

PRO BAHN



REGIONALVERBAND  
NIEDERRHEIN e.V.

# NiederRheininfo

Geschäftsstelle Finkenstraße 5, 47057 Duisburg

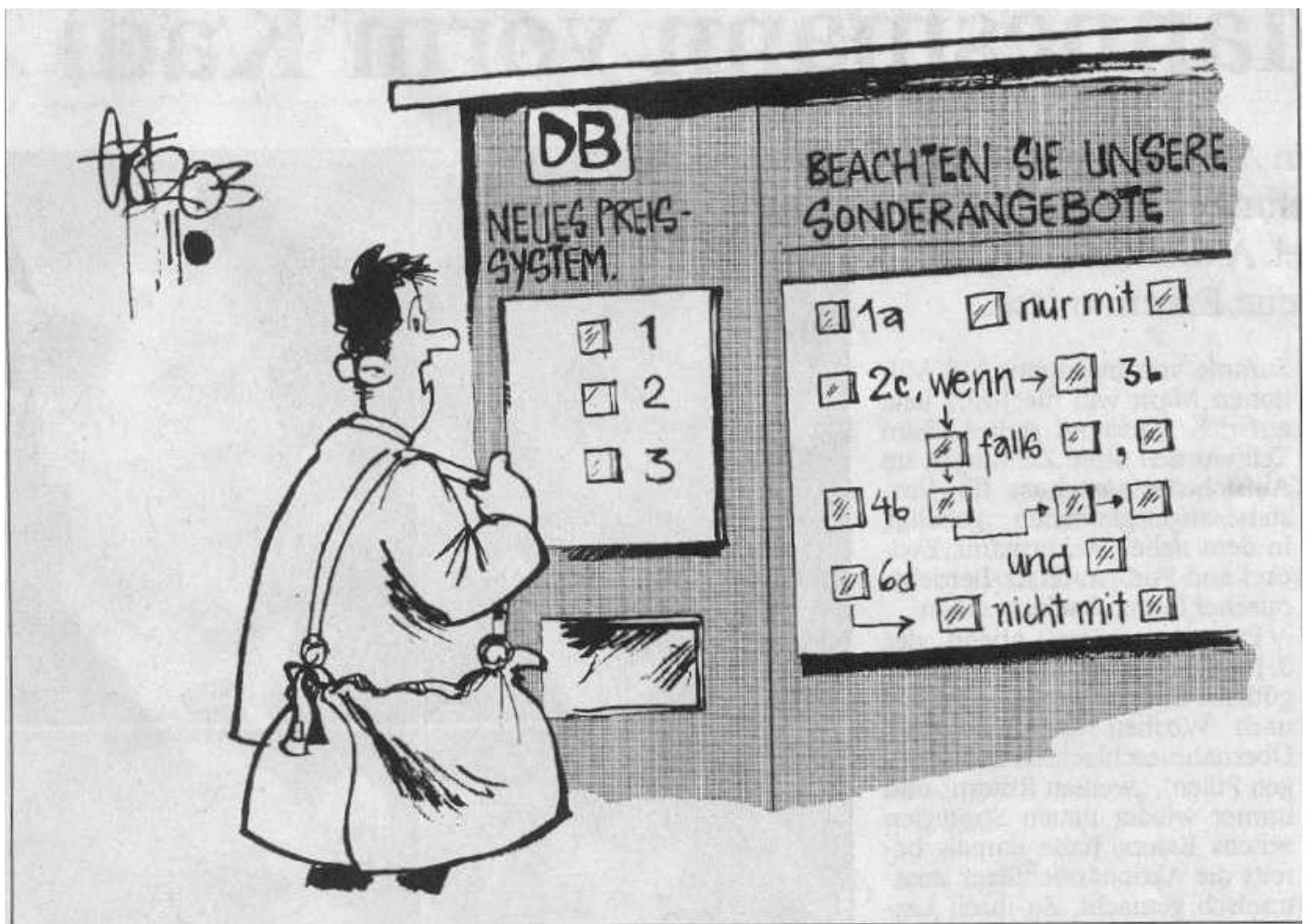
Tel. und Fax: (02 03) 35 60 82

E-Mail: ProBahnStarke@aol.com

18. Jahrgang

Nr. 3

Mai/Juni 2003



„Warum werd' ich das Gefühl nicht los, dass ich immer zuviel bezahle?“

## Inhalt:

Vorwort

Protokoll der Jahresversammlung

„Ijzernen-Rijn“

Erneutes Sparpaket bei der DVG

Linker Niederrhein- ein Stück weiter  
auf's Abstellgleis?

S-Bahn statt Schwebezug

Kurz gemeldet

Termine

## Vorwort

Liebe Mitglieder unseres Regionalverbands,

auf unserer Regionalversammlung am 22.03. bin ich erneut für zwei Jahre zum Vorsitzenden gewählt worden. Das war nicht selbstverständlich. Denn während der schweren Krankheit und nach dem Tod meiner geliebten Frau Susanne habe ich meine PRO BAHN-Aktivitäten eine ganze Zeit ruhen lassen. In dieser Zeit haben die übrigen Vorstandsmitglieder unter der Leitung von Hubert Dieregsweiler meine Arbeit übernommen, wofür ich ihnen auch an dieser Stelle danke.

Eigentlich wollte ich meine Tätigkeiten, mindestens für eine längere Zeit, komplett niederlegen. Doch auf Bitten vieler Vorstandsmitglieder habe ich wieder für den Vorsitz kandidiert und mit der erneuten Wahl einen großen Vertrauensbeweis erhalten. Dies ist für mich Auszeichnung und Verpflichtung zugleich.

Danken möchte ich den Vorstandsmitgliedern für ihre engagierte, selbstlose und in vielen Fällen durchaus erfolgreiche Arbeit. Ein besonderer Dank gilt Werner

Köhler, der nach 10 Jahren allseits geschätzter Arbeit für unseren Verband aus persönlichen Gründen seine Arbeit als Pressesprecher – hoffentlich nur vorübergehend – beendet hat.

Einen weiteren Dank möchte ich gegenüber der Reaktion des Niederrhein-Infos aussprechen. Das Team mit Axel Friese und dem neu hinzu gekommenen Joachim Meyer leistet unter der Regie und tatkräftiger Mithilfe von Roland Stahl hervorragende Arbeit. Diesen Kollegen ist es zu verdanken, dass wir unsere regionale Mitgliederzeitschrift alle zwei Monate in gewohnter Qualität bekommen.

Danken möchte ich schließlich all jenen Mitgliedern, die mich vor und nach dem Tod meiner Frau mit so lieben Worten und Gesten unterstützt haben. Das hat mir in einer so schweren Zeit gut getan.

Ich wünsche uns viel Kraft, aber auch viel Freude für die zahlreichen Aufgaben, die wir in der nächsten Zeit in Angriff nehmen.

Mit guten Wünschen bin ich Ihr/Euer

Ekkehard Starke  
Regionalverbandsvorsitzender

## Protokoll der Jahresversammlung

### Protokoll der Mitgliederversammlung des PRO BAHN Regionalverbandes Niederrhein am 22. März 2003 im Tagungsraum Cafe Museum in Duisburg.

Beginn: 15:20

13 Mitglieder, 3 Gäste

**TOP 1:** Begrüßung und Einführung; Beschluss der Tagesordnung

Die Tagesordnung wurde ohne Diskussion und Abstimmung angenommen.

**TOP 2:** Wahl eines/einer Versammlungsleiters/-leiterin

Vorschlag: Margarita Spitzer

12 ja / 0 nein / 1 Enthaltung

M. Spitzer stellt die Beschlußfähigkeit der Versammlung fest.

Gedenkminute für Susanne Starke.

**TOP 3:** Geschäftsbericht des Vorstands  
Ekkehard Starke trägt seinen Geschäftsbericht vor.

Dank an W. Köhler wegen geleisteter Vorstandsarbeit (hat nicht mehr kandidiert); an M. Kraus (ausgetreten) für seine aktive Arbeit im Regionalverband.

**TOP 4:** Aussprache zum Geschäftsbericht: keine

**TOP 5:** Kurzberichte aus den Bezirksgruppen (BG)

**BG 1:** Manfred Beyer trägt vor:

Die wesentlichen Punkte waren im Niederrhein-Info 1/2003 aufgeführt. Viel Arbeit und auch Ärger um den Dauerbrenner Strecke Kleve - Nimwegen

**BG 2:** Hubert Dieregswiler trägt vor:

Zusammenarbeit mit BG1 und Internationale Belangengroop

Viele Aktionen zur Niederrheinbahn

Xanten – Kleve sieht sehr schlecht aus. Letzte Versuche mit Museum Moyland und Kernwasser Wunderland

Mitarbeit in Agenda21 in Moers und Rheinberg

Forderung: Kreis Wesel in den VRR zu integrieren

Vorschlag den 30 Minuten-Takt bis Miltingen zu verlängern

Kritische Begleitung der Planungen zum Umbau des Bahnhofsvorplatzes in Moers.

Nachfrage bzgl. Status der Firma „Rheindampf“: Status ausgesprochen unklar

**BG 3:** Joachim Meyer trägt vor:

Seit dem Fahrplanwechsel mehr Zulauf im FGZ Krefeld Hbf. Viele Probleme mit RE9.

Umsteigesituation DB – SWK soll verbessert werden.

Führung der Straßenbahn in Hüls immer noch nicht endgültig beschlossen

Nachfrage zur U76-Verlängerung auf dem Ostwall: Keine Änderung geplant.

Nachfrage zu Zug-/Schnellbusverbindung Krefeld – Moers: Alte Planungen bzgl. Schnellbus sind eingeschlafen. Zug: Nichts bekannt.

**BG 4:** Frank Michalzik (in Stellvertretung für J. Peters) trägt vor:

Konzept bzgl. Weiterer Verbesserungen auf RE5/RB33/RB35

Nachfrage bzgl. Qualitätsverbesserung des DB-Wagenmaterials konnte nicht beantwortet werden, da keine weiteren Informationen vorliegen.

**BG 5:** Ekkehard Starke und Lothar Ebers tragen vor:

Starke: Gestaltung des Bahnhofs Duisburg: Kontakte zum Bahnmanager nicht möglich.

Erhebliche Qualitätsmängel des Bahnhofs

Kontakte zur DVG mit Schwierigkeiten  
Ebbers: Bericht über die Reaktivierung  
der Walsumbahn

Gutachten durch Städte Dusiburg und  
Oberhausen veranlasst

Nicht vor 2006 in Betrieb, aber in  
ÖPNV-Planung

DVG Sparpaket ab 1.6.2003

3mal Defizitüberschreitungen

wesentliche Angebotsanschränkungen

Kontakte zu Parteien gesucht: kleinere  
Parteien kein Problem; CDU und SPD  
sehr problematisch

**BG 6:** Roland Stahl und Klaus Heg-  
manns (in Stellvertretung für B. Cremer)  
tragen vor:

Aktivitäten bzgl. Reaktivierung Eiserner  
Rhein zurückgegangen

Viele Aktivitäten zur Reaktivierung der  
Strecke Kaldenkirchen – Grefrath:

Intensive Kontakte zur Rhein-Sieg-  
Eisenbahn

Gute Kontakte zur IHK Niederrhein in  
Krefeld

Anschreiben an Firmen im Einzugsbe-  
reich der Bahn

Aktive Aktionen für 2003 geplant

Nahverkehrsplanung Kreis Viersen.  
Keine Änderungen in der Netzstruktur  
geplant.

**TOP 6:** Kassenbericht

Martin Wenzel trägt den Kassenbericht  
und den Etat für 2003 vor.

F: Warum in Etat 2003 jetzt 60€ für Kon-  
takte?

A: Es handelt sich um Kontaktaufnah-  
men zu Mitgliedern

**Kassenprüferbericht**

Harald Arndt trägt den Kassenprüferbe-  
richt vor. Siehe Anlage.

Es wird eine Entlastung des Schatz-  
meisters empfohlen.

**TOP 7:** Entlastung der Kassenführung

Antrag zur Entlastung gestellt:

12 Ja; 0 Nein; 1 Enthaltung

Somit wurde der Schatzmeister entlas-  
tet.

**TOP 8:** Entlastung des Vorstandes des  
Regionalverbandes

Antrag zur Entlastung gestellt:

13 Ja; 0 Nein; 0 Enthaltung

Somit wurde der Vorstand entlastet.

**TOP 9:** Wahlen

Im folgenden werden nur die Gewählten  
aufgeführt. Die detaillierten Ergebnisse  
der Wahlen können beim Vorstand an-  
gefordert werden.

**a) Vorstand**

1. Vorsitzender Ekkehard Starke

BG1-Sprecher Manfred Beyer

BG2-Sprecher Hubert Dieregswiler

BG3-Sprecher Joachim Meyer

BG4-Sprecher Jörg Peters bleibt im

Amt da kein Kandidat und keine schrift-  
liche (nur mündliche) Einverständniser-  
klärung von J. Peters vorlag. Es wurde

in Übereinstimmung mit der Satzung der  
Vorschlag einer Nachwahl auf der  
nächsten Mitgliederversammlung ge-  
macht:

BG5-Sprecher kein Kandidat

BG6-Sprecher Roland Stahl

Von Bernhard Cremer lag eine schriftli-  
che Kandidatur und Einverständniser-  
klärung vor. Roland Stahl stellte sich zur  
Wahl.

Schatzmeister Martin Wenzel

Pressesprecher Das Amt entfällt. BG-  
Belange werden durch BG-Sprecher,  
RV-Belange durch RV-Leitung erledigt.

Schriftführer Roland Stahl

Beisitzer Güterv. Klaus Hegmanns

**b) Kassenprüfer**

Harald Arndt, Hans-Joachim Janssen  
und Frank Michalzik.

**c) Delegierte zum Bundesver-  
bandstag**

1. Werner Köhler

2. Frank Michalzik

3. Klaus Hegmanns

**TOP 10: Anträge**

Schriftlicher Antrag von R. Stahl: Änderung der Satzung und Geschäftsordnung bzgl. Stellvertreterregelung des 1. Vorsitzenden. Schriftliche Bewertung des Vorschlags vor der Jahresversammlung durch H-J. Janßen.

Roland Stahl zieht den Antrag auf der JV zurück.

Keine weiteren Anträge

**TOP 11: Schwerpunkte 2003**

Wurden in Vorstandssitzung am gleichen Tag besprochen.

**TOP 12: Verschiedenes**

Hinweis auf NRW-Info

Vorschlag Satzung und Geschäftsordnung an alle Mitglieder versenden.

Ende der Versammlung: 18:00 Uhr

Roland Stahl

**“Ijzernen-Rijn“**

Aus dem „Dagblad De Limburger“ vom 7.3.2003 über die teilweisen Inbetriebnahme des Eisernen Rheins:

Inbetriebnahme eines Teilstücks des Eisernen Rheins in diesem Jahr möglich  
Die Organisation Railnet, die im Auftrag des Staates das Niederländische Eisenbahnnetz verwaltet, will in diesem Jahr schon belgische Güterzüge durch Limburg nach Deutschland fahren lassen und somit einen Teil der historischen Trasse wieder in Betrieb nehmen. Und das, während die Diskussion über diese recht umstrittene Trasse noch nicht abgeschlossen ist.

Der Limburgische Abgeordnete M. Vestjens (VVD) bestätigt schon einige Zeit, über die Pläne von Railnet informiert zu sein. Die Provinzregierung ist nicht durch Railnet informiert. Schlimmer noch; man kam durch Zufall hinter die Pläne und hat unverzüglich wissen lassen, dass diese unakzeptabel sind. Vestjens ist wütend und findet, dass da ein böses Spiel gespielt wird. "Railnet hat unter der Hand Absprachen mit den Belgiern geführt. So geht man nicht miteinander um!"

Railnet ist nach Meinung Vestjens gewaltig erschrocken über die Limburgischen Proteste und hat beschlossen, alles offen zu legen sowie die Vor- und

Nachteile gegenüber zu stellen. Hätte die Provinzregierung nichts verlauten lassen, würden jetzt schon belgische Güterzüge durch Limburg fahren. Bei Railnet war zum Zeitpunkt des Bekanntwerdens der Pläne niemand erreichbar.

Die Umleitung durch die Niederlande ist für die Belgier eine Notlösung. Auf der bestehenden Verbindung von Antwerpen über Tongeren, Visé und Montzen nach Aachen, die sogenannte Montzenroute, finden z. Zt. Reparaturarbeiten statt. Um den Güterverkehr doch aufrecht erhalten zu können, haben die Belgier angefragt, einzelne Züge täglich gegen Bezahlung durch die Niederlande nach Deutschland fahren zu lassen. Diese sollten dann bei Weert die niederländische Grenze überqueren und über Roermond - Sittard die Niederlande wieder verlassen. Die Zustimmung zum belgischen Ersuchen würde eine Wiederinbetriebnahme eines Teilstücks der alten Trasse bedeuten. Der Schritt zur Wiederinbetriebnahme der gesamten Trasse sei dann deutlich weniger groß. Vestjens hat hier allerdings den sprichwörtlichen Fuß schon in der Tür. Die Provinz, die Region sowie die betroffenen Gemeinden sind hier streng gegen die Wiederinbetriebnahme, weil das be-

sonders in den Stadtzentren von Weert und Roermond eine unverantwortliche Umweltbelastung ergeben würde.

Übersetzung Dirk Lammert

Vielleicht ein schöner Anfang um diese unendliche Geschichte doch noch

zu einem guten Ende zu führen. Die Niederrheinische IHK in Duisburg plant für Juli eine Konferenz um in Sache Reaktivierung des Eisernen Rheins mit Vertretern aus Wirtschaft und Politik zu diskutieren.

## Erneutes Sparpaket bei der DVG

Am 7. April hat der Rat der Stadt Duisburg die „Anpassung des DVG-Leistungsangebotes zur Absenkung des DVG-Fehlbetrages“ beschlossen. In diesem Sparpaket sind massive Angebotsreduzierungen, aber auch einzelne Verbesserungen im Busbereich enthalten, wodurch per Saldo jährlich rund 3,1 Mio. € eingespart werden sollen. Anfangs angedachte Reduzierungen bei der Stadtbahn wurden wieder verworfen. Die ursprüngliche Sparvorgabe des Kämmersers betrug 4,2 Mio. €, so dass eine zweite Runde von Angebotskürzungen nicht auszuschließen ist. In Kraft treten die Fahrplanänderungen am 1. Juni - der in anderen Betrieben übliche Termin 15. Juni wird in Duisburg ignoriert.

Die wichtigsten Änderungen:

- drei Buslinien (916, 917, 938) sollen ganz entfallen
- auf sechs Buslinien (907, 932, 937, 940, 942, 944) wird ganztägig der Takt von 20 auf 30 Minuten gedehnt
- auf weiteren sechs Linien (905, 906, 908, 910, 923, 924) soll zwischen 9 und 12 Uhr der Takt von 20 auf 30 Minuten ausgedünnt werden

- auf zahlreichen Linien sollen einzelne Abschnitte ganz oder zeitweise entfallen oder auf Stundentakt ausgedünnt werden.

PRO BAHN hat das Sparkonzept kritisiert und im einzelnen hervorgehoben, dass durch diese Maßnahmen insbesondere viele Anschlüsse innerhalb der DVG, aber auch zum SPNV und zu den Nachbarbetrieben verschlechtert werden. So wird in Hüttenheim die Straßenbahn zukünftig alle 20 Minuten ankommen, die Anschlussbusse verkehren alle 30 Minuten, und nur einmal stündlich gibt es einen passenden Anschluss. Die Koordination zwischen parallel laufenden Linien verschlechtert sich weiter: Selbst die einzige größere Verbesserung, die Taktverdichtung der Linie 926 von 30 auf 20 Minuten, führt dazu, dass zwischen Homberg und der Innenstadt der zur Zeit bestehende 15-Minuten-Takt durch die Linien 926 und 929 zerstört wird und Wartezeiten bis zu 20 Minuten und verstärkt überbesetzte Kurse entstehen werden.

Besonders kontraproduktiv sind die Taktausdünnungen am Vormittag: durch lange Ein- und Ausrückwege kann nur ein Teil der Fahrerdienstzeit

eingespart werden. Es entstehen vermehrt ungünstige geteilte Fahrerdienste, und die Merkmalsbarkeit des Fahrplans wird stark verschlechtert, was insbesondere Gelegenheitsfahrergäste betrifft. Der Einspareffekt der Vormittagsstreichungen beträgt auch nur gut 400.000 € und steht damit nach unserer Ansicht in keinem Verhältnis zum Flurschaden im Angebot. PRO BAHN hat den Kontakt mit den politischen Parteien gesucht, bislang konnten aber nur Gespräche mit zwei kleineren Oppositionsfraktionen geführt werden. Dabei präsentierten wir eine Vergleichsübersicht über die Wirtschaftlichkeit der großen Nahverkehrsunternehmen im Ruhrgebiet und das Angebot in den einzelnen Städten, aus der dann Vertreter dieser Fraktionen in den zuständigen Gremien zitierten. Das Ergebnis des Vergleichs lautet:

- Im Verhältnis zu den anderen Betrieben liegt die geringe Wirtschaftlichkeit der DVG in zu geringen Fahrgastzahlen, während die Kosten pro Leistungseinheit und die Einnahmen pro Fahrgast im Durchschnitt liegen. Das Defizit pro Fahrgast liegt bei der DVG am zweithöchsten, nur noch von der Mülheimer Verkehrsgesellschaft übertroffen.
- Das Angebot in Duisburg insgesamt liegt am unteren Ende der Vergleichsstädte. Die Fahrgastzahlen sind im Verhältnis zur Einwohnerzahl deutlich geringer als in Essen oder Dortmund.

Daraus folgern wir, dass die DVG nur über die Verbesserung der Einnahmen durch die Gewinnung neuer

Fahrgäste saniert werden kann, während Stadt und DVG eher die Steigerung der Einnahmen durch Änderungen im VRR-Tarif erhofft und die starke Rabattierung z.B. beim Schoko-Ticket beklagt.

Auf unsere Zahlen und die in einem Leserbrief publizierten Thesen reagierte die DVG mit Gesprächsangeboten, die ich wahrnahm und die in aufgeschlossener Atmosphäre verliefen. Im Prinzip gaben uns die DVG-Vertreter in den meisten Punkten Recht, man beklagt eine fehlende Lobby für den ÖPNV im Stadtparlament. Ausdruck dafür sind die Bemerkungen der Sprecher der beiden großen Fraktionen in der Ausschusssitzung. Der SPD-Vertreter meinte zu den Anschlussverschlechterungen, dass man dann eben zukünftig vorher in den Fahrplan schauen müsse, „wie man das auch bei der Bundesbahn mache“. Und der CDU-Stadtrat sah noch viele Einsparmöglichkeiten bei von ihm beobachteten Bussen, „in denen gerade mal eine Oma sitze“. Bei so viel profunder Sachkenntnis verwundert nicht, dass die großen Fraktionen das Sparpaket als behutsam bezeichneten und in mehreren Änderungsanträgen bei zahlreichen Linien noch weitere Schlenker und Umwege in der Linienführung beantragt wurden. Ein Antrag der GRÜNEN, ein völlig neues Busnetz zu erarbeiten, fand keine Mehrheit.

Dennoch ist in der Beschlussvorlage enthalten, dass der Nahverkehrsplan fortgeschrieben werden soll, und die Vertreter der DVG setzen darin auch ihre Hoffnungen, durch eine völlige Überarbeitung neue Akzente setzen

zu können. Die DVG hat von sich aus die Einbeziehung von PRO BAHN in die Planungen zugesichert.

Wir werden in den nächsten Wochen Eckpunkte für ein attraktiveres ÖPNV-Angebot in der Stadt Duisburg erarbeiten. Schwerpunkte dabei müssen sein:

- Gewinnung von neuen Fahrgästen vor allem aus dem Bereich der Personen, die über ein Auto verfügen (Mehr „Kann-Kunden“)
- attraktivere Angebote für den Gelegenheits- und Freizeitverkehr, die wachsende Segmente am Verkehrsmarkt darstellen
- differenziertes Busliniennetz für unterschiedliche Kundengruppen mit schnellen direkten Verbindungen insbesondere in die Innenstadt (wie die erfolgreiche Linie 926) und flächenerschließenden Linien in den Stadtteilen
- bessere durchgehende Verbindungen mit den Nachbarstädten (z.B. Hamborn - Oberhausen)
- bessere Koordination zwischen NIAG- und DVG-Linien im Duisburger Westen, historische Linienführungen wie die Linie 911 (ehemaliger O-Bus) sind nicht unanastastbar
- Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten an wichtigen Knoten bezüglich Fahrplan und Infrastruktur
- ein einheitlicher Grundtakt von 15 bzw. 30 Minuten ist zur Zeit nur für die Linien des Duisburger Westens sinnvoll, da die NIAG den gleichen Takt hat und die Züge (RB 31 und RB 33) ebenfalls alle 30 Minuten verkehren. Solange U 79, S 1 und RB 36 alle 10 bzw. 20 Minuten fahren, müssen die Hauptlinien östlich der Ruhr weiterhin im 10-/20-Minuten-Grundtakt geplant werden.

Lothar Ebbers

## Linker Niederrhein- ein Stück weiter auf's Abstellgleis?

Am 15.06.2003 ist der sogenannte »kleine Fahrplanwechsel«. Dabei kommt es laut NRZ vom 12.04.2003 zu folgenden, unsere Region betreffenden Veränderungen:

Die IC-Linie 10 (Berlin – Köln) wird gekappt. Für diese Züge ist schon in Düsseldorf Endstation.

Die ICE-Linie 40 (Münster – Frankfurt) hält nicht mehr in Düsseldorf-Flughafen.

Die täglichen 4 Züge der IC-Linie 32 (Dortmund – Lindau – Oberstdorf)

stoppen ab Juni nicht mehr in Mülheim.

Züge der RE-Linie 3 (Düsseldorf – Hamm) fahren 2 Minuten später ab Düsseldorf und sind länger unterwegs. Mit der Folge, dass sie in Duisburg 5 Minuten später ankommen. Das klingt wenig aufregend, wird aber zum Problem für Pendler, die einen Anschluss an die RB 31 (Xanten) benötigen. Der geht in die Binsen. Zwar gibt die Bahn den IC/ICE nach Weimar frei, der flott nach Duisburg fährt. Der Haken: Die-



ser Zug fährt nur alle 2 Stunden. Viele Niederrhein-Pendler werden wohl in die Röhre gucken.

Mit der letztgenannten Maßnahme ist der linke Niederrhein ein weiteres Stück vom Verkehr abgehängt worden. Abgesehen davon, dass es kaum einsichtig ist, die Fahrzeiten auf der relativ schnellen Strecke zwischen Düsseldorf und Duisburg zu verlängern, ist nun der Anschluss nach Xanten zweistündlich nicht

mehr vorhanden. Das bisherige Argument für die schlechte bis nicht vorhandene Anbindung der RB 31 an den Fernverkehr war, die Haupt-Pendlerströme führen vom Niederrhein nach Düsseldorf und zurück. Dies scheint ab dem 15.06. für die Fahrplaner irrelevant zu sein. Die Stammkunden sind wieder einmal die Dummen. Die Autoindustrie wird's freuen.

Ekkehard Starke

## S-Bahn statt Schwebezug

Aus Süddeutsche Zeitung 15.2.03  
von Klaus Ott

### **Der Metro-Express könnte bereits zur Fußball-WM 2006 fahren**

Der Traum vom schnellen Metrorapid, der pünktlich zur Fußball-Weltmeisterschaft 2006 fertig wird, ist längst geplatzt. Frühestens 2007, wenn nicht gar erst Ende des Jahrzehnts könnte die Magnetschwebebahn von Düsseldorf nach Dortmund sausen. Doch es gibt eine Alternative, mit der die Landesregierung die Fußball-Fans und die Bewohner des Ruhrgebiets erfreuen könnte. Die Deutsche Bahn (DB) wäre dem Vernehmen nach in der Lage, bis 2006 eine Express-S-Bahn zu verwirklichen, die Rhein und Ruhr fast genauso schnell verbindet wie der Metrorapid. Einen Namen für das deutlich billigere Projekt gibt es auch schon: Metro-Express. Das hört sich auch gut an.

Die Pläne für den Metro-Express liegen bei der Bahn in den Schubladen. Ein Zehn-Minuten-Takt mit sieben Halten ist vorgesehen, die Fahrt von Düsseldorf nach Dortmund würde nur fünf Minuten länger dauern als mit der Magnetschwebebahn. Die Trasse neben den

bestehenden Gleisen wäre höchstens ein Drittel oder halb so teuer wie die Stelzen-Strecke für den Metrorapid, und der gesamte Schienenverkehr ließe sich bei Bedarf miteinander verknüpfen. Bei der Magnetschwebebahn geht das natürlich nicht, es handelt sich um verschiedene Systeme.

Warum also, mag sich der von den langwierigen Debatten und vom miserablen Zustand der heutigen S-Bahn genervte Fahrgast fragen, geht die DB nicht in die Offensive und wirbt für ihren Metro-Express? Ganz einfach: Vorstandschef Hartmut Mehdorn hat schon einmal ein überflüssiges Transrapid-Projekt gestoppt, das war die Strecke von Hamburg und Berlin. Nun ist die Politik gefordert, und in deren Fängen befindet sich die Bahn.

Sie ist als Staatsunternehmen darauf angewiesen, mit ihrem Eigner, dem Bund, halbwegs auskommen. Und die Bundesregierung wiederum blockiert bislang alle Alternativen, indem sie die für den Metrorapid reservierten zwei Milliarden Euro nicht für andere Projekte freigibt. Solange aber das Geld nicht auch für den Metro-Express fließt, tun

sich die DB und das Land Nordrhein-Westfalen schwer, auf eine schnelle S-Bahn umzusteigen.

Die Düsseldorfer SPD-Spitze ist freilich auch keine große Hilfe für die Bahn. Solange der vormalige Ministerpräsident Wolfgang Clement und sein Nachfolger Peer Steinbrück auf den Metrorapid abfahren, schwenkt Bundeskanzler Gerhard Schröder (den DB-Chef Mehdorn kürzlich aufsuchte) nicht um. „Schröder ist zu sehr auf Clement angewiesen“, sagt einer, der in Berlin mit am Kabi-

nettstisch sitzt. Als Wirtschafts- und Arbeitsminister zählt Clement zu den wenigen Stützen der Regierung in Berlin.

Die Grünen versuchen derweil, einen Ausweg zu finden. Ihr Verkehrsexperte im Bundestag, Albert Schmidt, will die Metrorapid-Gelder für den Metro-Express einsetzen. Schmidt warnt Bund und Land vor der Variante „Alles oder Nichts“. Das gehe schief.

## Kurz gemeldet

### Circle Line

Unter diesem Titel wird eine Planungsstudie in Auftrag gegeben, die Bedarf, Kosten und technische Durchführung einer Verlängerung der Regiobahn (Kaarst – Mettmann) auf Mönchengladbach – Wuppertal und einem zusätzlichen Ast Neuss - Velbert prüft. Die Verlängerung Richtung Mönchengladbach soll über den Flughafen führen. Wesentlich interessanter ist der komplette Neubau einer Streck Neuss – Düsseldorf-Messe – Düsseldorf-Flughafen - Ratingen-West und die Wiederinbetriebnahme (Neubau?) der vor Jahrzehnten stillgelegten und teilweise abgebauten Strecke Kettwig – Velbert – Wülfrath (- Wuppertal). Die Ergebnisse der Studie sollen bis Sommer 2004 vorliegen.

Sollte das je verwirklicht werden, so ist das eine sehr gute Verbindung des linken Niederrhein um Mönchengladbach mit dem Bergischen

Land/Ruhgebiet unter Umgehung des Nadelöhrs Düsseldorf.

### Linienänderung der RE7 und RE9

"Nordrhein-Westfalen: Linienänderungen RE 7 und RE 9 DB-Regio NRW wird ab 15. 6. 03 die RE-Linie 7 Rheine - Münster - Hamm - Hagen - Köln - Aachen neu von Köln über Neuss nach Krefeld fahren lassen. Dafür wird die RE-Linie 9 Giessen - Siegen - Köln - Neuss - Krefeld ab Köln dann über Düren nach Aachen fahren. Über weitere Linien-Umstellungen und Triebfahrzeug-Änderungen wird noch beraten (19. 3. 03)."

### Interconnex von Köln nach Rostock

Ab dem 06.06.2003 verkehrt eine neu InterConnex-Linie von Rostock über Berlin, Halle und Kassel nach Köln. Infos und Fahrplan unter [www.interconnex.info](http://www.interconnex.info) im Internet

---

## **Ansprechpartnert im Regionalverbandes Niederrhein:**

**Vorsitzender:** Ekkehard Starke, Finkenstraße 5, 47057 Duisburg

Tel: 0203 / 35 60 82, e-Mail: ProBahnStarke@aol.com

**Vorsitzende der Bezirksgruppen:**

**BG 1:** Manfred Beyer, Westring 12b, 47574 Goch, Tel: 02823 / 75 71

**BG 2:** Hubert Dieregswailer, 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:** Jörg Peters, Erlenweg 6, 46459 Rees

Tel: 02851 / 2601, e-Mail: Peters-Rees@t-online.de

**BG5:** offen

**BG 6:** Roland Stahl, Myllendonker Straße 52, 41065 Mönchengladbach, Tel: 02161 /

65 09 14, Fax: 0211 / 798 1143,

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

**Schatzmeister:** Martin Wenzel, Forstwaldstraße 672, 47804 Krefeld

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

**Schriftführer und NI-Redaktion:** 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, Orbricher Straße 16

47906 Kempen, Tel: 02152 / 8462, e-Mail: Hegmanns65@aol.com

### **Impressum:**

**Herausgeber:** PRO BAHN Regionalverband Niederrhein e.V.

**Auflage:** 300 Exemplare

**Erscheinungsweise:** 6x jährlich

**V.i.S.d.P.:** Roland Stahl, Myllendonker Straße 52, 41065 Mönchengladbach

Tel. 02161 / 650914, Fax 0211 / 798 1143 eMail: Roland.J.Stahl@t-online.de

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder!

**Redaktionsschluss dieser Ausgabe:** 27. April 2003

**Nächste Ausgabe:** Anfang Juli 2003

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

**Einsendeschluss:** 10. Juni 2003 (bitte früheren Einsendeschluß beachten)

Das Niederrhein-Info ist kostenlos und wir an alle Mitglieder des Regionalverbandes sowie weitere Interessenten versendet. Möchten Sie einen freiwilligen Kostendeckungsbeitrag leisten, so bitten wir um Überweisung auf das Konto 641200 bei der Sparda-Bank Köln (BLZ 370 605 90).

# Termine PRO BAHN Regionalverband Niederrhein

<b>Mai 2003</b>			
Sa 03.	15.15	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	<b>1</b>
Do 08.	19.00	Moers, „King Du“, Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus <b>(ab März 2003 am 2. Donnerstag im Monat)</b>	<b>2</b>
Di 13.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	<b>4</b>
Mi 14.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	<b>3</b>
Di 20.	18.45	Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	<b>6</b>
Do 22.	18.30	Duisburg „Schacht 4/8“ Düsseldorf Str., gegenüber „Kaufhof“ <b>(ab Mai 2003 am 4. Donnerstag im Monat)</b>	<b>5</b>
Mi 28.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	<b>3</b>
<b>Juni 2003</b>			
Sa 07.	15.15	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	<b>1</b>
Di 08.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	<b>4</b>
Mi 09.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	<b>3</b>
Di 10.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	<b>4</b>
Mi 11.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	<b>3</b>
Do 12.	19.00	Moers, „King Du“, Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	<b>2</b>
Di 17.	18.45	Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	<b>6</b>
Mi 25.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	<b>3</b>
Do 26.	18.30	Duisburg „Schacht 4/8“ Düsseldorf Str., gegenüber „Kaufhof“ <b>(ab Mai 2003 am 4. Donnerstag im Monat)</b>	<b>5</b>
Do 10.	19.00	Moers, „King Du“, Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	<b>2</b>
Di 15.	18.45	Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	<b>6</b>
Mi 23.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	<b>3</b>
Do 24.	18.30	Duisburg „Schacht 4/8“ Düsseldorf Str., gegenüber „Kaufhof“	<b>5</b>
<b>Vorstand</b>			
Sa. 24.5.03		Cafe Museum Duisburg	12:00
<b>Land und Bund</b>			
Sa. 27.9.		Sommerfest PB NRW in Oerlinghausen	
Terminplan gültig vom 1. Mai bis zum 31. Juli 2003.			