

**PRO BAHN**



**REGIONALVERBAND  
NIEDERRHEIN e.V.**

# NiederRhein info

Nr. 3/2006

**Juli – Oktober 2006**

21. Jahrgang

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



Der neue Hauptbahnhof in Berlin.

Eine unretuschierte Aufnahme mitten aus der Bebauungswüste.

(Roland Stahl 29.5.2006)

**Inhalt:**

EINLADUNG ZUR  
TAGESEKURSION  
NEUER DVG-FAHRPLAN: DARFS  
EIN BISSCHEN WENIGER SEIN?  
BETUWE: SO NICHT!  
DIE GLOSSE: ACHTUNG IN  
GELDERN!

EINE SCHALLENDE OHRFEIGE!  
ERNEUERUNG DES KEMPENER  
BAHNHOFS  
QUO VADIS, NVN?  
TERMINE



## **EINLADUNG ZUR TAGESEXKURSION!**

Die Bezirksgruppe Mönchengladbach und Kreis Viersen lädt zur sommerlichen Tagesexkursion mit Zug und Bus ab Kaldenkirchen ein.

### **Samstag, den 09. September 2006**

Diese Tour soll auch wander- und besichtigungsfreudige Familienangehörige ansprechen!

**Wir treffen uns um 11:00 Uhr am Bf. Kaldenkirchen  
an der Bushaltestelle der Linie 95 und wollen um 11:07 Uhr  
mit der Linie 95 Richtung Kempen fahren!**

Nach dem Umsteigen in Lobberich /Doerkesplatz (Ankunft 11.25, Abfahrt 11.34 mit Bus 93) erreichen wir Kempen um 12:00. Dort besteht die Möglichkeit, einzukehren und den schönen Stadtkern zu besichtigen.

Um 14:02 Uhr geht es ab Kempen Bahnhof mit dem Bus 69 bis nach Krefeld-Hüls.

Auch hier kann Rundgang durchgeführt und eine kleine Rast eingelegt werden, bevor es dann um 15:37 mit der Straßenbahn zum Krefelder Hbf. weitergeht.

Ab Krefeld besteht dann z. B. um 16:19 mit dem Regionalexpress Rückfahrmöglichkeit nach Viersen (Ankunft 16:28-Abfahrt 16:33) mit Ankunft um 16:51 in Kaldenkirchen.

Weitere Anreisemöglichkeit besteht mit Mitgliedern der Bezirksgruppe um 10:24 ab Mönchengladbach Hbf mit dem RE 13. Diese treffen um 11:00 in Kaldenkirchen (siehe oben) auf die dortigen Teilnehmer.

**Tickethinweis:** Sie benötigen von Kaldenkirchen je ein Ticket Stufe B für die Hin- und Rückfahrt oder ein Ticket 2000, für mehrere Personen bietet sich ein Tagesticket an.

**Fragen Sie ggf. uns von PRO BAHN:**

**Anmeldungen**, bitte bis zum **2.9.2006**, nimmt entgegen:

**Schriftlich:** PRO BAHN Niederrhein e.V.  
Bezirksgruppe Mönchengladbach und Kreis Viersen  
Roland Stahl  
Myllendonker Straße 52  
41065 Mönchengladbach

**Per E-Mail:** [BG6@probahn-niederrhein.de](mailto:BG6@probahn-niederrhein.de)

## NEUER DVG-FAHRPLAN: DARFS EIN BISSCHEN WENIGER SEIN?

Von Lothar Ebbers

**DUISBURG. Zum Fahrplanwechsel Ende Mai hat die DVG praktisch im gesamten Netz den Grundtakt der Linien, der überwiegend alle 10 oder 20 Minuten war, auf 7,5, 15 und 30 Minuten umgestellt. Dass dabei in der Summe das Leistungsangebot trotz zahlreicher Verbesserungen merkbar verringert wurde, versteht sich bei der DVG wohl von selbst.**

Schon die Ratsvorlage zum neuen DVG-Fahrplan zeigt in ihren allgemeinen Ausführungen die ganze Hilflosigkeit Duisburger Nahverkehrsplanung auf. Als Begründung für die Umstellung der Grundtakte wird auf den Grundtakt der NIAG sowie auf die alle 30 Minuten verkehrenden DVG-Linien verwiesen, die ganz überwiegend erst in den letzten Jahren von der DVG vom 20-Minuten-Takt ausgedünnt worden waren. Kein Hinweis erfolgt darauf, dass der 15/30er Takt weder auf den 20-Minuten-Takt der S 1 und der RB 36 (Ruhrort-Bahn) und den angenäherten 20-Minuten-Takt der Züge zwischen Duisburg, Dinslaken und Wesel passt und dass die Linien in den angrenzenden Großstädten Düsseldorf, Mülheim und Oberhausen weiterhin alle 10 und 20 Minuten verkehren, so dass auch hier ungünstige Übergänge vorprogrammiert sind. Duisburg versteht sich offenbar nicht als Glied der Großstadtreihe an Rhein und Ruhr, sondern in erster Linie als Vorort von Moers.

Im 1. Nahverkehrsplan der Stadt war zum Thema Taktumstellung immerhin noch ausgeführt worden: „Eine Umstellung in dieser Form setzt eine umfangreiche Untersuchung mit allen verkehrlichen und wirtschaftlichen Konsequenzen vor-

aus, die der Fortschreibung des NVP vorbehalten sein soll.“ Jetzt wurde das neue Konzept einfach eingeführt, eine Untersuchung von Alternativen ist nicht erfolgt, und der Nahverkehrsplan wird erst anschließend fortgeschrieben, und das auch noch federführend durch die DVG. In Duisburg wird erst die Therapie durchgeführt, dann folgt die ärztliche Diagnose.

Als wirtschaftliches Ergebnis der Umstellung werden jährliche Einsparungen von 495.000 Euro prognostiziert, wobei allerdings alleine die Stadt Mülheim aufgrund der Taktreduzierung auf der Linie 901 von 10 auf 15 Minuten davon ausgeht, jetzt 580.000 Euro jährlich weniger an die DVG überweisen zu müssen. Hier ist der nächste kommunale Streit vorprogrammiert. Ebenfalls aufschlussreich ist die Anmerkung in der Vorlage zur Berechnung der Ersparnis: „Schätzung auf der Grundlage vorhandener Durchschnittskosten.“ Da sich aber nicht Durchschnittskosten verändern, sondern größtenteils Grenzkosten, und auch Grenzerträge entfallen oder hinzukommen, kann man die Anmerkung auch übersetzen mit: „Berechnet nach der Methode einfacher Dreisatz und doppeltes Milchmädchen.“

Im Detail wurden im Schienennetz zwei Abschnitte der Linien 901 (Laar – Zoo) und 903 (Watereck – Rheintörchenstraße) montags bis freitags auf 7,5-Minuten-Takt verdichtet, die übrigen Abschnitte werden alle 15 Minuten bedient. Der 7,5-Minuten-Takt entfällt allerdings tagsüber während der Schulferien. Auf der U 79 wird tagsüber alle 15 Minuten bis Kesselsberg und nur noch alle 30 Minuten bis Düsseldorf durchgefahren, während morgens und nachmittags jeweils gut zwei Stunden weiterhin ein 10-Minuten-Takt angeboten wird. Im Busbereich gibt es in den Bezirken Mitte, Meiderich/Baerl und

Hamborn einzelne Linienverdichtungen zum 15-Minuten-Takt, während in den übrigen vier Stadtbezirken die letzten 20-Minuten-Takte bei der DVG verschwinden.

Nicht in der Ratsvorlage erwähnt war, dass die DVG den Fahrplanwechsel nutzt, um auf fünf Buslinien (905, 907, 910, 923, 926) im Abend- bzw. Wochenendverkehr den 30 Minuten-Takt auf Stundentakt auszudünnen und zwei Linienabschnitte im Wochenendverkehr überhaupt nicht mehr zu bedienen. Im Busbereich werden jetzt noch ganze sechs Linien abends alle 30 Minuten bedient, am Wochenende kommt nur die Linie 944 hinzu.

Auch die Fahrplanaufstellung im Detail birgt böse Überraschungen. So ist zwar die Koordination der rheinüberschreitenden Linien von Homberg und Rheinhausen in die Innenstadt recht gut gelungen. Dass aber die beiden Stundentakte zwischen Ruhrort und Meiderich abends und am Wochenende praktisch zeitgleich fahren, zählt ebenso zu den Fehlleistungen

wie die veränderte Fahrplanlage der Linie 901 im 30-Minuten-Takt, wodurch sämtliche Anschlüsse in Mülheim und in Ruhrort verloren gegangen sind. Auch im Duisburger Norden ist der Übergang vom 30-Minuten-Takt der Straßenbahnen auf die Busse in der Mehrzahl der Fälle 15 Minuten und länger.

Da die DVG auch versäumte, ihre Kunden rechtzeitig und umfassend über die Änderungen zu informieren, gab es nach der Fahrpläneinführung in den örtlichen Zeitungen große Leserproteste. Schwerpunkt der Kritik war wie erwartet die Taktverschlechterung auf der U 79, hier fahren bislang noch viele Kann-Fahrgäste, die auch alternativ aufs Auto umsteigen können. Unschwer zu prognostizieren ist, dass demnächst die nächste Sparrunde bei der DVG ansteht, da die jetzt ergriffenen Maßnahmen nicht den erwarteten wirtschaftlichen Erfolg bringen werden. Oder bringt der neue DVV-Chef, der immerhin von den Wuppertaler Stadtwerken kommt, jetzt einen neuen Wind in die DVG?

## BETUWE: SO NICHT!

Von Lothar Ebbers

**REES. Während auf niederländischer Seite die Bauarbeiten an der Betuwe-Neubaustrecke zwischen dem Rotterdamer Hafen und Zvenaar nahe der deutschen Grenze praktisch abgeschlossen sind, die Strecke mit Probefahrten getestet wird und als Betriebseröffnungstermin der 2.1.2007 genannt wird, wird auf deutscher Seite immer noch über Ausbaumaßnahmen an der Anschlussstrecke zwischen Oberhausen und der Grenze bei Emmerich diskutiert und um den Schuldigen für die**

**Verzögerungen gestritten. Mit fast einjähriger Verspätung gegenüber dem ursprünglich geplanten Termin tagte am 8.6.2006 die Arbeitsgruppe der Anliegergemeinden und örtlichen Bürgerinitiativen im Bürgerhaus Rees.**

Für zusätzliche Irritationen hatte Bahnchef Mehdorn bei seinem Auftritt im Verkehrsausschuss des Landtags am 23.3.2006 gesorgt. Unter anderem stellte er die Behauptung auf, das Eisenbahnbundesamt verbiete der Bahn den Bau eines Lärmschutzes, solange die gesetzlichen Grenzwerte bei bestehendem Verkehr noch nicht erreicht seien, und hierfür sei eine mehrjährige Prozedur zur Aufstellung eines LärmAtlas erforderlich. Für den Bau des dritten Gleises sprach er

von „nach dem Jahr 2010 in Richtung 2015“. Außerdem erhob er massive Vorwürfe gegen die niederländische Seite, u.a. sei die Betuwe-Linie nicht in einem europa-kompatiblen Standard gebaut worden und erfordere die Umrüstung der Lokomotiven. Zwar stellen sich seine Äußerungen – bei Licht betrachtet – fast durchweg als eine Mischung aus Halbwahrheiten und Verdrehungen heraus, die politische Wirkung hatte er aber damit erreicht.

### **Niederlande haben fertig**

Bei der Veranstaltung in Rees stellte zunächst ein Vertreter der Betreibergesellschaft der Betuweroute (BREM, ein Gemeinschaftsunternehmen des staatlichen Netzbetreibers Pro Rail und der Hafengesellschaften Rotterdam und Amsterdam) den Stand der Arbeiten vor. Er prognostizierte, dass die Zugzahl im grenzüberschreitenden Güterverkehr von täglich 66 (2005) über 100 (2007) auf 120 (2010) steigen werde. Schwerpunkt des Zuwachses liege im Bereich des Containerverkehrs. Da die Trassennutzungspreise staatlich fixiert würden, habe die Betreibergesellschaft, die für fünf Jahre die Konzession erhalten habe, ein Interesse an möglichst großer Nutzung der Strecke.

Der Vertreter des Landes NRW wies auf die im Jahre 2002 zwischen Bund, Land und DB unterzeichnete Planungs- und Finanzierungsvereinbarung hin, aufgrund der inzwischen eine weitere Übereinkunft zur Übernahme der Planungskosten der DB durch Bund und Land geschlossen werde. Es sei bundesweit einmalig, dass ein Land sich an den Kosten des Ausbaus einer Fernverkehrsschienenstrecke des Bundes beteilige.

### **DB spielt auf Zeit**

Der Vertreter der DB Netz AG konnte die Teilnehmer dann nur desillusionieren. Die eigentliche Planung habe noch nicht begonnen, da die in der Präambel der Vereinbarung von 2002 stehende Vorausset-

zung – die haushaltsmäßige Absicherung des Projektes durch Bund und Land – noch nicht erfüllt sei. Man habe aber bereits 3 Mio. € für Vorarbeiten, u.a. zur Vermessung, ausgegeben. Eine Fertigstellung der Planfeststellungsunterlagen inklusive der notwendigen Umweltverträglichkeitsprüfung benötige noch einige Zeit, so dass man bei Erlangen des Baurechts wohl das Jahr 2010 schreibe. Immerhin sei aber bis dahin die Blockverdichtung abgeschlossen, da durch den Bau und die Finanzierung der neuen elektronischen Stellwerke diese Maßnahme vorab möglich sei. Insofern könne die Strecke den zu erwartenden Verkehr auch aufnehmen. Auf Rückfrage wurde erklärt, dass für den grenzüberschreitenden Abschnitt Zevenaar – Emmerich noch nicht geklärt sei, ob er von der bisherigen Stromversorgung mit 1500 V Gleichstrom auf ein Wechselstromsystem umgestellt werde, so dass für einen durchgehenden elektrischen Zugverkehr ohne Umspannen weiterhin der Einsatz von Mehrsystemlokomotiven erforderlich sein wird. Da auf der Betuwe-Neubaustrecke auch Dieselloks zugelassen sind, wird auch zukünftig mit umfangreichem Einsatz schwerer Dieselloks unter Fahrdracht zu rechnen sein. Ebenso wurde dargelegt, dass der Bau einer Überwerfung südlich des Bahnhofs Oberhausen-Sterkrade zur kreuzungsfreien Ausfädelung der Züge Richtung Oberhausen-Osterfeld Süd mit zur Planung gehöre.

### **Örtliche Planungen blockiert**

Die Teilnehmer aus den Anliegerstädten sparten nicht mit Kritik, wiesen auf die Probleme hin, die durch ständig länger werdende Schließzeiten an den fast 60 Bahnübergängen entlang der Strecke entstünden. So seien die Rettungsdienste nicht mehr in der Lage, innerhalb der geforderten Zeit an allen Einsatzorten zu sein. Planungen zur Beseitigung von Bahnübergängen durch Unter- oder Überführungen seien so lange blockiert, bis die Lage des zu bauenden dritten Gleises und des vereinbarten Lärmschutzes ge-

klärt sei, auch andere kommunale Planungen kämen ebenso wenig voran wie die überfälligen Modernisierung der Bahnhöfe und Haltepunkte.

Da inzwischen gute Aussichten bestehen, dass die Strecke in die nächste mittelfristige Finanzplanung des Bundes aufgenommen wird, nachdem sie in der 66-Projekte-Liste keine Berücksichtigung fand, darf jetzt gehofft werden, dass, wie im Vertrag von 2002 beschrieben, „die Planungen für das Vorhaben kurzfristig eingeleitet werden“.

### **Güterverkehr vor Takt-SPNV**

An der Strecke kann man bereits heute die Folgen des steigenden Güterverkehrs erkennen. Immer wieder werden internationale Güterzüge vor planmäßige Regionalzüge geschoben, und zwar nicht nur Züge mit zeitempfindlichen Just-in-time-Transporten, sondern auch Massenguttransporte wie Kohlezüge. Mit der neuen Eisenbahninfrastruktur-Benutzungs-Verordnung droht hierbei weitere Gefahr, da demnächst bei der Fahrplanaufstellung internationale Züge, also auch unvertaktete Güterzüge, Vorrang haben vor nationalen Taktverkehren. Und immer wieder wird der gesamte Verkehr auf der Strecke durch schadhafte Güterzüge blockiert, und es ist ja hinlänglich bekannt, welche geringe Rückfallebenen im Netz heute noch bestehen, um Züge umzulenken. Zumindest ist die gesamte Strecke inzwischen für Gleiswechselbetrieb eingerichtet, so dass eine Führung über das Gegengleis erleichtert wird.

### **Welches Ziel verfolgt die DB?**

*Wer das Geschehen rund um die Strecke Oberhausen – Emmerich verfolgt, wird den Eindruck nicht los, dass die DB auf Zeit spielt. Strategische Überlegungen des Konzerns wie die Beteiligungswünsche an den Häfen in Hamburg oder Duisburg scheinen bei den Entscheidungen über den Ausbau des Netzes vorrangig beachtet zu werden. Und dies ge-*

*schieht dann zunehmend auf dem Rücken der Anwohner (Thema Lärmschutz) und der SPNV-Kunden entlang der Strecke. Jetzt ist einer der Kernpunkte der Vereinbarung von 2002, die vereinbarte Reihenfolge: erst Lärmschutz, dann Blockverdichtung, dann drittes Gleis, durch die DB ausgehebelt worden. Paradoxiertweise konnte sie dabei von einem Sonderfinanzprogramm des Bundes zum Bau von EstW profitieren. Jetzt kann sich das Bundesunternehmen wieder behaglich zurücklehnen: für die Abwicklung der eigenen Verkehre steht genug Kapazität bereit, der Lärmschutz kann weiter hintangestellt werden, und die Konkurrenz durch andere EVU bleibt überschaubar. Und wenn nach einem integrierten Börsengang der DB AG auch noch private Investoren bei den Investitionsentscheidungen mitreden dürfen, ist der öffentliche Einfluss noch eingeschränkter als zur Zeit.*

*Das Argumentationsmuster der DB ist schon perfide. Erst wenn haushaltsmäßig alles klar ist, wird überhaupt mit den eigentlichen Planungen begonnen. Diese brauchen aber bis zum Erlangen des Baurechts so lange Zeit, dass die ursprünglichen Haushaltsdaten nicht mehr ausreichen. Und dabei muss die DB bestenfalls die Vorplanungen vorfinanzieren, am Ende bezahlen Bund und Land auch die gesamten Planungskosten.*

*Dabei könnte an dieser Strecke ein vorbildlicher Umgang mit Eisenbahninfrastruktur praktiziert werden. Vorsorglicher Lärmschutz statt Lärmsanierung, Einhausung besonders problematischer Durchfahrbereiche auch an der bestehenden Strecke sind Elemente, die auf niederländischer Seite in der Planung berücksichtigt wurden. Denkbar und EU-rechtlich möglich wäre auch eine Staffelung der Trassenpreise nach dem durch das rollende Material verursachten Lärm, damit nicht weiterhin überlaute Dieselloks (insbesondere auch von railion) bei nächtlichen Durchfahrten Tausende Anwohner aus dem Schlaf schrecken.*

## DIE GLOSSE: ACHTUNG IN GELDERN!

Von Wilhelm Hoselmann

**GELDERN. Drei Unfälle in Folge des von der Deutschen Bahn AG neu gebauten Bahnsteigs in Geldern, das reicht! Nein, dass sind drei zuviel! Unser Mitleid gilt den bedauerlichen Verletzten. Diese Glosse richtet sich ausschließlich an die Verantwortlichen der Bahn für die leichtfertig herbeigeführte Gefahr.**

Da sind zunächst mal die vielen alten Menschen, die auf der Strecke RE10 unterwegs sind. Für sie sollte man im Fitness-Center der von der Bahn tangierten Städte ein Bahnsteigkantenerklimmungsgerät aufstellen, damit sie jeweils vor Ihre nächste Bahnreise ein paar Trainingsstunden nehmen können. Danach hüpfen sie dann angstfrei wie junge Sportstudenten in den Talent. Hinein und auch wieder heraus. Aber der tiefe und weite Einstieg in den Zug, hat nicht nur Nachteile. Ein Vorteil ist z.B., wenn man den Zug in letzter Sekunde erreicht. Dann kann man sich von der hohen Bahnsteigkante regelrecht in den Wagen hineinstürzen. Nach dem Sturz sollte man aber nicht versäumen seiner verstreuten „Sieben Sachen“ wieder einzusammeln.

Dann sind da noch die Damen mit dem engen Röckchen. Solange noch keine DB-Reisenden-Kleiderordnung das Tragen solcher gefährlicher Kleidungsstücke überhaupt während der Bahnfahrt verbietet, sollten die Betroffenen folgende Verhaltensregel beachten: "Die Handtasche zwischen die Zähne nehmen, mit beiden Händen den Rock bis weit über die Knie ziehen und dann den Absprung in den Zug wagen." Endlich mal wieder rosige Aussichten im Bahnverkehr. Dann gibt es da noch die Heimkehrer vom Kegelausflug oder auch vom Fußballspiel.

Leicht alkoholisiert stellen sie bei Ein- und Ausstieg eine Gruppe mit hohem Unfallrisiko dar. Aber es ist ja auch nicht einzusehen, dass nur mal wieder die Autofahrer durch eine Promillegrenze benachteiligt sind. Fahrkarten sollte die DB nur noch an solche Reisenden verkaufen, die nach dem Entrichten des hohen Fahrpreises für Alkohol sowieso kein Geld mehr in der Tasche haben. Nach Rauchverbot nun auch Alkoholverbot?

Bei Verstößen gibt es Punkte in Flensburg!

Gute Reise!

# EINE SCHALLENDE OHRFEIGE!

Von Roland Stahl

**M'GLADBACH. „Eine schallende Ohrfeige!“ Dies war mein erster Gedanke, als ich im April den Teil 1 „Ergebnisse der Analyse“ des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Mönchengladbach überflog.**

Ich las mir erst einmal nur die 'Fazits' zu den einzelnen Abschnitten durch. Würde ein Chef so etwas in eine Mitarbeiterbeurteilung schreiben, würden sich beide garantiert vor dem Arbeitsgericht treffen. Hier wurde in kurzen knappen Sätzen die katastrophale Verkehrspolitik der Stadt der letzten Jahre beschrieben.

Auch wenn aus PRO BAHN-Sicht nichts wesentlich Neues in der Analyse steht, so ist es doch erfreulich(?), die eher subjektiven Gefühle und Eindrücke nun durch eine professionelle Analyse bestätigt zu bekommen.

Beauftragt und herausgegeben wurde diese Analyse durch die Stadt Mönchengladbach, erstellt durch BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung in Aachen. Es ist immerhin erstaunlich, dass diese Analyse so offen von der Stadt herausgegeben wird. Dies ist auch ein Zeichen für eine offenere Informationspolitik der Stadtverwaltung im Fachbereich Stadtentwicklung und Planung. Insbesondere liegt dies auch an Herrn Clages, der uns schon bei der Zusammenarbeit am Nahverkehrsplan sehr positiv aufgefallen ist. Hoffentlich wird sich diese Politik auch positiv auf die Verkehrsstrukturen des ÖPNV und nichtmotorisierten Individualverkehr in Mönchengladbach

auswirken. Es gibt viel zu tun. Auch in Zeiten leerer Kassen kann noch einiges bewegt werden.

In den Texten und Zeichnungen der Analyse werden dann viele Details zur heutigen Situation erläutert. Die vollständige Analyse kann von der Internet-Homepage der Stadt ([www.moenchengladbach.de](http://www.moenchengladbach.de)) heruntergeladen werden.

Den für PRO BAHN wichtigen Punkt möchte ich hier herausheben: *ÖPNV: Fazit: Die Stadt Mönchengladbach verfügt über gute Grundvoraussetzungen im ÖPNV. Im Weiteren sollten Optimierungsmöglichkeiten für die einzelnen Teilsysteme insbesondere unter dem Aspekt der Systemverknüpfung geprüft werden.*

Das ist hammerhart.

Übersetzt bedeutet das, dass die Basisinfrastruktur wohl vorhanden ist (Schienen, Straßen, Busse), diese aber nicht oder nur unzureichend verwendet werden. Außerdem wurstelt jedes System für sich. Von den 8 Bahnhöfen haben nur 3 einen richtigen Busanschluss.

Die Fahrzeiten der Busse sind im Vergleich zum MIV für ausgewählte Verbindungen mehr als doppelt so lange. Oft auch dreifach. Auch die Bedienzeiten sind nicht ausreichend.

Zitat: *Ein Vergleich der definierten Bedienungsstandards aus dem NVP Mönchengladbach mit anderen gängigen Bedienungsstandards (z.B. nach den Bedienungsstandards des Verbands Deutscher Verkehrsunterneh-*



men VDV) zeigt, dass zur Normal- und Hauptverkehrszeit die unteren Grenzwerte eingehalten werden. Als nicht ausreichend zu bezeichnen hingegen ist zur Spät- bzw. Schwachverkehrszeiten der standardmäßige 60-Minuten Takt in den dicht besiedelten Bereichen sowie die Möglichkeit der Einstellung der Bedienung in weniger dicht besiedelten Gebieten. Klarer kann das, von PRO BAHN schon lange kritisierte, miserable Busangebot nicht beschrieben werden.

Ein weiteres Fazit möchte ich nicht vorenthalten: *Fahrradverkehr: Derzeit weist das Radverkehrsnetz erheblich Lücken auf.* Dem kann man nichts mehr hinzufügen!

Insgesamt muss man den Mut der Stadt begrüßen, solch eine Analyse mit, aus unserer Sicht, solch katastrophalen Ergebnissen herauszugeben. Hier wird auf eindrucksvolle Weise die in Mönchengladbach ausschließlich aufs Auto ausgerichtete Verkehrspolitik der letzten 40 Jahre mit all ihren negativen Auswirkungen dokumentiert.

## ERNEUERUNG DES KEMPENER BAHNHOFES

**Von Klaus Hegmanns**

**KEMPEN. Weitgehend abgeschlossen sind die Bauarbeiten am Kempener Bahnhof.**

Die moderne Bahnunterführung, die den Zugang zu den Bereichen jenseits der Bahnlinie erleichtert, ist inzwischen eröffnet. Die Stadt finanzierte die Unterführung mit einem Eigenanteil von 350 000 Euro mit. Die 4,7 Millionen Euro Kosten wurden mit 3,25 Millionen Euro vom Land gefördert, der Rest kam von der Bahn. Die zwei Millionen zusätzliche Kosten rund um die Unterführung teilten sich Stadt Kempen und die Bahn. Die Stadt übernimmt freiwillig zusätzliche finanzielle Lasten, weil ihr dieses Gebiet besonders am Herzen liegt. Sie legt Wert auf Qualität. Das gilt für die Pflasterung, für das Geländer aus Edelstahl ebenso wie für die Beleuchtung, für deren Gestaltung eigens ein Lichtplaner zu Rate gezogen wurde. Die Kosten für die Reinigung und den Winterdienst werden von der Stadt übernommen. Eine zusätzliche Park & Ride-Anlage zu der bereits vorhandenen und viel genutzten entsteht nördlich vom Bahnhof. 120 zusätzliche Stellplätze verdoppeln das Angebot. Zwei "Torhäuser"

in direkter Bahnnähe sollen entstehen, die als Bürohäuser genutzt werden können. Vom Bahnhofstunnel aus wird die Stadt eine grüne Verbindungsachse Richtung Arnoldstraße schaffen. Wo die alte Baustraße war, soll eine gepflegte Grünfläche mit Gehwegen aus dem gleichen Material wie bei der Bahnunterführung angelegt werden.

Am Busbahnhof wurde ein alter Brunnen entfernt und durch eine Anzeigentafel ersetzt, welche zukünftig die Abfahrenden Buslinien anzeigen soll. Im Moment befindet sich die Anlage im Probetrieb. Eine Erweiterung der Park & Ride Anlage im Bereich Finanzamt ist wegen fehlender Finanzmittel auf Eis gelegt worden.

**Neuer Bahnhof besser auch für Behinderte**

Erste Station: Fahrkarten-Automat. Für Rollstuhlfahrer sind die wenigen Stufen zwischen Busbahnhof und Gleis ein noch unüberwindbares Hindernis. Man muss einmal ums Bahnhofsgebäude herum, zwischen Taxi-Zentrale und altem Kiosk durch. Die alten, unebenen Steine am Gleisende halten Rollstuhlfahrer als erstes auf. "Das wird demnächst alles noch neu



gepflastert", verspricht Torsten Schröder, Leiter des Tiefbauamtes.

Hindernis Fahrkartenautomat: Der Weg zum Ticket-Automaten ist lang, aber ebenerdig und relativ problemlos. Eine Fahrkarte wird ein Rollstuhlfahrer hier aber selten lösen können: Der Automat hat einen "Touchscreen" statt Knöpfe berührt man direkt die Schrift auf dem Monitor. Auf dem Bildschirm kann man nichts erkennen. Auch Nichtbehinderte haben bei ungünstiger Sonneneinstrahlung Probleme mit den Automaten. Man sieht nichts. Der glatte Schirm hilft auch einem Blinden nicht weiter und sind auf Begleitpersonen angewiesen oder müssen, den Fahrschein im Bahnhof zu kaufen oder während der Fahrt nachzulösen.

### Lob und Tadel

Der Bahnhof ist ein Schmuckstück geworden. Das muss man nun mal sagen! Einiger Verbesserungen werden offenbar noch in Angriff genommen. Auch Kempens ehrenamtlicher Behindertenbeauftragter Wolfgang Reinsch wurde bei

den Planungen zum Bahnhof mit einbezogen.

Doch leider gibt es auch Punkte die durchaus einmal kritisch angesprochen werden:

Während das Bahnhofsgebäude von Außen ein wahres Schmuckstück ist, ist der Aufenthalt im Bahnhofscafe eine Zumutung für Nichtraucher! Hier wird gedampft, was das Zeug hält. Ein Rauchverbot gibt es hier nicht, so das viele Bahnpendler lieber in der Kälte stehen, statt im Nikotinqualm vergiften. Weitere Ärgernis ist die Bahnhofsuhr im Gebäude. Die installierte Uhr ist keine Funkuhr und auch nicht gerade die genau. Zur Zeit läuft sie fast 10 Minuten vor. Offenbar will man somit die Verspätungen der Regionalbahnen vertuschen.

Weiterhin kritisch sind die Anschlüsse der Busse ab Bahnhof Kempen. Während Werktags DB Regio im Halb-Studentakt fährt, besteht im Busverkehr nur ein Studentakt. Neu errichtete Wohngebiete und auch das stetig wachsende Industriegebiet werden nur unzureichend vom Bahnhof aus bedient.

## QUO VADIS, NVN?

### Von Lothar Ebbers

**DÜSSELDORF/WESEL. Am 27. Juni fand im Düsseldorfer Landtag eine Veranstaltung der CDU-Landtagsfraktion über „Regionale Kooperation im Öffentlichen Nahverkehr“ statt. Dabei wurde das im Auftrag des MBV erstellte Gutachten zur Neuorganisation der Trägerschaft im Nahverkehr in NRW vorgestellt.**

Während die anderen mittleren und kleineren Kooperationsräume (AVV, ZRL, ZVM, VVOWL, NPH und ZWS), deren Weiterbestehen durch die Empfehlungen der Gutachter gefährdet ist, sowohl durch ihren Geschäftsführer als auch die politische Spitze – Vorstandsvorsteher

bzw. Stellvertreter – vertreten waren und sich deutlich äußerten, glänzte der Nahverkehrszweckverband Niederrhein (NVN) – durch totale Abwesenheit. Einzig die Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) war durch Herrn Rauschkolb vertreten.

Über die Inhalte des Gutachtens, die vorgesehene zukünftige Rolle und Struktur der Zweckverbände und die PRO BAHN-Position dazu werden wir in einem der nächsten NiederrheinInfos berichten. Vielleicht haben bis dahin auch der NVN und die in ihm vertretenen Parteien eine Position zu dem Thema gefunden. Angesichts anderer Nichtleistungen des NVN, so bei der RB 34 (Der Arnheimer) oder bei der Aufstellung der IGVP (hierzu hatte der NVN als Träger der SPNV-Projekte

weder im Regionalrat Düsseldorf noch bei der Landtagsanhörung, zu der er geladen war, irgendeine Stellung bezogen), muss die Frage aus der Überschrift viel-

leicht umformuliert werden in „Ubi es, NVN?“

(Für Nicht-Lateiner: Quo vadis? = Wohin gehst Du? Ubi es? = Wo bist Du?)

## **IHRE ANSPRECHPARTNER IM PRO BAHN REGIONALVERBAND NIEDERRHEIN:**

### **Vorsitzender:**

Ekkehard Starke  
Haagstraße 14, 47441 Moers  
Tel: 02841 / 9391280  
e-Mail: ProBahnStarke@aol.com

### **Vorsitzende der Bezirksgruppen:**

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

**BG 2:** Hubert Dieregsweiler  
Schopenhauerstraße 3, 47447 Moers  
Tel: 02841 / 323 82

**BG 3:** Joachim Meyer  
Oberdießemer Straße 50, 47805 Krefeld  
Tel und Fax: 02151 / 39 44 42

**BG 4:** Dipl.-Ing. Frank Michalzik  
Bahnhofstraße 85 a, 46499 Hamminkeln  
Tel: 028 57 / 91 59 92

**BG5:** offen

**BG 6:** Roland Stahl  
Adresse siehe Schriftführer

**Schatzmeister:** Martin Wenzel,  
Wagnerstraße 1a, 47239 Duisburg  
Tel: 0151-12753953

**Schriftführer:**  
Roland Stahl, Myllendonker Straße 52,  
41065 Mönchengladbach  
Tel: 02161 / 65 09 14,  
Fax: 0211 / 798 1143,  
e-Mail: BG6@probahn-niederrhein.de

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

**e-Mail:** [info@probahn-niederrhein.de](mailto:info@probahn-niederrhein.de)

**Ansprechpartner:** David Van der Grinten, Herderstr. 46, D-47533 Kleve  
e-Mail: [webmaster@probahn-niederrhein.de](mailto:webmaster@probahn-niederrhein.de)

### **Impressum:**

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

**Auflage:** 300 Exemplare

**Erscheinungsweise:** 4x jährlich

**V.i.S.d.P.:** Matthias Oomen, Rabenweg 11, 46487 Wesel  
[niederrhein-info@probahn-niederrhein.de](mailto:niederrhein-info@probahn-niederrhein.de)

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

**Redaktionsschluss:** 16. Juli 2006

**Nächste Ausgabe:** Anfang Oktober 2006

**Redaktionelle Beiträge** sind uns immer willkommen! Bitte an Matthias Oomen, Adresse siehe oben

**Einsendeschluss:** Mitte Sep. 2006

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

| August 2006 |       |  |   | Oktober 2006          |       |   |   |   |       |   |   |
|-------------|-------|--|---|-----------------------|-------|---|---|---|-------|---|---|
| Mi 02.      | 17.00 | BG Kleve,<br>FGZ Bahnhof Goch  | 1 | Mo 21.                | 19.00 | Gesprächsrunde ÖPNV<br>ADFC-Geschäftsstelle,<br>47058 Duisburg, Mülheimer Str. 91 (Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min. Fußweg vom Hbf). | 5 | Mi 04.  | 17.00 | BG Kleve,<br>FGZ Bahnhof Goch   | 1 |
| Di 08.      | 19:30 | Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof  | 4 | <b>September 2006</b> |       |   |   | Di 10.  | 19:30 | Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof   | 4 |
| Mi 09.      | 18.00 | Krefeld, Gaststätte "Kulisse" im alten Fabrikgebäude Heeder, Virchowstr. 130, Krefeld (zu erreichen vom Hauptbahnhof über den Südeingang, in Sichtweite). Nach Möglichkeit vorher anrufen. Telefon berufl.: 02151/574136 oder privat 02151/394442. | 3 |                       |       |   |   | Mi 06.  | 17.00 | BG Kleve,<br>FGZ Bahnhof Goch   | 1 |
| Do 10.      | 19.00 | Moers, „Artemis“, Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, nach der Ampel 2. Haus auf der linken Seite.  | 2 | Di 12.                | 19:30 | Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof   | 4 | Do 12.  | 19.00 | Moers, „Artemis“, Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, nach der Ampel 2. Haus auf der linken Seite.                                   | 2 |
| Di 15.      | 18.45 | Mönchengladbach, Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann erste Möglichkeit rechts um die Ecke; am Überlandbusbahnhof)  | 6 | Mi 13.                | 18.00 | Krefeld, Gaststätte "Kulisse" siehe August  | 3 | Mo 16.  | 19.00 | Gesprächsrunde ÖPNV<br>ADFC-Geschäftsstelle,<br>47058 Duisburg, Mülheimer Str. 91 (Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min. Fußweg vom Hbf). | 5 |
|             |       |  |   | Do 14.                | 19.00 | Moers, „Artemis“, Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, nach der Ampel 2. Haus auf der linken Seite.                                   | 2 | Di 17.  | 18.45 | Mönchengladbach, Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann erste Möglichkeit rechts um die Ecke; am Überlandbusbahnhof)                 | 6 |
|             |       |  |   | Mo 18.                | 19.00 | Gesprächsrunde ÖPNV<br>ADFC-Geschäftsstelle,<br>47058 Duisburg, Mülheimer Str. 91 (Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min. Fußweg vom Hbf). | 5 | Terminplan gültig von August 2006 bis zum Oktober 2006.<br>Alle Termine und aktuelle Änderungen sind auch im Internet unter <a href="http://www-probahn-niederrhein.de/termine">www-probahn-niederrhein.de/termine</a> zu finden. |       |   |   |
|             |       |  |   | Di 19.                | 18.45 | Mönchengladbach, Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann erste Möglichkeit rechts um die Ecke; am Überlandbusbahnhof)                 | 6 |   |       |   |   |