NRW mit kommunalen Verkehrsmittel. Darauf wurden auch die sprachlichen Barrieren angesprochen. Die deutschen Fahrkartensautomaten bieten derzeit kein niederländisch an im Gegensatz zu der DB-Webseite. Andersrum werden niederländische Webseiten nur in niederländisch und englisch angeboten. Wir hoffen an dieser Stelle, dass auf beiden Seiten für Abschaffung gesorgt wird. Es wurde vom VRR zugesichert, dass die VRR-Broschüren zum RE19 zweisprachig angeboten werden. Zwar nicht hundertprozentig zugesichert, aber doch recht wahrscheinlich ist die Einführung eines Euregotickets analog zur Variante im Euregioraum Aachen. Hier wird ein Ticket für Ausflügler für 18 Euro im Grenzraum DE/B/NL angeboten, montags bis freitags für eine Person, am Wochenende und allen Feiertagen für 2 Personen und bis zu drei Kinder. Ein ähnliches Modell soll auch in der Euregio Rhein-Waal installiert werden. Über Ausweitung und Preise könnte noch nicht berichtet werden. Diese Ticket dürfte vor allem Ausflügler jeweils ins jeweilige Hinterland interessant sein.

### Zutrittskontrolle Arnheim Central Station

Der Hauptbahnhof Arnheim Central Station soll langfristig nur über eine Zutrittskontrolle zu betreten sein. Auch hier werden an den jeweiligen Zutrittsterminals die deutschen Fahrkarten anerkannt. Bei Papiertickets wohl über einen aufgedruckten QR-Code, der vor das Lesegerät gehalten werden muss. Aber das wird noch nicht im Jahr 2017 der Fall sein.



Regionalbahn  
RB35  
Arnhem - Wesel - Oberhausen -  
Duisburg - Düsseldorf  
"Der Weseler"

Regionalbahn  
RB33  
Wesel - Oberhausen - Duisburg -  
Krefeld - Mönchengladbach  
"Rhein-Niers-Bahn"

(die RB35 wir in RE19 umbenannt. Anmerkung der Redaktion)

**Die nachfolgenden Bilder zeigen Züge im Bahnhof Emmerich im Jahr 1982, wo ein traktionswechsel erforderlich war. © RN Lawrence**



## **Urlaub mit der Bahn. Einen Monat lang mit dem Deutschlandpass quer durch die Republik**

### **Von Egmont Unger**

Auch dieses Jahr legte Die Bahn wieder den Deutschlandpass auf. Der Preis ist nicht zu hoch. Einen Monat lang, soviel man möchte, Bahnfahrten für 2 Personen für 469 Euro in der 2. Klasse, beziehungsweise 669 Euro in der 1. Klasse.

Dieses Angebot nahmen wir gerne war. Wir entschieden uns für die Variante in der ersten Klasse, da Platzreservierungen leider extra kosten. Ich nehme an, zu unserem Glück. Denn die Züge waren ausnahmslos gut gefüllt und auch in der 1. Klasse bekamen wir nicht immer einen „zusammenhängenden“ Sitzplatz. Wir haben auf unseren insgesamt 12 Fahrten durchaus einiges erlebt. Ausgesprochen freundliches, leider aber auch ausgesprochen unfreundliches.

In den Zügen selbst war das Zugpersonal durchwegs freundlich und zuvorkommend. Auf den Bahnhöfen gab es auch anderes. So lernten wir, warum ein Zug stehenbleibt, wenn in einem Streckenabschnitt alle Signale für alle Züge auf Rot stehen und dass es eben etwas dauert, bis der Fahrdienstleiter die Züge sortiert hat und sie einen nach dem anderen langsam durch den betroffenen Bereich leitet. Und wir lernten, wie sich eine Notbremsung im ICE von 200 auf Null anfühlt. So schlimm ist es übrigens nicht. Der Zug bremste automatisch, weil die Elektronik die Verbindung zur Leitzentrale verloren hatte und somit für die Fahrdienstleitung nicht mehr sichtbar war. Aus verständlichen Gründen der Sicherheit bleibt der Zug in einem solchen Fall erst einmal stehen. Nur dass die Behebung des „Schadens“ dann fast eine Stunde Stillstand auf freier Strecke bedeutet, strapaziert die Geduld doch arg.

Zum Schmunzeln war ein Erlebnis im Speisewagen. Auf die Frage eines Mitreisenden was denn schmackhaftes im Angebot sei, kam die freundliche Antwort: „Wir haben nur das. Was darf es sein?“ Es handelte sich dann um belegte Brote.

Auch zum Kopfschütteln war ein Erlebnis zwischen Bremen und Cuxhaven. Einige Bahnübergänge waren defekt. Die Schranken schlossen zwar, aber die Signale sprangen nicht auf grün. So begab es sich, daß der Zug bis zum Bahnübergang fuhr und der Lokführer trotz vor der geschlossenen Bahnschranke wartenden Autos aussteigen und mit einem Schlüssel das Signal auf Grün schalten musste. Dabei erlebt man übrigens, dass der Höhenunterschied zwischen Zug und Erdboden recht hoch ist. Der Lokführer musste ganz schön klettern.

Insgesamt muss ich sagen, dass mit dem System Bahn in Deutschland einiges nicht stimmt. Defekte Toiletten. Manchmal in 3 aufeinander folgenden Wagen. Was durchaus zu langen Schlangen führt. Immer noch defekte Klimaanlage, manchmal gar keine Informationen an den Bahnhöfen, manchmal ausgesprochen unfreundliches Personal an den Bahnhöfen, oft aber auch ausgesprochen freundliches Personal (da liegt es in der Natur der Sache, daß negative Erfahrungen eher in der Erinnerung bleiben), und grundsätzlich scheinen die Züge der Deutschen Bahn AG eher selten und dann auch nur sehr oberflächlich gereinigt zu werden. In der Nord-West-Bahn war es sehr viel sauberer und natürlich in den EC-Zügen, welche von der SBB betrieben werden. Auch was die Pünktlichkeit angeht, frage ich mich durchaus, ob der Fahrplan eher als „Richtwert“ gemeint ist. Von den 12 Fahrten, die wir unternahmen, hat nur eine richtig funktioniert.

Ich habe dazu einen Brief an die Bahn geschrieben und als Antwort einen Kulanzgutschein in Höhe von 25 Euro erhalten und einige allgemeine Antworten in dem Stile: in Ausnahmefällen kann es vorkommen.... Was ist nun der Ausnahmefall? Trotzdem habe ich einen schönen Sommer verbracht. Die Bahn hat uns überall sicher hin und auch wieder zurückgefahren. Und ich kann es als ausgesprochen gerne Zugfahrender, nur empfehlen es mir gleichzutun und sich im nächsten Sommer einen Deutschlandpass zu kaufen. Das Reisen ist bequem und geruhsam. Und wenn man sich einen Zeitpuffer von 1-2 Stunden einbaut kann man über Unpünktlichkeiten auch gut hinwegsehen. Schließlich ist ja Urlaub. Ich hoffe für die Zukunft, dass der Wille sich Weg bahnen wird, die Bahn mit ausreichend Mitteln auszustatten um ein noch besserer Verkehrsträger zu werden. Ich denke es braucht gar nicht so viel, die Mängel zu beseitigen.

*Ein Reisetagebuch mit dem Deutschlandpass vom 2.7.2015 bis zum 31.7.2015 auf mehreren Fahrten mit der Bahn durch Deutschland.*

*1. Fahrt, 2.7.2015, Düsseldorf - Eisenhüttenstadt.*

Abfahrt mit dem ICE 847. Dieser hatte Verspätung somit wurde der Anschluss zum RE 18119 um 15.03 verpaßt. Genommen haben wir dann den RE18185 nach Frankfurt/Oder und den RE18225 nach Eisenhüttenstadt. Somit war die Ankunft erst 16.53 Uhr anstatt 16.20 Uhr. Außerdem war im ICE 847 die Klimaanlage defekt.

*2. Fahrt, 6.7.2015, Eisenhüttenstadt - Berlin HBF.*

Abfahrt mit RB 18212 um 11.06 und RE 18174. Lediglich 5 Minuten Verspätung.

*3. Fahrt, 6.7.2015, Berlin HBF - Eisenhüttenstadt*

Abfahrt 15.51 Uhr mit RE18121 nach Eisenhüttenstadt. Dieser Zug fuhr nur bis Frankfurt/Oder. Ohne Ankündigung und auch Begründung. Wir sind dann ab Frankfurt/Oder mit der RB 18227 nach Eisenhüttenstadt gefahren. Auch bei diesem Zug Verpätung. Ankunft geplant war 17.20 Uhr. Der Alternativzug sollte 17.53 Uhr in EH ankommen. Tatsächliche Ankunft war 18.04 Uhr. Auskunft in Frankfurt/Oder von der Bahnangestellten: „Wir hatten heute Morgen ein Problem“. Damit ließ mich die Dame einfach stehen.

*4. Fahrt, 7.7.2015, Eisenhüttenstadt - Düsseldorf*

Ankunft mit ICE 548 nicht 17.10 Uhr sondern 17.16 Uhr.

*5. Fahrt, 10.7.2015, Düsseldorf - Cuxhaven*

Abfahrt mit IC 2314 nach Hamburg-Harburg. Der Zug hatte in Bremen 15 Min. Verspätung. So beschlossen wir, aus Angst den ME 83471 in Harburg zu versäumen, in Bremen mit der Elbe-Weser GmbH über Bremerhaven nach Cuxhaven zu fahren. So bekamen wir auch die Helgolandfähre. Zwischen Bremerhaven-Lehe und Cuxhaven waren einige Bahnübergänge defekt und der Lokführer musste mit dem Schlüssel die Weiterfahrt freischalten.

*6. Fahrt, 11.7. 2015, Cuxhaven - Düsseldorf.*

Fahrt mit IC 2225 von Hamburg-Harburg nach Düsseldorf. Ankunft nicht 23.25 Uhr sondern erst 23.36 Uhr. Somit war in Düsseldorf die Straßenbahn weg.

*7. Fahrt, 15.7.2015, Düsseldorf - Freiburg/Breisgau.*

Der ICE 105 (Abfahrt 10.20 ab Düsseldorf) fuhr ab Biblis eine Umleitung nach Mannheim. Zusätzlich ging der Zug 3 km vor Freiburg kaputt. Die Ankunft war nicht 13.59 sondern 14.56 !!

*8. Fahrt., 16.7.2015, Freiburg - Düsseldorf*

Mit ICE 108. Abfahrt 11.57 Uhr. Und es geht doch!! Absolut pünktlich! Prima!

*9. Fahrt, 24.7.2015, Düsseldorf - Dresden.*

Mit dem ICE über Frankfurt-Flughafen und dem IC 1597 zunächst nach Leipzig. Ankunft in Leipzig 12.56 Uhr, nicht 12.46 Uhr. Abfahrt mit RE17069 nicht 13.03 Uhr sondern erst 13.24 Uhr. Ankunft in Dresden nicht 14.38 Uhr sondern erst 15.26 Uhr. Der IC 2443 fiel leider ohne Begründung laut der Information am Schalter aus.

*10. Fahrt, 25.7.2015, Dresden - Düsseldorf*

Mit ICE1746 12.55 Uhr ab Dresden. Ankunft in Düsseldorf nicht 20.15 Uhr, sondern 21.16 Uhr.

*11. Fahrt, 31.7.2015, Düsseldorf - Darmstadt.*

Mit dem ICE 121 nach Frankfurt-Hbf. Bei Limburg gab es eine Signalstörung. Ankunft in Frankfurt war 10 min später. Die RB 15353 fuhr dann auch Verspätung ein. Ankunft in Darmstadt nicht 11.25 Uhr sondern 11.32 Uhr.

*12. Fahrt, 31.7.2015, Darmstadt - Düsseldorf*

Abfahrt in Darmstadt mit RB 15366 nach Frankfurt. Ankunft in Frankfurt nicht 18.48 Uhr sondern erst 19.12 Uhr. Der ICE 620 hatte auch 10 Minuten Verspätung und wurde somit noch erreicht. Allerdings gab es auch hier eine Signalstörung und die Ankunft in Düsseldorf war dann nicht 20.49 Uhr sondern erst 21.20 Uhr.

## **NordWestBahn:**

### **Es wird Zeit auch mal über den Tellerrand zu schauen**

#### **Von David van der Grinten**

Die NordWestBahn ist im sechsten Jahr am Niederrhein unterwegs und die Probleme reißen einfach nicht ab. Die Gründe sind nicht nur bei der NordWestBahn zu suchen, sondern auch beim Aufgabenträger VRR und DB Netz. Das zeigte zuletzt die Baustelle zwischen Krefeld und Neuss, wo für die NordWestBahn der zugewiesene Ersatzfahrplan von DB Netz über Duisburg kaum fahrbar war. Ständig rote Signale führten oftmals zu Verspätungen von über 30 Minuten, die den kompletten Fahrplan de facto ins Schwanken brachten. Die NWB reagierte und hat den Endpunkt von Düsseldorf nach Duisburg Hbf verlegt, was zu mindestens den Duisburger Pendlern zu Gute kam. In letzter Zeit haben sich immer wieder Politiker, u.a. Landrat Wolfgang Spreen (Kreis Kleve), in der Öffentlichkeit gemeldet. Natürlich ist das zu begrüßen, aber nur ein paar Statements vor der Presse und Gespräche mit den Beteiligten, können nur kleine Verbesserungen im laufenden Vertrag bis 2025 mit sich bringen. Aus unserer Sicht sollte langsam auch mal über den Tellerrand hinaus geschaut werden, wenn man auch bedenkt, dass die Planungen der nächsten Ausschreibung bereits in etwa fünf Jahren beginnen werden.

#### **Enormes Fahrgastpotenzial vorhanden**

Wir sind von einem enormen Fahrgastpotenzial auf dem Niers-Express im Berufsverkehr überzeugt, da es aber morgens in Kempen, teilweise auch schon vor Kempen ein Glücksfall ist, einen Sitzplatz zu ergattern, kann das Fahrgastpotenzial noch nicht einmal ansatzweise ausnutzt werden. Der VRR weist immer noch daraufhin, dass zwischen Krefeld und Düsseldorf durchaus noch Kapazitäten

vorhanden sind, aber das liegt aber nur daran, dass bis Krefeld nicht genügend Kapazitäten zur Verfügung stehen und viele mögliche Fahrgäste aus dem Klever Südkreis und Kempen derzeit das Automobil zum Pendeln in die Landeshauptstadt vorziehen. Da dürfte es für alle Beteiligten nachvollziehbar sein, dass es im Automobil trotz teilweisem Stau bequemer ist, als zumindest bis Krefeld im Zug stehen zu müssen.

### *Langfristige Lösungen müssen gesucht und untersucht werden*

Eine dritte Verbindung in die Landeshauptstadt ist nicht möglich und wird auch langfristig nicht möglich gemacht werden können. Längere einstöckige Triebwagen, ob unter Strom oder weiterhin mit fossilem Treibstoff, sind aufgrund der zurück gebauten Bahnsteiglängen nördlich von Krefeld ebenfalls nicht mehr möglich. Die einzige Lösung, die für uns derzeit Sinn macht, ist in Zukunft mit doppelstöckigen Triebwagen zu planen, um die Platzkapazitäten merklich zu steigern. Aufgrund der recht geringen Zwischenabstände der Halte, nur zwischen Kempen und Krefeld sind es mehr als zehn Kilometer, wäre aus unserer Sicht eine lokbespannte Lösung mit Doppelstockwagen sehr ungünstig.

### *Lösung: Elektrifizierung?*

Aus Fahrgastsicht wäre dies natürlich zu begrüßen. Es sind aber 63 Streckenkilometer bis nach Kleve und noch weitere 28 Streckenkilometer bis ins niederländische Nijmegen, sofern die Strecke von Kleve aus reaktiviert werden sollte. Vieles an der Reaktivierung nach Nijmegen hängt aus unserer Sicht davon ab, wie gut die rechtsrheinische Strecke ab Dezember 2016 angenommen wird. Dann fahren nach fast zwei Jahrzehnten wieder Nahverkehrszüge (RE19) durchgängig von Düsseldorf über Duisburg, Oberhausen, Wesel und Emmerich bis ins niederländische Arnheim. Aber das eine Vorhaben solle nicht an das andere Vorhaben geknüpft werden, sondern sollte so geplant sein, dass mögliche Elektrotriebzüge für den grenzüberschreitenden Verkehr nachgerüstet werden können. Der VRR hat die Elektrifizierung beim ÖPNV-Bedarfsplan bereits angemeldet, genauso wie einen abschnittsweise zweigleisigen Ausbau nördlich von Geldern, damit Zugquerrungen auch fahrend erfolgen könnten.

### *Fahrzeugmaterial der Zukunft*

Der Niers-Express ist eine der sehr wenigen Linien, die in der Spitze nicht durch andere Linien (RegionalBahn oder S-Bahn) verstärkt werden. In der „RushHour“ werden DOSTO-Triebwagen die wohl beste Lösung sein. Die Frage, die wir uns an dieser Stelle stellen ist: „Wäre ein kompletter Fuhrpark als DOSTO-Triebwagen finanzierbar?“ Also ein RRX-Triebwagen in abgespeckter Form, sofern die Elektrifizierung kommen sollte. Oder macht eine Mischauschreibung von DOSTO-Triebwagen und einstöckigen Triebwagen (z.B. Flirt oder Talent 2) für die Nebenverkehrszeiten mehr Sinn, um auch den 30-Minuten-Takt in der Woche langfristig weiterhin finanzieren zu können.

### *Takt*

Der 30-Minuten-Takt muss auch bei einer Neuausschreibung berücksichtigt werden. Außer Geldern und Kleve, hier knapp im Minusbereich, haben alle Anliegerkommunen positive Einwohnerprognosen, was auf NRW bezogen in ländlichen Regionen eher untypisch ist. Kleve ist bekannterweise Studentenstadt geworden und hat natürlich viele Studierende, die ihren Erstwohnsitz nicht in Kleve haben,

wohl aber in der Woche in Kleve und Umgebung wohnen und natürlich auch auf die Bahnstrecke angewiesen sind. Auch der Schülerverkehr spielt eine sehr wichtige Rolle im Kreis Kleve. Es gibt nur eine Bus-Parallelverbindung zwischen Goch und Kleve, die „fast“ im Takt fährt. Diese dürfte im Falle der Reaktivierung vom Halt Goch-Pfalzdorf (wir hatten im letzten NiederrheinInfo darüber berichtet) wohl auf eine Schülerbuslinie für das Berufskolleg „Weißes Tor“ zurückgefahren werden. Daher ist ein 30-Minuten-Takt in der Woche unabdingbar.

## **Protokoll der Jahresversammlung des RV Niederrhein am 21.11.2015 in Wesel**

Beginn der Sitzung 14.15 Uhr

TOP 1 Begrüßung und Einführung durch den Vorsitzenden

TOP 2 a) Detlef Neuß wird einstimmig zum Protokollführer gewählt.

b) Hans Joachim Janssen wird einstimmig zum Versammlungsleiter gewählt

c) Die Beschlussfähigkeit der Versammlung wird festgestellt.

d) Die Tagesordnung wird in abgeänderter Form genehmigt. (siehe Anträge)

TOP 5 Geschäftsbericht des Vorstandes

Es wurden zwei Vorstandssitzungen abgehalten. Viele Themen wurden am Rande der Landesvorstandssitzungen besprochen, da die Vorstands-Mitglieder im Regionalverband auch Mitglieder des Landesvorstands sind. Die Vorstandsmitglieder nahmen Termine auf Landes- und Bundesebene wahr. Als Mitglied der Tarifkommission des VRR konnten Verbesserungen beim VRR-Tarif erreicht werden, z.B. der Wegfall der Preisstufe E.

Es wurde viel Zeit in die Organisation der gemeinsamen Veranstaltung mit Rover „Mit dem Zug zu den Nachbarn“ in Wesel investiert. Die Veranstaltung mit namhaften Referenten war ein großer Erfolg und hatte zahlreiche Teilnehmer. Die Pflege der Homepage erweist sich wegen Fehlern im Programm als schwierig. Angedacht ist eine finanzielle Unterstützung durch den Bundesverband um die Software extern pflegen zu lassen.

TOP 6 Berichte aus den Bezirksgruppe

BG 1 Die Aufgaben werden von David van der Grinten allein wahrgenommen.

BG 2 Durch die Bundesgartenschau in Kamp-Lintfort bekommt die Realisierung der Niederrheinbahn auftrieb.

BG3 Es wurde intensiv an der Verlängerung der S28 nach Viersen gearbeitet.

Die BG ist in zahlreichen Arbeitskreisen im BG-Gebiet vertreten.

BG 4 Die BG beteiligt sich intensiv an der Planung der Betuwe-Linie, vorrangig bei der Gestaltung der Bahnhöfe bei denen die Bauplanung bemängelt wird, z.B. Vermeidung von Angsträumen.

BG 5 Die BG hat mangels Aktiven im letzten Jahr nur ein Treffen veranstaltet.

Aussprache zum Geschäftsbericht des Vorstands und den BG-Berichten.

Norbert Kilian regt an, die Eingaben zum Nahverkehrsbedarfsplan zu erweitern.

TOP 7 Kassenbericht des Schatzmeisters

Martin Wenzel legt den Kassenbericht in schriftlicher Form vor und berichtet über Einnahmen und Ausgaben des Regionalverbandes Niederrhein sowie über den Haushaltsplan 2015.

TOP 8 Kassenprüfungsbericht

Die Kassenprüfer bescheinigen dem Schatzmeister eine einwandfreie Kassenführung und schlagen seine Entlastung vor.

TOP 9 Frau Spitzer stellt den Antrag den Schatzmeister zu entlasten. Die Entlastung des Schatzmeisters wird mit 11 Ja-Stimmen und einer Enthaltung ohne Gegenstimme beschlossen.

TOP 10 Der Vorstand wird bei mit 10 Ja-Stimmen und vier Enthaltungen ohne Gegenstimme entlastet.

TOP 11 Wahlen

*Wahl des Vorsitzenden*

Frank Michalzik wird mit 14 Ja-Stimmen ohne Gegenstimme/Enthaltung gewählt

*BG1*

David van der Grinten wird mit 14 Ja-Stimmen ohne Gegenstimme/Enthaltung gewählt

*BG2*

Hubert Dieregsweiler wird mit 14 Ja-Stimmen ohne Gegenstimme/Enthaltung gewählt

*BG3*

Detlef Neuß wird mit 14 Ja-Stimmen ohne Gegenstimme/Enthaltung gewählt

*BG4*

Frank Michalzik wird mit 14 Ja-Stimmen ohne Gegenstimme/Enthaltung gewählt

*BG5*

Egmont Unger wird mit 13 abgegebenen Ja-Stimmen ohne Gegenstimme/Enthaltung kommissarisch gewählt

*Schatzmeister*

Martin Wenzel wird mit 13 abgegebenen Ja-Stimmen ohne Gegenstimme bei einer Enthaltung gewählt

*Wahl der Kassenprüfer*

Norbert Kilian, Harald Arndt und Marc-Oliver Hohnen werden per Handzeichen mit 11 Ja-Stimmen bei 3 Enthaltungen ohne Gegenstimme gewählt.

*Wahl der BVT-Delegierten*

Es wurden in folgender Reihenfolge per Handzeichen mit 14 Ja-Stimmen gewählt:

- |                    |                          |
|--------------------|--------------------------|
| 1. Frank Michalzik | 5. Hans Joachim Janssen  |
| 2. Detlef Neuß     | 6. Marc-Oliver Hohnen    |
| 3. Norbert Kilian  | 7. David van der Grinten |
| 4. Egmont Unger    |                          |

TOP 12 Anträge

Frau Spitzer stellt den Antrag, der Regionalverband Niederrhein des Fahrgastverbands PRO BAHN möge sich für die Verdichtung des Taktes der RB31 auf 30 Minuten auf dem Abschnitt Moers – Xanten zusätzlich zur geplanten Erweiterung der Niederrheinbahn einsetzen. Die Taktverdichtung soll zeitgleich mit der Aufnahme der RRX-Verkehre erfolgen.

Der Antrag wird einstimmig angenommen

Norbert Kilian stellt den Antrag den Vorstand aufzufordern zur nächsten Regionalversammlung eine abstimmungsfähige, modernisierte Satzung vorzulegen.

Zu diesem Zweck soll eine Arbeitsgruppe eingerichtet werden.

Frank Michalzik schlägt vor, für die Arbeitsgruppe Norbert Kilian und Hans Joachim Janssen als Mitglieder zu benennen.

Der Antrag wird einstimmig angenommen.

TOP 13 Sonstiges

Keine relevanten Wortmeldungen.

Frage zum Internetseitenzugang.

Ende der Sitzung 16.15 Uhr

## Termine

### Dezember 2015

- BG 1** Di. 01.12. - 18.00 Uhr  
Kleve, FGZ Bahnhof Goch  
nur nach tel. Absprache
- BG 4** Di. 08.12. - 19.30 Uhr  
Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber  
dem Bahnhof
- BG 2** Do. 10.12. - 19.00 Uhr  
Moers „Steakhaus Angus“
- BG 5** Di. 15.12. - 18.00 Uhr  
Gaststätte Antoniushof  
Kirchfeldstr.137 Staßenbahn 707/708  
Haltestelle Fürstenplatz  
Treffen nur nach telefonischer  
Absprache
- BG 4** Di. 15.12. - 19.00 Uhr  
Gesprächsrunde ÖPNV  
ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle,  
Duisburg, Mülheimer Str. 91  
(Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min.  
Fußweg vom Hbf).
- BG 3** Mi. 16.12. - 18.45 Uhr  
Mönchengladbach,  
Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann  
erste Möglichkeit rechts um die Ecke;  
am Überlandbusbahnhof)

### Januar 2016

- BG 1** Di. 05.01. - 18.00 Uhr  
Kleve, FGZ Bahnhof Goch  
nur nach tel. Absprache
- BG 4** Di. 12.01. - 19.30 Uhr  
Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber  
dem Bahnhof
- BG 2** Do. 14.01. - 19.00 Uhr  
Moers „Steakhaus Angus“
- BG 5** Do. 19.01. - 18.00 Uhr  
Gaststätte Antoniushof  
Kirchfeldstr.137 Staßenbahn 707/708  
Haltestelle Fürstenplatz  
Treffen nur nach telefonischer  
Absprache
- BG 4** Di. 19.01 - 19.00 Uhr  
Gesprächsrunde ÖPNV  
ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle,  
Duisburg, Mülheimer Str. 91  
(Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min.  
Fußweg vom Hbf).
- BG 3** Mi. 20.01. - 18.45 Uhr  
Mönchengladbach,  
Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann  
erste Möglichkeit rechts um die Ecke;  
am Überlandbusbahnhof)

### Februar 2016

- BG 1** Di. 02.02. - 18.00 Uhr  
Kleve, FGZ Bahnhof Goch  
nur nach tel. Absprache
- BG 4** Di. 09.02. - 19.30 Uhr  
Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber  
dem Bahnhof
- BG 2** Do. 11.02. - 19.00 Uhr  
Moers „Steakhaus Angus“
- BG 5** Do. 16.02. - 18.00 Uhr  
Gaststätte Antoniushof  
Kirchfeldstr.137 Staßenbahn 707/708  
Haltestelle Fürstenplatz  
Treffen nur nach telefonischer  
Absprache
- BG 4** Di. 16.02 - 19.00 Uhr  
Gesprächsrunde ÖPNV  
ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle,  
Duisburg, Mülheimer Str. 91  
(Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min.  
Fußweg vom Hbf).
- BG 3** Mi. 17.02. - 18.45 Uhr  
Mönchengladbach,  
Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann  
erste Möglichkeit rechts um die Ecke;  
am Überlandbusbahnhof)

### März 2016

- BG 1** Di. 01.03. - 18.00 Uhr  
Kleve, FGZ Bahnhof Goch  
nur nach tel. Absprache
- BG 4** Di. 08.03. - 19.30 Uhr  
Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber  
dem Bahnhof
- BG 2** Do. 10.03. - 19.00 Uhr  
Moers „Steakhaus Angus“
- BG 5** Do. 15.03. - 18.00 Uhr  
Gaststätte Antoniushof  
Kirchfeldstr.137 Staßenbahn 707/708  
Haltestelle Fürstenplatz  
Treffen nur nach telefonischer  
Absprache
- BG 4** Di. 15.03 - 19.00 Uhr  
Gesprächsrunde ÖPNV  
ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle,  
Duisburg, Mülheimer Str. 91  
(Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min.  
Fußweg vom Hbf).
- BG 3** Mi. 16.03. - 18.45 Uhr  
Mönchengladbach,  
Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann  
erste Möglichkeit rechts um die Ecke;  
am Überlandbusbahnhof)

# Das Beste kommt zum Schluss!



Das Bild zeigt die Dampflokomotive 01 150 bei der Einfahrt in den Mönchengladbacher Hbf bei einer Sonderfahrt auf dem Weg in Richtung Minden. Die Baureihe 01 wurde seit dem Jahr 1925 gebaut und wurde in diesem Jahr „90“.

Die 01 150 wurde im Jahre 1935 von der Firma Henschel & Sohn in Kassel gebaut und am 12. Oktober 1935 von der damaligen Deutschen Reichsbahn übernommen, die sie der Direktion Frankfurt/Main zuwies, in deren Bezirk sie für drei Jahrzehnte mit unterschiedlichen Einsatzorten verwendet wurde. Am 13. November 1973 wurde sie ausgemustert.

Vom Jahr 1973 an war die Lok Privateigentum des Bielefelder Bekleidungsunternehmers Walter Seidensticker, der das Fahrzeug wieder einsatzfähig machen und auf Hochglanz bringen ließ. Im Jahr 1985 kam die Lok auch bei den Feierlichkeiten zum 150. Jubiläum Deutsche Eisenbahn in Nürnberg zum Einsatz und nahm dort an der Parade teil.

1988 wurde sie von der Deutschen Bundesbahn zurückgekauft. Sie wurde nach Nürnberg überführt und kam ins Museum. Dort wurde sie im Oktober 2005 bei einem Brand stark beschädigt und sollte danach ursprünglich nur museal aufgearbeitet werden. Dem Lokführer Olaf Teubert ist es zu verdanken, dass die 01 150 heute wieder einsatzfähig ist und für Museumsfahrten genutzt werden kann. Durch seine Spendensammlung und seinen Einsatz wurde uns ein Stück deutscher Eisenbahngeschichte erhalten.