

PRO BAHN



**REGIONALVERBAND
NIEDERRHEIN e.V.**

NiederRhein*info*

Geschäftsstelle Finkenstraße 5, 47057 Duisburg

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

E-Mail: ProBahnStarke@aol.com

17. Jahrgang

Nr. 4

September/
Oktober 2002



Neue Loks für den schnellen Nahverkehr: Die 146er können bis zu 160km/h

Inhalt:

Vorwort der Redaktion

Zwischenbilanz: Kleve - Nimwegen

Union will Bahnkonzern zerschlagen

Bericht aus der Bezirksgruppe 3

Paris per Velo und ÖPNV

Lkw Hauptträger unseres Wohlstands

Zum neuen Preissystem der DB AG

BahnCard-Rabatt bei Verbundtarifen

Kurz gemeldet

Termine

Vorwort der Redaktion

Liebe Leserin, lieber Leser, auch dieses mal wird die aktuelle Ausgabe des Niederrhein-Infos von mir alleine erstellt. Aber ich habe jetzt tatkräftige Hilfe von vielen PB-Mitgliedern in Form von Artikeln erfahren. So fällt es mir schon fast wieder schwer, die Auswahl zu treffen, um einerseits über alles zu berichten, andererseits keinen fleißigen Schreiber zu vergraulen, wenn sein Artikel nicht erscheint. Ich möchte mich hier am Anfang schon bei de-

nen entschuldigen, deren Artikel nicht in dieser Ausgabe berücksichtigt wurde, oder nur gekürzt erschien. Ich hoffe auch dieses mal wieder, dass für jede(n) Leser/in das Niederrhein-Info interessant und kurzweilig ist.

Ich verbleibe mit dem Hinweis auf die Jahresversammlung am 28.9.2002 in Duisburg (siehe letzte Seite). Vielleicht sehen wir uns.

Roland Stahl

Zwischenbilanz: Reaktivierung Kleve - Nimwegen

Tiefschlag aus Kleve

Schon seit Jahren fordern nicht nur PRO BAHN, sondern auch unsere niederländischen Freunde von der Vereinigung „*Belangengroep*“ die Wiederinbetriebnahme der grenzüberschreitenden Strecke Kleve – Nimwegen.

Es fehlt auch nicht an Lippenbekenntnissen der Politiker – allein, wie so oft sind auch hier Reden und Handeln zweierlei Dinge: Wie sollte man sonst die Absicht der Stadt Kleve interpretieren, im Zuge des geplanten Umbaus der Klever Unterstadt einfach einen ca. 100m langen Trassenabschnitt dieser Strecke so zu verändern, dass dort – wenn überhaupt - nur noch ein Bahnverkehr mit Einschränkungen stattfinden könnte und die erhoffte dringen notwendige Streckenreaktivierung stark behindert, wenn nicht gar

auf den St. Nimmerleinstag verschoben wird?

Unsere BG1 hat – nachdem die Absicht der Stadt Kleve offenbar – sich zusammen gesetzt und den nachfolgenden *Brandbrief* verfaßt und an den Bürgermeister der Stadt Kleve und alle politischen und öffentlichen Entscheidungsträger gesendet.

Wir haben über 70 (in Worten: siebzig!) dieser Briefe verschickt: Außer an den Bürgermeister auch an sämtliche 44 Gemeinderäte der Stadt Kleve (persönlich!), an die Verantwortlichen der Verwaltung, den Nahverkehrsverband Niederrhein, Bürgermeister betroffene Nachbargemeinden, Wirtschaftsförderer, die Euregio usw. usf.

Die Reaktion darauf war ernüchternd: Von den Klever CDU-

Gemeinderats-Mehrheitsfraktion (immerhin 25 Gemeinderäte!) kam nicht eine einzige Reaktion – kein Anruf, kein Brief, weder etwas Positives noch Negatives (wobei das Ignorieren unseres Anliegens natürlich negativ genug ist...).

Im Gegensatz dazu steht die postwendende Antwort der SPD-Gemeindefraktion, die zumindest grundsätzliche Übereinstimmung mit unserem Anliegen signalisiert.

Der Bürgermeister selbst hat sich erst nach 2(!) Monaten (auf subtilen Druck der Presse hin...?) zu einer Antwort an uns durchgerungen...

Die Antwort selbst hat uns enttäuscht: Wir vermissen darin ein klares Bekenntnis zu der Streck einschließlich einem machbaren Betriebskonzept

unter Berücksichtigung des geplanten Umbaus der Klever Unterstadt. Und der Rest der angeschriebenen Politiker/Entscheidungsträger, usw? Nichts, keine Reaktion --- das hätten wir so nicht erwartet...

Trotzdem werden wir am Ball bleiben: Demnächst soll eine Bürgerbeteiligung in Bezug auf den Umbau der Klever Unterstadt stattfinden (bei der wir uns natürlich zu Wort melden werden), und auch bei der Presse werden wir *nachladen*.

Vielleicht gelingt es uns doch noch, einigen Verantwortlichen und vor allem den Bürgern die Augen zu öffnen und davon zu überzeugen, dass es hier um mehr geht als nur ein lokales Problem...

Manfred Beyer (BG1 Kleve)

Schreiben der BG1 an den Bürgermeister der Stadt Kleve vom 12.4.2002:

Betrifft: Neuordnung der Unterstadt in Kleve, Umbau Kirmesplatz und Bendsdorfstraße

Sehr geehrter Herr Joeken, im Zusammenhang mit Ihrer Funktion als Bürgermeister der Stadt Kleve wenden wir uns persönlich an Sie, da im Verlauf des geplanten Umbaus der Klever Unterstadt ein schwerwiegender Eingriff in die dort liegende Bahntrasse von Kleve über Kranenburg nach Nimwegen vorgesehen ist.

Geplant ist die Entfernung bzw. Einebnung der Trasse auf einer Länge von ca. 100m und der Abriss der Brücke über die Bahn an der Bendsdorfstraße. Stattdessen soll ein höhengleicher Bahnübergang vorgesehen und für eine spätere Inbetriebnahme der Bahnstrecke ein sogenannter „Infrastruktursicherungsvertrag“ abgeschlossen werden.

Doch welche Folgen haben diese Eingriffe für die Stadt und den Kreis Kleve? In welchem Widerspruch stehen diese Entscheidungen zur heutigen Entwicklung?

In einem zusammenwachsenden Europa sind grenzüberschreitende Verbindungen, wie die Bahnstrecke Kleve-Nimwegen von größter Bedeutung. Es widerspricht dem Gedanken der Euregio, die eine Verständigung über die Grenzen hinweg zum Ziel hat, dass diese Verbindung zwischen den beiden Ländern an irgendeiner Stelle unterbrochen wird. Dies sehen auch die Niederländer so: Seit vielen Jahren schon existiert dort die Vereinigung „Belangengroep“, die es sich zum Ziel gesetzt hat, die grenzüberschreitende

Bahnverbindung von Nimwegen nach Kleve wieder neu zu beleben.

Auch der Tourismus am Niederrhein gewinnt immer mehr an Bedeutung. So sind die Übernachtungszahlen in den letzten Jahren stark gestiegen. Die Stadt hat die einmalige Möglichkeit, mit einer wiederbelebten grenzüberschreitenden Bahn noch mehr Menschen auf diese Stadt aufmerksam zu machen. So plant der Verein „Rheindampf“ Dampfbahnenfahrten zwischen Kleve und den Niederlanden, wie sie bereits am diesjährigen Dreikönigstag von Kleve nach Xanten und zurück mit großem Erfolg durchgeführt wurden.

Immer wieder werden Infrastrukturmaßnahmen mit der Verbesserung der Lebensqualität verbunden. So ist es auch bei dieser Bahnlinie. Eine schnelle Verbindung in die Niederlande und das Ruhrgebiet, demnächst vielleicht sogar zum Flughafen Laarbrück! Zusätzlich lassen sich hierdurch Arbeitsplätze schaffen und sichern. Eine durchgehende Verbindung setzt Kleve in den Mittelpunkt und lässt die Stadt nicht in ihrer Randlage versauern.

Dass nicht nur wir von PRO BAHN so denken, zeigen die parteiübergreifenden verkehrspolitischen Zukunftsplanungen des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR). Der hat die Strecke von Kleve nach Nimwegen (wie auch die Linie von Xanten nach Kleve) in sein Zielnetz 2015 aufgenommen. Zudem ist die Bahnlinie im Nahverkehrsplan des Landes Nordrhein-Westfalen enthalten und erhält rückwirkend ab 01.01.02 einen neuen von der Bezirksregierung unterstützten Trassensicherungsvertrag. Dass solche Entwicklungen sehr schnell gehen können, zeigt die Strecke von Gronau nach Enschede. Diese wird jetzt mit großem Er-

folg im 30Minuten-Takt betrieben. Hier hat sich der Kreis Steinfurt immens für diese Reaktivierung, der seit 1981 stillgelegt Strecke, eingesetzt – warum sollte das nicht auch im Kreis Kleve möglich sein?

Unter diesen Aspekten ist es für uns unverständlich, dass anstelle der Bendorpstraßenbrücke ein höhengleicher Bahnübergang installiert werden soll. Bei einer Wiederinbetriebnahme der Bahnlinie und einem möglichen Takt von 30 Minuten (siehe Zielnetz 2015), wären die Schranken mindestens 4mal in der Stunde geschlossen und das für jeweils 5 Minuten!!! Bei einem höhengleichen Bahnübergang wäre der Verkehrsinfarkt bei einer so hoch frequentierten Straße vorprogrammiert. Es ist daher nicht verwunderlich, dass zurzeit beschränkte Bahnübergänge durch Brücken oder Unterführungen ersetzt werden, wie zum Beispiel in Weeze, Kevelaer, Gelder, ...

Und bedenken Sie bitte: Bei einer Wiedereröffnung der Bahnlinie nach Kranenburg / Nimwegen verpflichtet sich die Stadt Kleve per Infrastruktursicherungsvertrag, alle im Zuge des Umbaus der Unterstadt getroffenen Baumaßnahmen, die der Wiederaufnahme des Bahnbetriebs entgegenstehen, rückgängig zu machen – hat die Stadt Kleve so viel Geld?

Daher bitten wir Sie: Überdenken Sie einmal Ihre Position zum Umbau der Klever Unterstadt und lassen Sie nicht zu, dass die Zukunft der Bahnverbindung nach Kranenburg und Nimwegen im wahrsten Sinne des Wortes „verbaut“ wird!!

Union will Bahnkonzern zerschlagen

TRANSNET warnt vor "frostigem Winter" – Widersprüche bei CDU/CSU

Berlin, 12.09.2002 (BA)

Die TRANSNET hat scharfe Kritik an Plänen der Union geübt, nach einem möglichen Regierungswechsel den Bahnkonzern zu zerschlagen und in diesem Zusammenhang Netz und Betrieb zu trennen. "Damit werden längst beendete überflüssige Diskussionen wieder aufgewärmt", erklärte TRANSNET-Chef, Norbert Hansen. Der Gewerkschaftsvorsitzende kündigte einen "frostigen Winter" an, sollten CDU/CSU dieses Vorhaben umsetzen wollen. Es werde dann umgehend zu "massiven Protesten" kommen.

Hansen verwies darauf, daß die Union in dieser Frage ein "wahres Bäumen-wechsel-dich-Spiel" veranstalte. Während Kanzlerkandidat Edmund Stoiber noch im April erklärt habe, er wolle keine Trennung, "stellt sein Verkehrsmann Dirk Fischer schon wieder andere Weichen." Ein solches Verwirrspiel sei eine "bodenlose Unverschämtheit."

Entweder mache in der Union jeder was er wolle, oder die Wähler sollten bewußt im Unklaren gelassen werden. Er hoffe, daß Deutschland von einem möglichen Verkehrsminister Fischer verschont bleibe. "Dieser Mann entwickelt sich mit allem, was er über den Schienenverkehr erzählt, zum wahren Bahnfeind."

Noch einmal machte Hansen deutlich, daß es für die beabsichtigte Trennung von Netz und Betrieb keine Notwendigkeit gebe. "Außerdem darf dieses hochsensible und komplexe System nicht zerstört werden." Der TRANSNET-Vorsitzende gab zu bedenken, daß täglich 38.000 Fahrten über die deutschen Gleise manövriert werden müßten. Auch eine neue Regierungskommission zur Vollendung der Bahnreform sei überflüssig. "Die Reform ist auf dem Weg, jetzt sollten die Vorschläge der Task-Force umgesetzt werden", sagte Hansen.

Quelle: news.bahnaktuell.net

Bericht aus der Bezirksgruppe 3

Wenn etwas in Krefeld in Sachen Schienenverkehr für Aufregung sorgt, ist es das Thema "Eiserner Rhein". Zugegeben, zur Mitte des Jahres ist es doch etwas ruhiger darum geworden. Dafür sorgt jetzt die geplante Flugrouten-Änderungen, die ebenfalls Krefelder Gebiete tangieren, für Adrenalin-Stöße. Solange Belgien und

die Niederlande ihre Streitigkeiten um alte Gesetze nicht beigelegt haben und auch die Finanzierung des Tunnels in Roermond nicht geklärt ist, dürfte die Luft vorerst etwas heraus sein. Anfang des Jahres gab es erste Gerüchte um mögliche Taktausdünnungen bei den Straßenbahnen. Bestätigung-

gen gab es nach Anfragen bei offiziellen Stellen nicht, allenfalls war von variablen Taktfolgen die Rede. Da auch aus der Presse nichts zu entnehmen war (kein Vorabinformations, keine Fahrpläne), kamen die Änderungen dann doch zum 15.06.02 sehr überraschend. Tatsächlich traten die größten Änderungen samstags bei den Straßenbahnen (alle Linien zwischen 8.30 Uhr und 19.00 Uhr 15-Min. Takt, vorher und nachher 30-Min. Takt) ein, aber auch bei den Buslinien wurde der Rotstift angesetzt (z.B. 052, 059, BVR-Linien).

PRO BAHN hat in einem offenen Brief an die Stadtratsfraktionen u.a. die Einführung des neuen Fahrplans kritisiert, insbesondere auch die weiterhin un-

befriedigende Anbindung zur DB (Stichwort ITF). Seltsamerweise wurde keine Kritik aus der Bevölkerung laut (zumindest nicht über die Presse).

Weiterhin schwer hat es die städtische Eisenbahn Krefeld. Die ständig abnehmenden Tonnagen hofft man durch Beitritt zur "Organisation Netzwerk Eisenbahnlogistik NRW" (Zusammenarbeit mit anderen Privatbahnen in NRW) kompensieren zu können. Kürzlich war der Presse zu entnehmen, daß die Stadt prüfen lassen will, ob eine Übernahme durch die SWK sinnvoll ist.

Joachim Meyer

Paris per Velo und ÖPNV

Von Donnerstag, den 15.08. - Sonntag den 18.08.2002 war ich als Mitglied einer Gruppe in Paris. Hinfahrt und Rückfahrt ab Düsseldorf Hbf. mit dem Thalys - leider ist der Wagenanzeiger verkehrt herum, der Zug stand mal wieder - wie im Vorjahr falsch, mit dem Erfolg, dass ein Gewusel auf dem Bahnsteig einsetzte Abfahrt pünktlich 07:31, Bereitstellung um 07:15.

Von Düsseldorf über Köln nach Aachen über die Ausbaubaustelle, dort dann nach Lüttich über die belgische Hauptstrecke, teilweise wegen Baustellen mit 60 km/h, ab Brüssel Midi dann auf die Neubaustrecke nonstop nach Paris Nordbahnhof.

Von dort mit der Metro zur Unterkunft-Entdeckung, die Schilder für Hinweise

am Bahnhof, auf den Stationen am Notfallknopf und in den Zügen der Metro an den Türen sind mehrsprachig, darunter auch in Deutsch - es geht doch !!!

Fahrstil des Metropersonals nur zwischen voller Beschleunigung und Stopp, mit der Gummimetro (die Züge haben Michelin Reifen) wird dann buchstäblich ein heißer Reifen gefahren - mit entsprechendem Gummiabrieb und Geruch.

Sämtliche Busse von Renault haben Katalysator - es geht auch hier!!!, und die getrennten Fahrspuren sind für Busse, Taxis und Fahrräder reserviert - Klasse, mit dem Fahrrad in einer Gruppe von 21 Personen rund um den Triumphbogen an der Champs Elysees.

Überall auf den Bahnhöfen Kameras und Sicherheitspersonal, an größeren Monumenten und in Parks sowieso, selbst auf dem Friedhof, wobei in den Parks Personal umhergeht und scheinbar - mit Funk und Handy bewaffnet, teilweise Handschellen und Gummiknüppel griffbereit - unbeteiligt zusieht. Niemand wurde belästigt, keiner raste mit Skateboards durch die Parks. Die Parks und der Friedhof werden abends abgeschlossen. Dies wäre auch etwas für uns, was die Parks betrifft...

Die Polizei (Verkehrspolizei, Police Nationale, Gendarmerie, und CRS Spezialeinheiten) ist überall präsent, Verkehrssünder werden immer mit drei Mann zugleich behandelt, oder ersatzweise mit zwei weissen Mäusen auf BMW Motorrad und auch sonstige Personen, die sich nicht entsprechend der Gesetze benehmen, werden sofort einkassiert, das geht zack-zack - vorbildlich. Somit war abends Ruhe und zwar überall flächendeckend. - keine Chance für den Würger von Wolfenbüttel..... Die Waffe kann man Polizi-

sten nicht entreissen, diese ist fest an einem Spezialkabel mit dem Waffenhalter verbunden...

Die Rückfahrt auch wieder pünktlich, das Personal äußerst zukommend, auch die Klimaanlage wurde entsprechend unseren Wünschen auf der Hinfahrt eingestellt, nur der Restaurantservice ist dass, wovon Mehdorn träumt, eine Hochgeschwindigkeitsfrittenbude ohne Pommes frites (Kaffee, Tee, Kleine Pizza, kalte Getränke: Wein, Bier, Cola, Limo. und noch etwas mehr), aber alles im SelfService, und nur im Bistrowagen erhältlich – nur dort konnte man auch seinen Müll wieder entsorgen.

Übrigens, sollten Sie sich in der Metro verlaufen - -kein Problem, das Personal kann auch Englisch!!! Und hilft auch, wenn der Automat streikt, so etwas kenne ich von der DB AG nicht...

Fazit: Paris ist eine Reise wert, nicht nur aus Gründen des ÖPNV!!!

Michael Kraus

Lkw Hauptträger unseres Wohlstands

Die Bundesvereinigung Deutscher Handelsverbände (BDH) hält den Lkw als Hauptträger des Wohlstandes. Daher wird von der Regierung eine politische Weichenstellungen hin zum Lkw gefordert. Die von Rot-Grün verfolgte Strategie einer Verkehrsverlagerung auf Bahn und Schiff sowie der Verteuerung von Strassentransporten durch Ökosteuern und Lkw-Maut sei dazu untauglich, sagte der Verkehrs-

experte des BDH, Gerhard Riemann. "An Stelle einer ideologisch verblendeten Verlagerungsdebatte brauchen wir von der Politik ein Bekenntnis für den Lkw als Hauptträger unseres Wohlstandes", forderte Riemann.

Er verwies auf Schätzungen, wonach bis 2015 ein Verkehrswachstum von 70 Prozent prognostiziert wird. Im Zuge der EU-

Osterweiterung könne sich Deutschland zur Drehscheibe für Handel und Verkehr im Herzen Europas weiterentwickeln. Darin lägen gewaltige Chancen. Die Möglichkeiten von Bahn und Schiff, zusätzliche Transporte aufzunehmen, seien aber schon deshalb begrenzt, weil die meisten Unternehmen eben keinen Bahnhof oder Hafen hätten. Damit bleibe der Lkw zur Verteilung der Güter unersetzlich. Eine Verzahnung der unterschiedlichen Verkehrsträger und Bündelung

der Warenströme seien dabei schon heute üblich. "Eine Konkurrenz zwischen Strasse und Schiene gibt es nicht, wie uns Umweltverbände und Politik glauben machen wollen", sagte Riemann. Denn 75 Prozent der Lkw-Fahrten liefen im Nahbereich von bis zu hundert Kilometern und könnten nicht von der Schiene übernommen werden.

(Quelle: eurailpress)

3 Meldungen zum neuen Preissystem der DB AG

Hier sind 3 Meldungen zum neuen Preissystem der DBAG.

Neue Preise werden am 9. Oktober vorgestellt – Bahn informiert umfangreich

Am 9. Oktober stellt die Bahn der Öffentlichkeit die neuen Preise vor. Ab diesem Tag – und damit Wochen vor dem Start des Vorverkaufs – stehen den Kunden mehrere Möglichkeiten zur Verfügung, sich zu informieren.

InfoCounter in den ReiseZentren der größten Bahnhöfe und eine spezielle Telefonhotline bieten eine persönliche Auskunft zu den neuen Preisen. Eine CD-ROM informiert über die ab dem 15. Dezember gültigen Fahrpläne und Preise. Außerdem werden die neuen Preise im Internet abrufbar sein. Das neue Preissystem der Deutschen Bahn stellt ein wesentliches Reformvorhaben des Unternehmens dar.

Durch die Einführung einer übersichtlichen Preisstruktur wird der Zugang

zum System Bahn wesentlich erleichtert.

Quelle: news.bahnaktuell.net

Vorverkauf für das neue Preissystem startet am 1. November

Am 1. November 2002 startet die Deutsche Bahn den Vorverkauf von Fahrkarten und BahnCards des neuen Preissystems. Erster Geltungstag ist der 15. Dezember. Für den Vorverkauf stehen bundesweit Reisezentren, Reisebüros mit DB-Lizenz und der telefonische ReiseService der Bahn bereit. Auch ein Teil der 3.000 Fahrkartenautomaten für den Fernverkehr wird bereits am 1. November für das neue Preissystem eingerichtet. Der Vorverkauf im Internet unter www.bahn.de beginnt am 1. Dezember.

Fahrkarten und BahnCards mit dem ersten Geltungstag bis einschließlich 14. Dezember können noch nach dem alten Preissystem

erworben werden. Sie behalten ihre volle Gültigkeit.

Quelle: news.bahnaktuell.net

Neues Preissystem bringt Umsatzplus

Von dem neuen Preissystem der DB AG, das ab Dezember 2002 gelten soll, erwartet die DB AG ein Umsatzplus von drei Prozent. Dies sagte Marketing-Vorstand Hans Koch in einem Interview der Süddeutschen Zeitung. Im Fernverkehr wären dies 100 Mio. EUR im Jahr. Koch hofft aber, durch eine höhere Auslastung der Züge den Umsatz noch weiter steigern zu können. Schwierig werde es allerdings, den Fahrgästen das neue

Preissystem zu verdeutlichen, gab Koch zu. Schließlich sei Bahnfahren ab Dezember nicht mehr so einfach wie bisher - "160 Jahre lang haben wir den Menschen erklärt, Bahnfahren heißt, zum Bahnhof gehen, Fahrkarte kaufen, einsteigen", das gelte so nicht mehr. Koch nennt das das "intelligente Bahnfahren".

Quelle: eurailpress

Gerade bei der letzten Meldung drängt sich die Frage auf: Warum muss ich zum Bahnfahren jetzt noch intelligenter werden, wenn doch das PEP so einfach ist?

BahnCard-Rabatt bei Verbundtarifen erhalten, MobilCard entwickeln

PB-NRW Pressemitteilung vom 13.09.2002

In den westfälischen Verkehrsverbänden ist es schon beschlossene Sache, am Niederrhein wird ein gleichlautender Beschluss erwartet: Der BahnCard-Rabatt für Verbundfahrausweise entfällt. Inhaber der BahnCard zahlen damit für den Einzelfahrausweis 66 Prozent mehr.

"Das ist ein harter Schlag für Bus- und Bahnstammkunden", wendet sich der Vorsitzende des Fahrgastverbands PRO BAHN, Oliver Stieglitz, gegen die Entscheidung von DB und Verkehrsverbänden. Besonders verärgert ist man bei PRO BAHN über die fehlende Initiative von NRW-Verkehrsminister Schwanhold. "Noch im März 2000 hat der Minister das Ziel formuliert, die

Gültigkeit der BahnCard als Kundenkarte auf alle Verbände auszuweiten. Die Anerkennung übergreifend in Bus und Bahn wurde damals als Vorteil genannt, um den von 50 auf 40 Prozent abgeschwächten Rabattsatz beim Ticketkauf mit BahnCard zu rechtfertigen."

Zum 15. Dezember wird die BahnCard im Verbundverkehr wertlos. Im verbundübergreifenden Schienenverkehr wird der Rabattsatz statt derzeit 50 Prozent auf 25 Prozent halbiert. Bundesverkehrsminister Bodewig, verantwortlich für die Deutsche Bahn AG, und sein NRW-Amtskollege Schwanhold, zuständig für den Nahverkehr im Land NRW, tragen dafür die politi-

sche Verantwortung. Aus Sicht von PRO BAHN scheint mit der saftigen Preiserhöhung ein Fahrgastschwund im öffentlichen Verkehr vorprogrammiert: "Keinem Kunden ist bei dieser horrenden Preistreiberei zu verdenken, dass er seine Verkehrsmittelwahl neu überdenkt. Statt mehr Klimaschutz durch Nutzung von Bus und Bahn erhalten wir mehr Stress und Stau durch zunehmenden PKW-Verkehr."

Aus Sicht des Fahrgastverbands trifft die geplante Entwertung der BahnCard durch Halbierung des Rabattsatzes gerade die treuesten Bahnkunden. Statt der von der Deutschen Bahn geplanten DB-BahnCard mit 25 Prozent Rabatt fordern die Fahrgastvertreter eine Weiterentwicklung des DB-Produktes BahnCard zur unternehmensübergreifend gültigen "MobilCard".

"Eine MobilCard ermöglicht Bahn- und Busfahren zum halben Preis überall in Deutschland", erläutert Kurt Meisen, Tarifexperte bei PRO BAHN NRW.

PRO BAHN Vorsitzender Oliver Stieglitz: "Statt mit der Fahrpreiserhöhung treue Bahnkunden zu vergraulen, können mit einer staatlich geförderten MobilCard viele neue Kunden gewonnen werden, die Busse und Bahnen besser auslasten und damit letztlich den Verkehrsunternehmen Mehreinnahmen bescheren. Die Förderung und Einführung der MobilCard ist das beste Kundenbindungsprogramm für Busse und Bahnen, das es gibt. Gerade im Land NRW liegt dafür eine große Chance und Verantwortung, Minister Schwanhold ist am Zug!"

Nahverkehr wie 1960? Nein! Denn damals gab es noch keine Schmierfinken.



Kurz gemeldet

Neuer Schnellbus SB4 in Mönchengladbach

Am 2. September 2002 ist die neue Schnellbuslinie der NVV AG zwischen Rheydt und Giesenkirchen in Betrieb gegangen.

Nichtraucher

Seit dem 5. September ist auf den wichtigen Bahnstationen in Deutschland rauchen nur noch in besonders markierten Raucherzonen erlaubt. Also merke: Wichtige Bahnhöfe sind am Rauchverbot erkennbar.

Zum Jahresende sollen alle Nahverkehrszüge in Deutschland ebenfalls ohne Raucherabteile sein.

Nachtrag: So sieht die neue Zugzielanzeiger in Mönchengladbach Hbf. aus:

Zeit	Über	Nach	Stell
Abfahrt	Departure	Départ	track
14:33	459 9 8 3 9 1	Neuss - Düsseldorf Hbf	
14:35	7021 1 1 5 3 3		
14:39	RE 6 8 1 3 5	Rheydt - Köln - Troisdorf	
14:42	RE 4 1 0 4 1 9	Düsseldorf Hbf - Wuppertal	
14:53	459 9 8 3 9 3	Neuss - Düsseldorf Hbf	
		HAGEN	8
		AACHEN	5
		KOBLENZ	1
		MÜNSTER	7
		HAGEN	8

Viel blau, aber wenig Platz für Info.

Metrorapid: DB hält sich Rückzug offen

Die DB AG kann aus dem geplanten Magnetbahnprojekt im Ruhrgebiet aussteigen, wenn die Zuschüsse des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen sowie die Fahrgeldeinnahmen für einen wirtschaftlichen Betrieb nicht ausreichen. Diese Möglichkeit bietet der Projekt-Rahmenvertrag, den DB-Chef Hartmut Mehdorn und NRW-Verkehrsminister Ernst Schwanhold am Montag unterzeichneten. In der Vereinbarung heißt es laut "Handelsblatt", wenn "eine Anpassung des Vertrages nicht möglich oder einer Vertragspartei ... nicht zumutbar (ist), können beide Vertragspartner den Vertrag kündigen". Das könne der Fall sein, falls der Metrorapid nicht rechtzeitig zur Fussball-WM 2006 fertig werden würde.

Quelle: eurailpress

Impressum:

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband Niederrhein e.V.

Auflage: 300 Exemplare

Erscheinungsweise: 6x jährlich

V.i.S.d.P.: Susanne Starke-Perschke, Finkenstr. 5, 47057 Duisburg,

Tel. 0203 / 37 25 59, Fax 0203 / 37 25 60 eMail: NiedInfo@aol.com

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

Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 15. September 2002

Nächste Ausgabe: Ende November 2002

Beiträge sind uns immer willkommen! Bitte an Susanne Starke-Perschke, Adresse siehe oben

Einsendeschluss: 10. November 2002

Termine PRO BAHN Regionalverband Niederrhein

September 2002		November 2002		Sa 15.15 BG Kleve, 1 07. Goch, Fahrgastzentrum, Bahnhof	
Sa 15:00 2. Regionalversammlung 28. Jahresversammlung 2002 Cafe Museum in Duisburg		Sa 15.15 BG Kleve, 1 02. Goch, Fahrgastzentrum, Bahnhof		Di 19:30 Wesel, „Kaiserhof“, ge- 4 10. gegenüber dem Bahnhof	
Oktober 2002		Do 19.00 Moers, „King Du“, vom 2 07. Bahnhof Richtung In- nenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus		Mi 18.00 Krefeld, 3 11. Fahrgastzentrum, Haupt- bahnhof Gleis 1	
Sa 15.15 BG Kleve, 1 05. Goch, Fahrgastzentrum, Bahnhof		Di 19:30 Wesel, „Kaiserhof“, ge- 4 12. gegenüber dem Bahnhof		Di 18.45 Mönchengladbach, 6 17. Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	
Di 19:30 Wesel, „Kaiserhof“, ge- 4 08. gegenüber dem Bahnhof		Mi 18.00 Krefeld, 3 13. Fahrgastzentrum, Haupt- bahnhof Gleis 1		Do 18.30 Duisburg „Schacht 4/8“ 5 19. Düsseldorfer Str., gegen- über „Kaufhof“	
Mi 18.00 Krefeld, 3 09. Fahrgastzentrum, Haupt- bahnhof Gleis 1		Di 18.45 Mönchengladbach, 6 19. Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof		Vorstand	
Do 19.00 Moers, „King Du“, vom 2 10. Bahnhof Richtung In- nenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus		Do 18.30 Duisburg „Schacht 4/8“ 5 21. Düsseldorfer Str., gegen- über „Kaufhof“		Sa 28.9. vor Regionalversammlung 13:00 Cafe Museum in Duisburg	
Di 18.45 Mönchengladbach, 6 15. Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof		Mi 18.00 Krefeld, 3 27. Fahrgastzentrum, Haupt- bahnhof Gleis 1		Regionalversammlung	
Do 18.30 Duisburg „Schacht 4/8“ 5 17. Düsseldorfer Str., gegen- über „Kaufhof“		Dezember 2002		Sa 28.9. 2. Regionalversammlung 15:00 Jahresversammlung 2002 Cafe Museum in Duisburg	
Mi 18.00 Krefeld, 3 23. Fahrgastzentrum, Haupt- bahnhof Gleis 1		Do 19.00 Moers, „King Du“, vom 2 05. Bahnhof Richtung In- nenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus		Terminplan gültig vom 28. September bis zum 31. Dezember 2002.	