

PRO BAHN



REGIONALVERBAND
NIEDERRHEIN e.V.

NiederRhein info

Nr. 3/2004

Juli - September 2004

19. Jahrgang

www.probahn-niederrhein.de



Urwald oder Eisenbahn. Moderner Fernverkehr in Mönchengladbach Mai 2004

Inhalt:

Balade

Protokoll der Jahresversammlung

Regionalversammlung am 26.6.2004

Personenverkehr auf der Walsumbahn

Zerstörungen bei der Bahn

Buchkritik und Preisrätsel

Frühlingswanderung an alten

Eisenbahnstrecken

Dalheim und Nordpark-Stadion

Fahrplankarte für Bus und Bahn vom
VCD

Neue Tickets für NRW

Bericht vom Treffen der Gegner des
Eisernen Rheins

Kurz gemeldet

Termine

Balade

Herr von Mehdorn zu Mehdorn zwischen Ammer und Ruhr,
 eine Schnellbahn in seinem Reiche fuhr.
 Doch kommt die goldene Herbsteszeit,
 und die Blätter leuchten weit und breit,
 auf dem Bahnsteig eine blecherne Stimme bläht:
 "Die S6 von Essen nach Köln ist heute zu spät."
 Herr von Ribbeck zu Ribbeck einst lobesam
 pünktlich zu allen Terminen kam.
 An dieses Ziel heut' kaum jemand glaubt,
 sind im Herbst erst die Bäume entlaubt.
 Herr von Mehdorn zu Mehdorn mit Vorsicht rät:
 "Fahr eine Bahn früher, sonst kommst du zu spät."
 Als der von Ribbeck zu sterben kam,
 eine Birne vom Baume ins Grab er mitnahm.
 Der Alte von Mehdorn zu Mehdorn indessen
 wird solcherlei Wohltat vermutlich vergessen.
 Selbst wenn schon der Schneider am Leichenrock näht:
 Der Tod fährt S-Bahn, auch er kommt zu spät!

Autor: Dr. Thomas Pricking

Protokoll der Jahresversammlung

Protokoll der Mitgliederversammlung des
 PRO BAHN Regionalverbandes Nieder-
 rhein am 8. Mai 2004 im Tagungsraum Ca-
 fe Museum in Duisburg.

Beginn: 15:15

11 Mitglieder und 2 Gäste

TOP 1: Begrüßung und Einführung

Ekkehard Starke erklärt die Gründe für den
 Ausfall des Referenten zu TOP 8.

Neuer Termin für RV am 26.6.2004 15:00
 mit einem Referenten von der DB AG. Ge-
 naueres in der separaten Einladung an die
 Mitglieder Ende Mai.

TOP 2: Beschluss der Tagesordnung

Die Tagesordnung wurde ohne Diskussion
 und Abstimmung angenommen.

TOP 3: Geschäftsbericht des Vorstands

Ekkehard Starke trägt seinen Geschäftsbe-
 richt vor. Siehe Anlage.

Kurzberichte aus den Bezirksgruppen (BG)

BG 1: Manfred Beyer trägt vor:

Äußert seine Enttäuschung auf die öffentli-
 che Resonanz der aktiven Arbeit der BG
 Aktivitäten bzgl. Reaktivierung Kleve –
 Nimwegen. Große Probleme mit Stadt Kle-
 ve. Keine Unterstützung durch Landrat
 Kontakte zu Leitung Flughafen Kleve ver-
 sucht. Große Probleme
 Mitarbeit in Belangengroep

BG 2: Hubert Dieregsweiler trägt vor:

Mitarbeit in Agenda21 in Moers und Rhein-
 berg

Start von Reiseaktivitäten zur Mitglieder-
 bindung

Mitarbeit in Belangengroep

BG 3: Joachim Meyer trägt vor:

Zurzeit eine Einpersonen-Veranstaltung.
 Dadurch nicht viele Aktivitäten möglich.
 Das FGZ wird zurzeit Stück für Stück reno-
 viert

BG 4: Matthias Oomen (in Stellvertretung
 für Frank Michalzik) trägt vor:

Zurzeit einige Aktive (3-5).

Mehr Pressearbeit durch Veröffentlichung der Aktivitäten.

Gedanken zur besseren Mitgliederbindung. Siehe Anlage.

Neuer Flyer mit starkem lokalen Bezug.

Internet-Seite von W. Tittmann mit neuem Domännennamen versehen

BG 5: Lothar Ebbers trägt vor:

Bericht über die Reaktivierung der Walsumbahn

Gutachten hat die Bahn zu Tode gerechnet.

Versuch einer Berechnung durch neuere Zahlen

Aktualisierung des Nahverkehrsplans in Duisburg

BG 6: Roland Stahl trägt vor:

Fehlschlag der Reaktivierung der Strecke Kaldenkirchen – Grefrath. Abbau der Strecken Ende 2003.

Internet: Roland Stahl trägt vor.

Seit 1.9.2003 aktiv

Anzahl der Zugriffe zufriedenstellend.

Kassenbericht

Martin Wenzel trägt den Kassenbericht und den Etat für 2004 vor.

TOP 4: Kassenprüferbericht

Harald Arndt trägt den Kassenprüferbericht vor.

Es wird eine Entlastung des Schatzmeisters empfohlen.

Einige Anmerkungen durch H-J. Jansen:

Der Vorstandsbeschluss zu Präsenten bei besonderen Anlässen an Mitglieder ist unter Bedenken zuzulassen

Die Beitragszahlungen zur ‚Belangengroep‘ machen den Kassenprüfern mehr Probleme, da diese Zahlungen nicht unbedingt durch die Satzung gedeckt ist. Es wird dem Vorstand empfohlen, die Abgabenordnung nochmals genau dahin zu untersuchen, damit PB Niederrhein keine Probleme mit der Gemeinnützigkeit bekommt. H. Die-

regsweiler erläutert die Aufgaben von PB bei der Belangengroep. M. Spitzer stimmt H. Dieregswiler bei. Ausführliche Diskussion über den Status.

TOP 5: Aussprache

Siehe Kassenprüferbericht in TOP4

TOP 6: Entlastung der Kassenführung

Antrag zur Entlastung gestellt: 10 Ja; 0 Nein; 2 Enthaltung

Somit wurde der Schatzmeister entlastet.

Antrag von Frau Spitzer auf Vorstandsentlastung: 11Ja; 0 Nein; 1 Enthaltung

TOP 7: Nachwahl des BG-Leiters Gruppe 4 (Wesel)

Es lag eine schriftliche Erklärung von Frank Michalzik vor.

11 Ja; 0 Nein; 1 Enthaltung

TOP 8: Vortrag

Auf den 26.6.04 verschoben

TOP 9: Mitgliederbefragung

Verschoben.

TOP 10: Verschiedenes

L. Ebbers vom Landesvorstand berichtet:

Hinweis auf NRW-Info mit vielen Infos zum neuen NRW-Tarif

Aufnahme des Ausbaus der Strecke Düsseldorf – Duisburg in den Bundesverkehrswegeplan

H-J Jansen vermisste den TOP zur Nachwahl eines neuen Kassenprüfers, da der 3. Kassenprüfer nun im Vorstand ist. Nach einiger Diskussion ob der Notwendigkeit, wurde der Antrag auf Verschiebung der Wahl zur nächsten Jahresversammlung 2005 mit allen Wahlen gestellt. 9 Ja; 1 Nein; 2 Enthaltungen

Keine weiteren Anträge

Ende der Versammlung: 17:00 Uhr

Roland Stahl

Regionalversammlung am 26. Juni 2004

Zur großen Überraschung wurde im Frühjahr 2004 unsere Anfrage an die DB AG für einen Referenten zum Thema Regionalver-

kehr positiv beantwortet. Nach dem Streit zwischen Herrn Mehdorn und dem PRO BAHN-Bundesverband war auch auf unse-

rer Ebene von Seiten der DB AG Schweigen befohlen worden. Scheinbar ist das aber Schnee von gestern und wir freuen uns wieder den früher üblichen guten Kontakt zwischen dem Regionalverband und der DB AG aufleben zu lassen.

So kam dann am 26. Juni 2004 Frau Torge von der Regionalbahn Rhein-Ruhr aus Essen zu unserer Regionalversammlung nach Duisburg. Um die Stimmung der Mitglieder am Ende vorweg zunehmen: Frau Torge hat viele der zum Teil sehr detaillierten Fragen zur Zufriedenheit beantwortet. Sie zeigte sich sehr kompetent in der gesamten Breite des Themas. Natürlich sind viele Fragen offen geblieben, was aber vor allem an der Kürze der Zeit lag.

In der Vorbereitung der Versammlung haben viele Mitglieder Themenwünsche an den Vorstand gesendet. Der Vorstand hat aus diesen Themen 3 ausgewählt, die von fast allen genannt wurden.

Was wird im Herbst passieren?

Nach der, auch von Frau Torge eingestandenen, zeitweise katastrophalen Zustände im Herbst 2003 hat die DB AG verschiedene Maßnahmen für 2004 vorgesehen:

- Erste Änderungen des Fahrplans zum 13.6.2004 hat es schon gegeben.
- Ein Schmierfilmkataster der Strecken soll u.a helfen, Fahrzeuge der Baureihen 423/425/426 gezielt auf anderen Strecken einzusetzen.
- Mit den jeweiligen Zweckverbänden wurden spezielle Fahrzeugeinsatzpläne sowie die Auflassung von zwei Halten abgestimmt.
- Verstärkter Rückschnitt der Vegetation zwischen und neben den Gleisen
- Werkstattmaßnahmen, wie Beschaffung von Unterflurdrehbänken und Reserveachsen sowie Überlegungen zu vermehrten Arbeitskapazitäten, um die defekten Fahrzeuge schneller in den Betrieb zurück zu bekommen.
- Umbaumaßnahmen der neuen Triebwagen (423/425/426) haben begonnen.

Anschlussicherung:

Frau Torge berichtet, dass der Integrale Taktfahrplan (ITF) in der Rechnersimulation

gut funktioniert hat. Leider haben in diesem ITF schon kleinere Störungen netzweite Auswirkungen gehabt. Als eine der ersten Maßnahmen ist beschlossen worden, Anschlüsse nicht mehr abzuwarten, um die Verspätungen des einen Zuges nicht auf weitere zu übertragen. Nur in von DB Regio genau spezifizierten Anschlussbeziehungen soll noch gewartet werden (z.B. nachts). In den nächsten Fahrplananpassungen sollen die Umsteigezeiten verlängert werden. Außerdem sollen die Wendezeiten an den Zielbahnhöfen verlängert werden. Zusätzliches Fahrzeugmaterial für Überschlagswenden (d.h. der Zug wartet am Zielbahnhof einen ganzen Takt) ist aber nicht finanzierbar.

Auf die Frage nach mehr Kompetenz vor Ort (z.B. Freigabe von höherwertigen Zügen) antwortete Frau Torge, dass die DB AG zurzeit daran arbeitet, die Melde- und Entscheidungswege zu verkürzen.

Ein Anwesender bemängelt die tw. sehr schlechte Information der betroffenen Fahrgäste. Auch hier sprach Frau Torge davon, dass das Problem erkannt sei und bei der DB AG einen sehr hohen Stellenwert besitzt. Mit Schulungsmaßnahmen sollen die Personale besser für die Problematik sensibilisiert werde.

Letztes Thema waren die mangelnden Kontrollen durch Zugbegleiter.

Dies war die während der Vorbereitung von den meisten Mitgliedern genannte Frage. Frau Torge nannte dies das auch bahnintern ein großes Problem. Neben den vielen motivierten und guten Personalen (Zustimmung aus dem Publikum) gibt es leider noch einen beträchtlichen Anteil von Zugbegleitern, die ihre Fahrt beim Lokführer oder in der ersten Klasse absitzen. Neben den sicherheitsrelevanten Aufgaben der Zugabfertigung stehen aber auch die Punkte Einnahmesicherung (Schwarzfahrer) und Kundenbetreuung. Ein Anwesender nannte auch noch den Punkt soziale Kontrolle (subjektives Sicherheitsgefühl der Fahrgäste). Auch wurde auf die Problematik mit den vielen defekten Fahrkartenselbstautomaten und dem manchmal komplexen Tarifen (beson-

ders im Verbundübergreifenden Verkehr) hingewiesen. Dort kann ein Schaffner im Zweifelsfalle helfen. Die Frage, ob es nicht möglich sei, die Fahrkartenautomaten im Zug zu installieren, antwortete Frau Torge, dass erste Versuche dazu nicht sehr ermunternd waren. Außerdem fahren viele Züge durch mehrere Verbünde und da würde ein Fahrkartenautomat doch sehr kompliziert in der Bedienung werden.

Insgesamt war es eine positive Veranstaltung, die auch bestimmt wiederholt wird. Es waren noch Fragen für mehrere Stunden Diskussion vorhanden. Darum soll der Kontakt zwischen Vorstand und Frau Torge und ihrem Team ausgebaut werden. Nur auf diesem Wege kann PRO BAHN seiner Aufgabe als Bahnkundenlobby gerecht werden.

Roland Stahl

Personenverkehr auf der Walsumbahn – so nicht

Anfang des Jahres wurde das von den Städten Duisburg und Oberhausen in Auftrag gegebene Gutachten über die Reaktivierung der Walsumbahn im Personenverkehr veröffentlicht. Das Ergebnis ist wenig ermutigend, wirft aber auch einige grundsätzliche Fragen auf.

Zunächst einmal die positiven Aussagen. Die Machbarkeit des Personenverkehrs auf der Walsumbahn wird eindeutig bestätigt. Ein Halbstundentakt lässt sich entsprechend den Aussagen der Gutachter zusammen mit dem Güterverkehr ohne große Ausbaumaßnahmen abwickeln. Auch die Einfahrt in den Oberhausener Hauptbahnhof ist ohne größere Probleme abwickelbar. Trotz der Dammlage ist an allen vorgesehenen Standorten der Bau von Bahnsteigen mit behindertengerechten Rampen relativ kostengünstig möglich. Für den eigentlichen Streckenausbau und die Bahnstreckenmaßnahmen werden knapp 3 Mio. € kalkuliert, für eine Streckenreaktivierung eine sehr niedrige Summe. Die Gutachter halten aber die Errichtung von Lärmschutzwänden für über 7 Mio. € für notwendig, man darf jedoch bezweifeln, ob eine Blockverdichtung auf dieser Strecke mit intensivem Güterverkehr schon den Lärmschutz nach BImSchG erfordert.

Die Kosten für den Fahrbetrieb werden von den Gutachtern bei einem 30-Minuten-Takt mit zwei Fahrzeugen mit knapp 1 Mio. € errechnet. Hinzu kämen allerdings fast 0,2 Mio. € für Stationsgebühren und etwa 1,15

Mio. € für Trassennutzung gemäß dem Trassenpreissystem von DB Netz.

Entscheidend für die negative Bewertung der Reaktivierung durch die Gutachter ist allerdings die Einnahmekalkulation. Es wurde eine Verkehrsumlegung durchgeführt und so die potentielle Nachfrage ermittelt. Das für diese Umlegung zugrundegelegte Verkehrsangebot ist kritisierbar, da u.a.

- keine Anpassungen im Busnetz im Sinne einer Optimierung der Zubringer vorgesehen,

- außer den Haltepunkten Overbruch und Neumühl/Röttgersbach keine weiteren neuen Halte geprüft und

- keine Durchbindung bis Duisburg Hbf. untersucht wurde.

So ergibt sich eine Gesamtnachfrage bei einem Halbstundentakt von rund 1400 Fahrten pro Tag, wovon nur gut 500 als Neuverkehre in die Wirtschaftlichkeitsberechnung der neuen Verbindung einfließen. Die Gesamtnachfrage ist bei einem Stundentakt nicht einmal halb so hoch, was zeigt, dass in einem solchen Verkehrsraum nur dichte Angebote das tatsächliche Nachfragepotential ausschöpfen können.

Allerdings lassen manche im Gutachten dargestellte Details Zweifel an der Plausibilität der angesetzten Daten aufkommen. So soll z.B. in der Relation vom Verkehrsreich Duisburg-Hamborn nach Essen-Stadtmitte ein durchschnittlicher Fahrzeitgewinn von nur 0,6 Minuten erzielbar sein. Ein Vergleich der möglichen Fahrzeiten

nach Essen Hbf. lässt diese Aussage nicht als plausibel erscheinen. Dieses Ergebnis ist nur so erklärbar, dass in dem Verkehrsmodell die IC- und ICE-Verbindungen zwischen Duisburg und Essen mitberechnet wurden und dass die notwendigen Umsteigezeiten am Duisburger Hauptbahnhof von der Stadtbahn zur Eisenbahn zu kurz angesetzt wurden. Ein erster Hinweis auf das tatsächliche Verkehrspotential der Verbindung ist in dem Schlussbericht zum Forschungsvorhaben „Revitalisierung der Eisenbahnen im Ruhrgebiet“ der FH Bochum vom Dezember 2002 zu finden, bei dem eine Verkehrsumlegung mit der Nachfragematrix des KVR bei einem Halbstundentakt eine Fahrgastzahl von täglich 4.770 (darunter 1.107 Neuverkehr) ergab, wovon 2.538 Fahrgäste auf den Abschnitt Walsum - Oberhausen entfielen. Dieser Wert liegt höher als der vor zwei Jahren vom VRR genannte Wert für die Fahrgastzahl auf der Strecke Oberhausen - Duisburg-Ruhrort (ca. 2.400 bei 20-Minuten-Takt).

So errechnen die Gutachter für die Verbindung Kostendeckungsgrade je nach Variante um die 5 %, je Zugkilometer werden ungedeckte Kosten von über 8 € ausgewiesen. Zwar sind einzelne Kosten- und Einnahmepositionen in der Höhe fragwürdig, bei dem angesetzten Planfall und der vorgegebenen Methodik ist das Ergebnis in der Grundtendenz nachvollziehbar.

Hingegen stellen sich für uns einige grundsätzliche Fragen. So wirkt das Trassenpreissystem von DB Netz als absolutes Hindernis für Reaktivierungen der Walsumbahn und vergleichbarer Strecken. Denn zusätzliche Kosten fallen nur in marginaler Höhe an (längere Betriebszeit eines Stellwerks), die Mehreinnahmen würden in den großen Topf der DB Netz AG fallen. Das jetzige Trassenpreissystem bietet praktisch keinen Anreiz für solche Mehrverkehre, wenn alleine die Trassenpreise höher sind als die Gesamtkosten eines parallelen Busverkehrs. Die Stationspreise werden hingegen entsprechend den örtlich anfallenden Kosten auf alle an dieser Station haltenden Züge umgelegt. So setzten die Gutachter auch keine zusätzlichen Stationsgebühren für den Oberhausener Hauptbahnhof an.

Auch die Vorgabe im VRR, die Betriebskosten für reaktivierte Strecken den betroffenen Kommunen aufzubürden, führt zu einem faktischen Reaktivierungsstop insbesondere im Ruhrgebiet, während sich im reichen Düsseldorfer Umland die Gemeinden dies noch leisten können. Notwendig ist hingegen eine regionale Planung, die den Gesamtverkehrswert aller Strecken einbezieht, und ein einheitliches Finanzierungsmodell unabhängig von der Kategorisierung wie S-Bahn oder Regionalbahn.

Lothar Ebbers

Zerstörungen bei der Bahn

Farbschmierereien, Scratching und Vandalismus sind die zurzeit weit verbreiteten Zerstörungen an Bahnfahrzeugen.

Über fünf Millionen Euro Schaden jährlich an Anlagen und Fahrzeugen der Bahn in NRW

Jährlich fünf Millionen Euro in NRW und rund 50 Millionen Euro bundesweit. Das ist die nüchterne Bilanz der Schäden an Fahrzeugen und Anlagen der Bahn durch Farbschmierereien, mutwillig zerkratzte Scheiben und Vandalismus.

Scratching: mutwillig zerkratzte Scheiben kosten Geld und Ansehen

Gut 1000 Fensterscheiben in den Nahverkehrszügen der Bahn rund um Köln, Bonn und Aachen mussten 2003 wegen Scratching und Vandalismus ausgetauscht werden. Bei Stückpreisen von 80 bis 3000 Euro pro Scheibe zuzüglich der Kosten für Aus- und Einbau, muss die Bahn wie bei allen Formen des Vandalismus einen Aufwand verbuchen, den sie letztlich am Markt erwirtschaften muss.

Die Verkehrsverbünde und die Fahrgäste erwarten als Kunden der Bahn zu Recht Sauberkeit, Sicherheit und Service in den Zügen und auf den Stationen. Mit ihrem 3-S-Konzept für Service, Sicherheit und Sauberkeit hat die Bahn qualitativ hochwertige Instrumente zur Vermeidung von Vandalismus auf den großen und mittleren Stationen geschaffen. Kameraüberwachung, Notrufsäulen und Einsatz von Sicherheitskräften haben hier bereits eine hohe Service- und Sicherheitsqualität erreicht.

In die Züge und Abstellanlagen des Schienennahverkehrs steckt die Bahn ebenfalls viel Geld für Präventionsmaßnahmen zur Vermeidung von Vandalismus. Allein für den Raum Köln wurden in 2003 gut 300.000 Euro für Bewachung und Technik ausgegeben.

Kölner-Anti-Spray-Aktion (KASA)

Gemeinsam gegen sinnlose Zerstörung

Die Bekämpfung von Vandalismus, in welcher Form auch immer, ist insgesamt eine gesellschaftliche Aufgabe. Auch ein Unternehmen wie die Bahn ist hiermit letztlich überfordert. In der KASA haben sich betroffene Unternehmen und Institutionen unter der Führung der Stadt Köln zu einer Ordnungspartnerschaft zusammengeschlossen.

Gemeinsames Ziel:

- Die Zusammenarbeit im Kampf gegen Farbschmierereien und Vandalismus fördern und damit auf der operativen Ebene stärken.
- Reduzierung der Sachbeschädigungen
- Durch gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit informieren, sensibilisieren und zur Unterstützung motivieren
- Prävention und Aufklärung

Pressemitteilung der DBAG
vom 23. März 2004

Buchkritik und Preisrätsel

An dieser Stelle möchten wir den Lesern der NiederrheinInfo ein aktuelles Buch zum Thema Deutsche Bahn AG vorstellen:

„**Das Bahnhasserbuch**“ von Claus-Peter Hutter, Lutz Ribbe und Traugott Markert pointiert gekonnt und witzig-polemisch den alltäglichen Wahnsinn, der von Bahnreisenden in Deutschland ertragen werden muss.

Berichte über die Erfahrungen von entnervten DB-Kunden mit Hotlines, Servicemitarbeitern und dem öffentlichen Auftreten der DB-Vorstandschaft, garniert mit fröhlichen Glossen von „Lieschen Müller“, machen dieses Buch zum idealen Stiller des Leseappetits zwischen verpasstem Anschluss oder den obligatorischen fünf Verspätungsminuten im Nahverkehr.

Erschienen ist das Buch im Verlag Knauer, ISBN 3-426-77702-9, für 6,90€.

Das Buch gibt es hier einmal zu Gewinnen – dank an den Verlag für das Rezensionsmuster – bei richtiger Beantwortung folgender Frage:

Wie viele schiffbare Gewässer überquert die Eisenbahnstrecke Oberhausen-Wesel (KBS 420)?

a) 2

b) 4

c) 8

Die richtige Antwort (Absender nicht vergessen!) bitte per eMail an oomen@probahn-wesel.de oder per Postkarte an: Matthias Oomen, Rabenweg 11, D-46487 Wesel.

Bei mehreren richtigen Antworten entscheidet das Los, der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Matthias Oomen



Frühlingswanderung an alten Eisenbahnstrecken

Samstag, den 22.05.2004

Entlang (fast) vergessener Bahnstrecken in Mönchengladbach

Leitidee: Gibt es eine Chance zur Reaktivierung?

So trafen sich 8 PRO BAHN-Mitglieder um unter der sehr sachkundigen Leitung von Claus-Jürgen Steinberg den noch immer vorhandenen Strecken(resten) in und um Mönchengladbach-Neuwerk nach zu spüren. Es ist schon erstaunlich, was noch an alten Bahneinrichtungen vorhanden ist, obwohl die Strecken zum Teil schon seit dem 2. Weltkrieg nicht mehr vorhanden sind.

Immer entlang der alten Trasse, tw. auch auf dem Bahndamm durch die Büsche, ging es von einem interessanten Punkt zum nächsten. Selbst für Leser des Buches ‚Eisenbahn in Mönchengladbach‘ gab es noch viel zu entdecken. Am ENde waren sich alle einig, so etwas zu wiederholen. Am 2.10.04 soll es soweit sein (siehe unten). Ein paar Bilder sind noch auf unserer Internetseite unter <http://www.probahn-niederrhein.de/bgs/bg6aktiv.htm> (Vorsicht große Datenmenge!)

Roland Stahl

Dalheim und Nordpark-Stadion

Samstag, den 2.10.2004

Nach unseren guten Erfahrungen mit der ersten Wanderung wollen wir nun ein weiteres Problemfeld der Eisenbahn in und um Mönchengladbach befahren und bewandern.

**Treffpunkt: Mönchengladbach Hbf
Bahnsteig 3 um 13.15 Uhr.**

Beginn mit einer gemeinsamen Fahrt auf den Resten des Eisernen Rheins (Abfahrt 13:30) nach Dalheim und zurück nach Mönchengladbach-Rheindalen. Von dort wollen wir auf den Gleisen einer möglichen Nordpark-

Anbindung per Eisenbahn zum Nordpark-Stadion laufen.

Tariffhinweis: Für die Fahrt zwischen Genhausen und Dalheim benötigen wir eine DB-Fahrkarte. **Um eine verbindliche Anmeldung bei Roland Stahl (Adresse siehe Impressum) wird gebeten.** Den Rest 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 !!!

Roland Stahl

Fahrplankarte für Bus und Bahn vom VCD

Für Bahnreisende ist die neue Fahrplankarte des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) eine wertvolle Hilfe. Sie informiert darüber, ob und welche Bahnanbindung ein Reiseziel hat, und wie man gegebenenfalls mit anschließenden Busverbindungen weiterkommt. Es ist zu ersehen, wie lange man ungefähr unterwegs ist und in welchem Zeittakt die betreffenden Strecken befahren

werden. Auch wird angegeben, ob man am Zielbahnhof ein Fahrrad oder ein Auto mieten kann. Mit der Fahrplankarte weiß man, durch welche Gegend man fährt und welche Städte berührt werden.

Das zugehörige Begleitbuch macht das Ganze aber erst zu einer wirklich runden Sache. Es bietet übersichtlich eine große Menge zusätzlicher Informationen zu Tari-

fen, Fahrkarten-Angeboten der Länder, Fahrradmitnahmeregelungen und Carsharing. Eine vollständige Liste der Verkehrsverbände (mit Anschrift, Telefonnummern, Internetadressen und weiteren Details) sowie ein Orts-Register bieten Hilfe für Ortsunkundige.

Die Fahrplankarte kann unter folgender Adresse bezogen werden:

„fairkehr GmbH“ Verlagsgesellschaft für
Verkehr, Freizeit, Tourismus
Postfach 17 02 16
53028 Bonn

Die Fahrplankarte kostet 12,80€ (für VCD-Mitglieder 11,00€)

Roland Stahl

Neue Tickets für NRW

Zum 1. August werden im Rahmen der 'SchönerTagTickets' zwei neue Angebote in NRW eingeführt. Der NRW-Tarif wird unter dem Motto „SchöneFahrt. Ein Ticket für NRW“ beworben. Das Gesamtpaket wird in drei Stufen eingeführt:

Am 1. August dieses Jahres wird die Palette landesweit gültiger Tickets, die insbesondere bei Gelegenheitsfahrten und im Freizeitverkehr eine große Rolle spielen, deutlich erweitert. Zum SchönerTagTicket 5 Personen (Tagesticket, derzeit 25 Euro, ab 1. August 2004: 26 Euro) kommen das **SchönerTagTicket Single** (Tagesticket, 20 Euro) und das **SchöneFahrtTicket** für Erwachsene (12 Euro) und Kinder (6 Euro) hinzu.

Alle Tickets gelten nun **auch am Wochenende** – bislang konnte man das SchönerTagTicket 5 Personen nur montags bis freitags nutzen.

Das **SchöneFahrtTicket** mit einer Geltungsdauer von zwei Stunden richtet sich an Fahrgäste, die an einem Tag nur eine Strecke zurücklegen wollen. Das SchöneFahrtTicket gilt wie die SchönerTagTickets dann montags bis sonntags für Fahrten in ganz Nordrhein-Westfalen – und zwar jeweils zwei Stunden (ab Entwertung). Damit ist das SchöneFahrtTicket der ideale Fahrschein für Fahrgäste, die am Ziel ihrer Reise Station machen, oder beispielsweise für eine Fahrt zum Flughafen.

Der PRO BAHN Landesverband NRW hat zum Thema NRW-Ticket am 29.6.2004 eine Pressemitteilung herausgegeben. Dort wird die Einführung begrüßt, aber auch eine Weiterentwicklung des Tarifes (Vereinfachung; 9-Uhr-Tickets) gefordert. Details im Internet unter http://www.probahn-nrw.de/presse_archiv04_06.htm.

Bericht vom Treffen der Gegner des Eisernen Rheins

Zum "Tag der Umwelt" am 05.06.2004 luden verschiedene Bürgerinitiativen - Gegner des Eisernen Rheines im historischen Trassenverlauf - zu einer Info-Veranstaltung nach Krefeld-Oppum unweit des Bahnhofes. Durchgesickert war schon Wochen vorher, dass gewisse Aktionen stattfinden sollten, konkret wurde erst einen Tag vorher in der Presse ausführlich darüber berichtet. Der Teilnehmerkreis setzte

sich zusammen aus Vertretern der verschiedenen Bürgerinitiativen, Bürgermeistern, Fachämtern, sowie einem Vertreter des BUND. Abgesehen von politisch eingefärbten Äußerungen einiger Krefelder Politiker (die Kommunalwahlen lassen grüßen) waren die Vorträge der beteiligten Interessengruppen durchaus sachlich und inhaltlich. Ziel sollte sein, in einer gemeinsamen Erklärung einvernehmliche Forderungen an

die Politik zu formulieren. Vordergründig steht weiterhin die Forderung für eine Neubaustrecke entlang der A40 an oberster Stelle, da man den Güterverkehr (Gefahrgut) außerhalb der Ballungsgebiete geführt sehen will. Da dies - wenn überhaupt - nur langfristig gelöst werden kann, wird dem Lärmschutz eine immer wichtigere Bedeutung zukommen. Da die Aussichten auf Lärmschutz entlang der Strecke aber äußerst schlecht sind (keine Lärmschutzwände, allenfalls Bezuschussung bei Fensterumbauten), wird die aktive Lärminderung am Fahrzeug mehr in den Vordergrund rücken müssen. Dies haben die Teilnehmer auch erkannt, weshalb hier verstärkt Druck ausgeübt werden soll. Betont wurde, dass man nicht gegen Schienengüterverkehr an

sich ist, nur sollte der Geräuschpegel demjenigen von Reisezügen möglichst entsprechen. Überhaupt keine Erwähnung fand das Thema Reisezugverkehr für den Abschnitt Mönchengladbach - Roermond, dessen Reaktivierung als Basis für die Rentabilität für diese Strecke schon seit geraumer Zeit von PRO BAHN - Niederrhein gefordert wird. Ein Vertreter von PRO BAHN - Niederrhein unterstrich diesen Wunsch noch einmal besonders nachdrücklich. In welchem Umfang was verwirklicht wird, bleibt abzuwarten. Sobald die Streitereien zwischen Belgien und Niederlande beendet sind, könnte mit einer Aufnahme des Betriebes in sechs Jahren begonnen werden. .

Joachim Meyer

Kurz gemeldet

Rangieren in Venlo verboten

Mit dieser oder ähnlicher Überschrift wurde in Frühjahr in der Presse das Rangierverbot des Bürgermeisters von Venlo betitelt. Genauer gesagt, verbot er den einfachen, wegen verschiedener Stromsysteme notwendigen Lokwechsel in Venlo für Gefahrgut-Züge von und nach Deutschland. VrsL werden die Bahnen jetzt vermehrt auf Mehrgüter-Elloks und Dieselloks wechseln und Venlo einfach durchfahren. Dann ist ein neuer Güterbahnhof in Venlo aber nicht mehr unbedingt notwendig.

Prüfliste Bahnhof

Auf unseren Internetseiten stellt die Bezirksgruppe Wesel eine „Prüfliste Bahnhof“ bereit, mit der die Qualität eines Bahnhofs anhand verschiedener Klassifizierungen und Kriterien bewertet werden kann.

Bahn 21

In einer neuen Studie des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) „Bahn 21“ wird aufgezeigt, wie durch Streckenreaktivierungen, Neu- und Ausbaumaßnahmen oder durch zusätzliche Halte-

punkte der Anteil des Schienenverkehrs mit nur wenigen Mitteln angehoben werden kann.

Zu erhalten ist die Studie als Download „http://www.vcd.org/themen/download/vcdstudie_bahn21.pdf“ oder per telefonischer Bestellung für 20€ unter 0228-9858532.

Containerumschlag mit plus 37 Prozent / Zahlreiche neue Verkehrsrelationen

Der Duisburger Hafen hat trotz des schwierigen konjunkturellen Umfeldes das Geschäftsjahr 2003 mit einer erneut erfolgreichen Bilanz abgeschlossen. Die Duisport-Gruppe erwirtschaftete 2003 41,7 Mio. € Umsatz/Gesamtleistung; dies entspricht einer Steigerung um 14 % gegenüber 2002 (36,5 Mio. €). Der Jahresüberschuss vor Ertragsteuern stieg um 53 % von 1,5 Mio. € im Vorjahr auf 2,3 Mio. €*. Rund 27,5 Mio. € wurden hauptsächlich in Infra- und Superstrukturprojekte investiert (Vorjahr: 40,0 Mio. €). Der Hafen- und Logistikstandort Duisburg hat seine Funktion als zentraler Hinterland-Hub und Gateway für Zentraleuropa weiter ausgebaut.

Aus Pressemitteilung vom 6.4.2004

Anschlusssicherung beim VRR

Der VRR untersucht zurzeit, wie eine Anschlusssicherung über die Bahn hinaus geregelt werden kann. Es ist geplant, die bisherige Regelung auch auf Anschlüssen zwischen verschiedenen Verkehrsunternehmen auszudehnen.

Toilette im 423

In der Bestellung für die nächste Serie der S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 423 ist eine Toilette vorgesehen. Ähnlich wie in den Nahverkehrstriebwagen der Baureihen 425 und 426 soll auch hier wieder der bei den S-Bahnzügen im Rhein-Ruhr-Raum gewohnte (?) Komfort einer Toilette im Zug vorhanden sein.

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 Dieregweiler

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 Schriffführer

Schatzmeister: Martin Wenzel

Forstwaldstraße 672, 47804 Krefeld

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

Schriffführer, 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

NI-Redaktion: niederrhein-info@probahn-niederrhein.de

Beisitzer Güterverkehr: Klaus Hegmanns

Orbroicher Straße 16

47906 Kempen, Tel: 02152 / 8462

e-Mail: Hegmanns65@aol.com

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. Juni 2004

Nächste Ausgabe: Anfang Oktober 2004

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

Einsendeschluss: Mitte September 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

Juli 2004				Oktober 2004							
Sa 03.	15.30	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1	Do 12.		Moers entfällt im August	2	Sa 02.	15.30	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1
Do 08.	19.00	Moers, „King Du“, Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	2	Di 17.	18.45	Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	6	Sa 02.	13:15	Eiserner Rhein und Nordpark in MG	6
Di 13.	18:35	Besichtigung der Straßenbahnbaustelle am Bahnhof Oberhausen-Sterkrade Treffpunkt Oberhausen-Sterkrade Gleis 1	4	Do 26.	18.00	entfällt. Zurzeit keine Sitzungen der BG5	5	Di 12.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4
Mi 14.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	3	September 2004				Mi 13.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	3
Di 20.	18.45	Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	6	Sa 04.	15.30	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1	Do 14.	19.00	Moers, „King Du“, Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	2
Do 22.	18.00	entfällt. Zurzeit keine Sitzungen der BG5 Bitte an BG 2 wenden!	5	Sa 04.	10:30	Fachkommisionstag VUZ, Maxstraße 11, Essen		Di 19.	18.45	Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	6
August 2004				Mi 08.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	3	Do 28.	18.00	entfällt. Zurzeit keine Sitzungen der BG5	5
Sa 07.		BG Kleve, entfällt im August	1	Do 09.	19.00	Moers, „King Du“, Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	2	Vorstand			
Di 10.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4	10.-12.		Iserlohner Verkehrstagung 2004 Weitere Infos im „Fahrgast“ und unserer Internetseite	L V	Sa. 25.9.2004		Cafe Museum Duisburg	
Mi 11.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	3	Di 14.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4	13:00			
				Di 21.	18.45	Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	6				
				Do 23.	18.00	entfällt. Zurzeit keine Sitzungen der BG5	5				

Terminplan gültig vom 1. Juli 2004 bis zum 31. Oktober 2004.
Alle Termine und aktuelle Änderungen sind auch im Internet unter www-probahn-niederrhein.de/termine zu finden.