

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

18. Jahrgang

Nr. 4

Juli/August 2003

Demnächst Online!

PRO BAHN e. V. Regionalverband Niederrhein - Ihr Fahrgastverband - Microsoft Internet Explorer

PRO BAHN  
Ihr Fahrgastverband

Regionalverband Niederrhein e.V.

**PRO BAHN** Aktivitäten Bezirksgruppen Termine Kontakt Links

► Startseite  
► PRO BAHN e.V.  
► Landesverband  
► Regionalverband Niederrhein

**Herzlich willkommen beim PRO BAHN Regionalverband Niederrhein e.V.**

Der Regionalverband Niederrhein im Landesverband NRW des bundesweit tätigen Fahrgastverbands PRO BAHN e.V. möchte mit diesen Internetseiten über seine Arbeit informieren. Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie zu unserem Internet-Angebot Kommentare, Anregungen oder Kritik äußern möchten. Am besten geht das per E-Mail an [info@probahn-Niederrhein.de](mailto:info@probahn-Niederrhein.de). Kritik technischer Natur - also z. B. zur Funktionsfähigkeit der Seiten bei verschiedenen Browsern - kann am besten direkt an [webmaster@probahn-Niederrhein.de](mailto:webmaster@probahn-Niederrhein.de) gerichtet werden.

**Aktuell**

**NiederRhein info**  
01.05.2003  
Niederrhein-Info  
3/2003 online

**METRAPID**  
28.06.2003  
Aus für Metrorapid  
Pressemitteilung  
des  
Landesverbandes

## Inhalt:

Demnächst Online

Aktuelles aus Kleve

Neukonzeption des AST in Nettetal

Stadion ohne Bahnanschluss

Meinung

Leserbrief zum „IJzeren Rijn“

Änderungen Emmerich - Duisburg

Verlockende Aussichten für Pendler

Kurz gemeldet

Termine

## Demnächst Online mit [www.probahn-niederrhein.de](http://www.probahn-niederrhein.de)

Endlich ist es soweit, nach mehr als 2 Jahren der Vorbereitung und Rückschläge: Die eigene Homepage des PRO BAHN Regionalverbandes Niederrhein wird in den nächsten Wochen online sein.

Leider haben wir noch Probleme mit der Internetadresse ‚[www.probahn-niederrhein.de](http://www.probahn-niederrhein.de)‘, da die Eigentümerin die verstorbene Susanne Starke ist und es sich als nicht so einfach herausstellte, den Zugang zu der Domäne zu erhalten. Wer aber seine Neugier nicht zügeln kann: Unter **[www.probahn-online.de](http://www.probahn-online.de)** sind die Seiten vorerst zum Test zugreifbar. Wenn auch bisher schon unterhalb der Seiten der Bezirksgruppe 4 in Wesel eine Seite mit Adressen des gesamten Regionalverbandes zu finden war, so sind jetzt mehr Informationen und Berichte über alle Bezirksgruppen unter einer Decke zusammengefasst.

Natürlich ist das jetzt ein Anfang mit noch vielen Fehlern und hauptsächlich Erweiterungsmöglichkeiten. Um erstere zu reduzieren, ist jedes PRO BAHN-Mitglied aufgerufen, die Seiten kritisch zu betrachten und Fehler an den sogenannten Webmaster (*Webhamster*) zu melden. Diese Seiten sind ein Internetauftritt, der nicht nur den Mitgliedern als Informations-

plattform dienen soll, sondern auch uns alle nach außen vertritt. Wer also Ideen und Verbesserungsvorschläge hat, möchte sie mir doch bitte mitteilen. Auch wer gerne an der Gestaltung und Pflege mithelfen möchte, ist herzlichst dazu eingeladen. Jede helfende Hand ist wichtig, zumal es mir leider nicht möglich ist, unsere Seiten auf verschiedenen Browsern und PCs zu testen. Gerade hierfür benötige ich auch die Unterstützung durch andere.

Das Layout der Seiten ist bewusst an das des Landesverbandes angelehnt. So haben wir zumindest in NRW schon ein einheitliches Layout beim Landesverband, RV Ruhr und Niederrhein. Ich danke an dieser Stelle ganz herzlich Dominik Vinbruck vom Landesverband für die überlassenen Vorlagen, so dass ich nicht alles neu erfinden musste. Dies ist übrigens der erste von mir erstellte Internetauftritt. Habe viel dabei gelernt.

Der ganze Vorstand hofft, das unser neuer Internet-Auftritt auf allgemeine Zustimmung stößt und es uns ermöglicht wird, noch aktueller Informationen an die Mitglieder zu verteilen.

Roland Stahl

## Aktuelles aus Kleve

Unser Hauptthema ist und bleibt zunächst die Reaktivierung der internationalen Eisenbahntrasse Kleve – Nimwegen.

Die Stadt Kleve hat dazu Fakten geschaffen: Sie hat nicht nur eine noch recht gut intakte Straßenüberführung über die Trasse abgerissen(!), sondern auch tatsächlich einen ca. 100m langen Gleisabschnitt entfernt und damit ihren dortigen Park- und Kirmesplatz vergrößert. Dies trotz einer großen Anzahl von Bürgereinsprüchen, die im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Bürgerbeteiligung von PRO BAHN, unseren niederländischen Freunden und anderen, nicht

einem Kirchturmdenken verhafteten Bürgern eingegangen sind.

Leider wird diese Vorgehensweise auch noch vom Landrat als kommunale Aufsichtsbehörde toleriert: Unsere dementsprechende Eingabe und Beschwerde wurde negativ beschieden. Man sieht keine Veranlassung, kommunalaufsichtlich dagegen einzuschreiten.

Da es also anscheinend sinnlos ist, bei den Verantwortlichen im Kreis Kleve auf Einsicht zu hoffen, müssen wir andere Wege beschreiten. Doch dazu demnächst mehr.

Manfred Beyer

## Neukonzeption des Anrufsammeltaxi-Systems (AST) in der Stadt Nettetal

In der Stadt Nettetal wurde in den Jahren 1990 – 1992 ein AST-System eingeführt. Erklärtes Ziel war seinerzeit die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV durch Ergänzung der vorhandenen Angebote. AST wurde als für eine Flächengemeinde attraktives, wie auch flexibles und kostengünstiges Mittel angesehen.

Es war Wille der Stadt, das AST-Angebot in eigener Verantwortung durchzuführen, auch wenn dadurch eine volle Kostentragung verbunden war, da man nur auf diesem Wege den gewünschten Einfluss auf die konkrete Ausges-

taltung gewährleistet sah. Daneben stand hinter der Einführung des AST-Systems die Überlegung, parallele, unrentable Buslinien einzusparen. Weiterhin sollte durch AST das Problem der sogenannten Disko-Verkehre gelöst werden. Um zu verhindern, dass Jugendliche bzw. junge Erwachsene nach dem Besuch, insbesondere der Diskotheken im Stadtteil Kaldenkirchen alkoholisiert am Straßenverkehr teilnehmen, waren zunächst Disko-Bus-Verkehre eingeführt worden. Diese wurden dann zugunsten des AST-Systems, das zwischen Freitag und Sonntag

zeitlich ausgeweitet wurde, eingestellt.

Der AST-Verkehr in Nettetal ist in die Tarifstruktur des VRR eingebunden, Konzessionsinhaberin ist die BVR. Dabei bestimmt die Stadt das Leistungsangebot und übernimmt entstehende Defizite. Die Beauftragung der AST-Unternehmer erfolgt durch die BVR im Einvernehmen mit der Stadt. Zuletzt wurde AST von ca. 15.000 Fahrgästen pro Jahr genutzt.

Bei einer Auslastung von ca. 1,3 Personen pro Fahrt findet eine „Sammlung“ von Fahrgästen im eigentlichen Sinne jedoch nicht mehr statt. Ein Sammlungseffekt besteht am ehesten im Bereich der Disko-Verkehre, wo oftmals Kleinbusse mit bis zu sieben Fahrgästen pro Fahrt eingesetzt werden. Bei einer zeitlich begrenzten Prüfung der Fahrten/Fahrgäste konnte festgestellt werden, dass ca. ein Drittel aller Fahrten dem sogenannten Disko-Verkehr zugerechnet werden kann. Ebenso finden AST-Verkehre vielfach in Zeiten statt, in denen das bestehende ÖPNV-Angebot ausreichend ist (teilweise auch zu den Hauptverkehrszeiten morgens und mittags). Auch stadtteilübergreifende Fahrten (z.B. zwischen Kaldenkirchen und Lobberich) finden statt, obwohl parallel dazu direkte Linienbusverbindungen bestehen.

Zusammenfassend hat die Stadt festgestellt, dass das AST-System zwar gut von der Bevölkerung angenommen wird, aber deutliche Fehlsteuerungen insofern entstehen, als dass das AST als bequeme Alternative zu bestehenden Buslinien und kostengünstiger Ersatz für eine Taxifahrt angesehen wird. Eine relevante Einschränkung des bestehenden Buslinienangebotes und auch der bestehenden Bahnverbindung zwischen dem Bahnhof Kaldenkirchen und dem Haltepunkt Breyell hat es seit Einführung des AST-Systems nicht gegeben.

Mit der Einführung des angebotsorientierten Taxi-Bus-Systems im Rahmen des neuen ÖPNV-Konzeptes des Kreises Viersen wird allerdings ein flexibles System mit erheblichem Einsparpotential etabliert, das besser als AST die o.a. Ziele erreichen kann. Vor diesem Hintergrund hat die Stadt untersucht, wie künftig ein Ergänzungsangebot zum bestehenden Buslinien- und künftigen Taxi-Bus-System flächendeckend eingerichtet werden kann.

Nachdem der Einsatz von Bürgerbussen, Stadtbussen und Disko-Bussen unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse wenig sinnvoll erschien, entschloss sich die Stadt für eine Anpassung des AST-Systems. Berücksichtigt wird dabei, dass nach Einführung des neuen ÖPNV-Konzeptes montags

bis freitags in der Zeit von 6.00 bis 22.00 Uhr - also während der Betriebszeiten von AST – eine ausreichende Verbindung der Nettetal Stadtteile untereinander besteht und in diesem Zeitraum Nettetal über die ÖPNV-Verknüpfungspunkte in das ÖPNV- und SPNV-Netz eingebunden ist. Somit besteht die Notwendigkeit für AST, Bürgerinnen und Bürger in den jeweiligen Ortsteilen zu versorgen bzw. an den nächsten ÖPNV-Verknüpfungspunkt anzubinden. Konkret soll folgende Veränderung des AST-Angebotes vorgenommen werden:  
Im Zeitraum von 6.00 bis 22.00 Uhr (= normale AST-Betriebszeit)

sind nur noch Fahrten innerhalb eines Stadtteiles möglich. Für diesen Zeitraum entfallen die Fahrten in andere Stadtteile mit Ausnahme von Fahrten zu den nächstgelegenen ÖPNV-Verknüpfungspunkten. Nächstgelegene ÖPNV-Verknüpfungspunkte sind für den Stadtteil Hinsbeck der Doerkesplatz im Stadtteil Lobberich, für den Stadtteil Schaag der Lambertmarkt und der DB-Haltepunkt im Stadtteil Breyell und für den Stadtteil Leuth der Marktplatz und der Bf Kaldenkirchen.  
An den Wochenenden soll es bei dem zeitlich erweiterten, bisherigen AST-Angebot bleiben.

Klaus Ossmann

## Stadion ohne Bahnanschluss

Im Mai 2003 hat die Stadt Mönchengladbach entschieden, dass das neue Stadion im Nordpark keinen Schienen-Anschluss erhält. Es werden zwar 15.000 Parkplätze gebaut, aber für einen leistungsfähigen ÖV fehlt das Geld und noch viel mehr der Wille. Leider ist auch dies wieder ein Beispiel für die ÖV-Feindlichkeit der Stadt Mönchengladbach. Es bleibt abzuwarten, wie die großen Mengen Zuschauer zu und von Fußballspielen oder anderen Großveranstaltungen transportiert werden sollen. Heute können die mit der Bahn anreisen-

den Fans zu Fuß das Stadion erreichen. Und es kommen immer erheblich viele mit der Bahn. Insbesondere mit Sonderzügen. Da der Straßenverkehr vor und nach der Veranstaltung i.A. nur mit großen Verzögerungen läuft, ist auch der Bus keine Alternative, da der auch im Stau steht. Es ist schade, dass hier nur wieder alles für die Autofahrer gemacht wird und die Bahnfahrer wieder im Regen stehen.

Roland Stahl

## Meinung

Zum vorherigen Artikel ein Kommentar von Klaus Hegmanns:

### **Sportveranstaltungen und die Probleme mit dem ÖPNV**

Jedes Wochenende das gleiche Spiel von Flensburg bis Konstanz! Hunderttausende von Sportbegeisterte machen sich auf den Weg zu einer Sportveranstaltung.

Sei es nun der FC., Borussia, der TuS, Fußball, Handball, Eishockey, Badminton, o.ä. Sportarten.

Für die Anreise zu den großen Sportstätten besteht sicherlich die Möglichkeit, mit dem ÖPNV anzureisen, meint man.

Beim neuen Fußballstadion in Mönchengladbach scheint man da anderer Meinung zu sein und baut lieber 15.000 Parkplätze und lässt die fußballbegeisterten Fans, die per Bahn anreisen wollen, ab Bahnhof stehen. Von einer nachhaltigen Verkehrspolitik hält man bei der Stadt Mönchengladbach reichlich wenig.

Leider wird in der Politik und bei der Verkehrsplanung selten an die vielen Sportbegeisterten gedacht, denn nicht nur die Bundesliga ist interessant.

In jeder Gemeinde brechen Sportler jedes Wochenende auf, um zu einem Auswärtsspiel teilzunehmen, oder zuzuschauen.

Je nach Liga und Sportart fahren Sportler und ihre Fans bis zu 150km oder mehr zu einem Aus-

wärtsspiel. Mit Autokonvois geht es dann auf Tour.

Nun stellt sich die Frage, warum kann man dieses nicht umweltfreundlicher gestalten?

Das wöchentliche Chartern von Reisebussen kommt aus Kostengründen nicht in Frage.

Da die Vereine ehrenamtlich geleitet werden, kann man diese Logistik auch nicht verlangen.

Bei der Benutzung des ÖPNV besteht das Problem, dass Sportveranstaltungen auf Sportanlagen durchgeführt werden, welche sich meist in den Schulzentren befinden.

Diese wiederum werden außerhalb der regulären Schulzeit nicht mit den ÖPNV bedient.

Somit besteht überhaupt keine Alternative zum Auto, was sehr bedauerlich ist.

### **Der Dialog zwischen Verkehrsplanern und Sportvereine muss hergestellt werden.**

Aus Sicht von PRO BAHN sollten Verkehrsplaner mehr die Sportvereine und deren Aktivitäten einbeziehen. Sportvereine sollten ihre Wünsche den Verkehrsplanern mitteilen können.

Oftmals ist es zu beobachten, dass Regionalbahnen oder auch Busse, die in den Abendstunden sonst nur spärlich besetzt sind plötzlich überquellen, da für sie unerwartet eine Vielzahl von Zuschauern nach

einem Auswärtsspiele die Heimreise angetreten haben und anschließend die Busfahrer oder Zugschaffner überraschen.

Was am Stadion noch gut funktioniert, kann schon 50 Kilometer später in einem Kampf um einen Platz im Bus oder Bahn enden. Was dazu führt, dass erfahrene Sportfreunde sich lieber stundenlang im Stau stellen, als ihren letzten Bus oder Bahn zu verpassen.

## Leserbrief zum „IJzeren Rijn“

Zum Artikel im NI 3/2003 über den Eisernen Rhein (auf niederländisch übrigens "IJzeren Rijn", mit großem I + J):

"De Limburger" ist nicht gerade eine Qualitätszeitung und das zeigt sich hier deutlich. Weiter ist Abgeordnete Vestjens auch nicht besonders gut informiert: diese Züge fahren auf Strecken, die nie geschlossen worden sind und wo noch täglich Güterzüge fahren, auch zwischen Neerpelt und Weert. Von einer "Wiederinbetriebnahme" kann also gar nicht

Denn am Niederrhein werden bekanntlich die Bürgersteige recht früh hochgeklappt.

Wie auch schon im letzten Niederrhein-Info beschrieben, werden der Freizeittourismus und auch der Freizeitsport nicht ausreichend beachtet.

Und das muss sich aus Sicht von PRO BAHN ändern. Dafür setzen wir uns ein.

die Rede sein. Es geht auch nicht um tägliche Züge, sondern um genau einen Zugpaar an etwa einem Montag pro Monat.

Das neueste zum Eisernen Rhein: Im neuen Finanzierungsplan (bis 2007), über den m.W. allerdings noch entschieden werden muss, steht vom Ausbau dieser Strecke nichts drin. Das hieße also, dass der Ausbau erst nach 2007 anfin-

ge.  
Rian van der Borgt, Leuven/Löwen, Belgien

## Fahrplanänderungen Emmerich - Duisburg

Fahrplanänderungen auf der Kursbuchstrecke 420 (Emmerich - Wesel - Oberhausen - Duisburg)

Auf Vorschlag der Bezirksgruppe 4 Wesel in Abstimmung mit dem Nahverkehrs-Zweckverband Nie-

derrhein NVN in Wesel verkehren ab 15.06.03 zwei Regionalbahnen in geänderten Fahrplanlage.

Die Regionalbahn 72945 startet jetzt in Emmerich statt um 07:33 bereits um 07:15 und verkehrt da-

mit im Regeltakt (Min. 15 ab Emmerich bei Überholung durch den Fernverkehr in Wesel), erreicht Oberhausen Hbf bereits um 08:07 und wird dort um 08:13 von der beschleunigten Regionalbahn 72947 nach Köln Hbf (an 09:00) überholt. Für die Fahrgäste an den kleineren Halten im Nordabschnitt der KBS 420 (Emmerich - Wesel) ergibt sich damit die Möglichkeit, in Wesel oder Oberhausen Hbf die schnelle Regionalbahn 72947 Emmerich - Köln zu erreichen. Außerdem wird durch die Änderung der Anschluss an die S3 (Oberhausen Hbf ab 08:18 nach Hattingen) hergestellt.

In Gegenrichtung wird die Regionalbahn 72954 (Düsseldorf ab 16:25) in Wesel durch die beschleunigte Regionalbahn 72978 (Köln Hbf ab 16:14) überholt. Da-

mit entsteht der Vorteil, mit der schnellen Regionalbahn von Köln Hbf 10 Minuten früher in Emmerich anzukommen und in Wesel auf die alle Halte bedienende Regionalbahn in ebenfalls geänderter Fahrplanlage (Wesel ab 17:26) umsteigen zu können. Leider wurde der Vorschlag, die RB 72978 und 72954 bereits um 17:20 bzw. 17:22 in Wesel abfahren zu lassen, (noch) nicht realisiert. Außerdem wird jetzt der teilweise weniger als 5 Minuten betragende Anschluss KBS 420 / S3 in den elektronischen Medien berücksichtigt. Ob auch der Wunsch, in Oberhausen Hbf den Anschluss von Wesel Richtung Essen (S 3) immer am selben Bahnsteig durchzuführen, in Erfüllung geht, muss abgewartet werden.

Wolfgang Tittmann

## Verlockende Aussichten für Pendler

Neue Rheinquerung für die Schiene - Verlockende Aussichten für Pendler?

Es gibt immer wieder Überraschungen. In Zeiten leerer Kassen machen sich sicherlich ÖPNV-Benutzer ihre Gedanken, ob denn der gegenwärtige Standard in dieser Form beibehalten werden kann. Da hört man die freudige Kunde von Planungen für eine neue Schienenverbindung über den Rhein, die den linken Nieder-

rhein besser an den Düsseldorfer Norden (Messe, Flughafen) anbinden soll. Zwei Varianten stehen zur Diskussion:

1. DB-Strecke (S-Bahn) als Teil einer Ringbahn (Projekt-Name: Circle Line), die von Düsseldorf ausgehend über Erkrath, Wülfrath, Velbert, Heiligenhaus, Ratingen, dann nördlich von Düsseldorf den Rhein querend bis Neuss fortgeführt wird. Teilweise müssen neue Abschnitte gebaut



werden, teilweise müssen bisher im Güterverkehr benutzte Strecken für den S-Bahn Betrieb optimiert werden.

2. U-Bahn Strecke (Rheinbahn) entweder von Ratingen nach Neuss (U81) oder Verlängerung der Messe-Linie (U78) bis Krefeld bzw. Verknüpfung linksrheinisch mit Linie U76.

Die Planungen für die "Circle Line" sind auf eine Initiative des Regierungspräsidenten Büssow zurückzuführen. Hierfür wurde ein dringender Bedarf gesehen. Für die Vorantreibung des Projektes wurde ein Kooperationsvertrag zwischen den Städten Düsseldorf, Wuppertal und Mönchengladbach sowie den Kreisen Mettmann, Viersen und Neuss gegen Einlage von je 25.000€ geschlossen.

Mönchengladbach kommt wegen der gewünschten Verlängerung der bisher in Kaarst endenden S-Bahn bis zum Flughafen Mönchengladbach ins Spiel. Die Krefelder FDP sah ebenfalls diesen Flughafen als Ziel mit einer Linienführung von Neuss über Krefeld und dann über die teilweise stillgelegte Strecke bis Neersen. Dieser Vorschlag wurde ab schon im Krefelder Stadtrat abgelehnt, wobei man sich in Krefeld sowieso in Sachen "Circle Line" bedeckt hält. Optimistischer sieht man zumindest aus Krefelder Sicht die Rheinquerung durch eine U-Bahn, zumal auch die Rheinbahn einen

hohen Bedarf (12000 Bewegungen rheinüberschreitend) - auch ohne Olympia - ermittelt hat. Eine Fertigstellung in 5 - 10 Jahren wird als realistisch angesehen.

Versuch einer Bewertung: Die "Circle Line" würde endlich die fehlende Verbindung zum Düsseldorfer Norden (Flughafen und Messe) aber auch zu anderen wichtigen Gemeinden (z. B. Ratingen) herstellen und deshalb eine sinnvolle Alternative für Pendler darstellen. Der darüber hinaus gehende Linienverlauf (Heiligenhaus, Velbert, u.a.) dürfte aus Sicht des linksrheinisch anzubindenden Teiles nicht die Priorität besitzen. Eine Weiterführung von Krefeld Richtung Mönchengladbach über die teilweise stillgelegte Trasse wäre denkbar, wenn Klarheit über die Zukunft des Flughafens besteht und die Trasse nicht entwidmet ist. Die Rheinbahn-Variante dürfte eine kostengünstigere Lösung sein, möglicherweise auch kurzfristiger zur Ausführung kommen. Die Fahrzeiten würden sich aber vergleichsweise verlängern. Um eine kurzfristigere Lösung zu erzielen, plant man seitens der Stadt Krefeld mit 2 Varianten. Die eine ist eine neue Streckenführung des Flughafen-Busses über die Autobahn A 44 (bisher über die Krefelder Rheinbrücke), die andere eine Durchbindung des bisher in Düsseldorf Hbf endenden RE 10 bis zum Flughafen. Die Fahrzeitver-

längerung beträgt in diesem Fall zwar nur 10 Minuten, führt aber zu einem Konflikt mit dem Fernverkehr, dessen Gleise gekreuzt werden müssen. Wie realistisch sind nun die Aussichten auf Verwirklichung dieser Pläne (S-Bahn/U-Bahn)? So notwendig wie reizvoll die Vorstellung ist, so unwahrscheinlich erscheint dem Unterzeichner eine Umsetzung in den nächsten 10 Jahren. Woher sollen die Gelder fließen, berücksichtigt man die lange Liste der zu reaktivierenden Strecken in NRW und die Streitereien um den Metrorapid, der wenn gebaut, möglicherweise zu finanziellen Engpässen beim ÖPNV führen könnte. Eine Fortführung der Kaarster Strecke

bis zum Flughafen Mönchengladbach könnte natürlich auch ohne neue Rheinquerung gebaut werden. Pläne dafür wurden schon vor diesem neuen Projekt veröffentlicht. Wie bereits schon oben erwähnt, kommt es mit Sicherheit auf die zukünftige Bedeutung dieses Flughafens an, wobei die Rolle der Schiene als Steigbügelhalter des Flugverkehrs wieder eine ganz anderes Thema wäre. Zu wünschen wäre abschließend, dass die vergleichsweise einfachen Lösungsvorschläge (Flughafen-Bus bzw. RE10-Verlängerung) kurzfristig umgesetzt werden könnten.

Joachim Meyer

Quelle: div. Artikel RP/WZ

## Kurz gemeldet

### **Bahnhofssanierung in Kempen geht voran.**

Inzwischen ist der Bahnhofskiosk ins Hauptgebäude umgezogen.

Auch wurde zwischenzeitig das Taubenschutzgitter repariert. In der 21. KW wurde mit dem Abriss der alten Stückgutabfertigung begonnen.

Wann die DB AG mit der Untertunnelung beginnt ist noch nicht bekannt.

### **Pünktlichkeitsgarantie**

Ab 1.8.2003 soll die bisherige Mobilitätsgarantie des VRR um eine besondere und außergewöhnli-

chen Variante erweitert werden: Bisher kann der VRR-Fahrgast bei einer Verspätung von mehr als 20 Minuten ein Taxi nehmen und sich die Taxikosten erstatten lassen. Ab 1.8.03 soll der Kunde nun auch einen Zug der DB Reise & Touristik (sprich: Fernverkehr) nehmen und sich diese Mehrkosten erstatten lassen können.

Es ist schon erstaunlich, wie schnell die Verantwortlichen auf eine naheliegende Lösung kommen und statt externer Dienstleister (Taxi) doch auf eigene Ressourcen (IC/ICE) zurückgreifen.

## Fehlende Fahrpläne

Für einige Zeitgenossen ist es vielleicht ein Spaß, Fahrpläne an den Bushaltestellen in Kempen zu entfernen.

Leider werden die fehlenden Pläne von der SWK nicht ersetzt. Da die Pläne mehrmals im Monate entfernt oder zerstört werden, haben

die Betreiber kein Interesse, diese durch Neue zu ersetzen.

## Nach Redaktionsschluss

Wir begrüßen die Entscheidung der NRW-Landesregierung den Metrora-pid nicht zu bauen und hoffen, dass die dafür vorgesehenen Landesmittel für den weiteren Ausbau der Schieneninfrastruktur verwendet werden.

## Ansprechpartner im Regionalverband 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 Dieregswiler

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

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

**Beisitzer Güterverkehr:** Klaus Hegmanns

Orbroicher Straße 16

47906 Kempen, Tel: 02152 / 8462

e-Mail: [Hegmanns65@aol.com](mailto:Hegmanns65@aol.com)

### Internet:

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

Zum vorläufigen Test: [www.probahn-online.de](http://www.probahn-online.de)

### Impressum:

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

**Auflage:** 300 Exemplare

**Erscheinungsweise:** 6x 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 2003

**Nächste Ausgabe:** Mitte September 2003

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

**Einsendeschluss:** 1. August 2003

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

<b>Juli 2003</b>				<b>September 2003</b>				<b>Vorstand</b>			
Do	14.	Moers <b>entfällt</b>	<b>2</b>	Do	18.	19:00 Internationale Belan- gengroop Kalkar: Kernwasserwun- derland Offen für alle!		Do	22.9.03	Cafe Museum Duisburg 12:00	
Sa	05.	15.30 BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	<b>1</b>	Di	19.	18.45 Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	<b>6</b>	Mi	24.	18.00 Krefeld, FGZ <b>entfällt</b>	<b>3</b>
Di	08.	19:30 Wesel, „Kaiserhof“, ge- genüber dem Bahnhof	<b>4</b>	Mi	27.	18.00 Krefeld, FGZ <b>entfällt</b>	<b>3</b>	Do	25.	18.00 Duisburg „Schacht 4/8“ Düsseldorfer Str., gegen- über „Kaufhof“	<b>5</b>
Mi	09.	18.00 Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	<b>3</b>	Do	28.	18.00 Duisburg „Schacht 4/8“ Düsseldorfer Str., gegen- über „Kaufhof“	<b>5</b>	<p><b>Land und Bund</b></p> <p>Sa. 27.9. Sommerfest PB NRW in Oerlinghausen</p> <p>Terminplan gültig vom 1. Juli bis zum 30. September 2003.</p>			
Do	10.	19.00 Moers, „King Du“, Bahnhof Richtung In- nenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	<b>2</b>	<b>September 2003</b>							
Di	15.	18.45 Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	<b>6</b>	Sa	06.	15.30 BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	<b>1</b>				
Mi	23.	18.00 Krefeld, FGZ Haupt- bahnhof Gleis 1	<b>3</b>	Di	09.	19:30 Wesel, „Kaiserhof“, ge- genüber dem Bahnhof	<b>4</b>				
Do	24.	18.00 Duisburg „Schacht 4/8“ Düsseldorfer Str., gegen- über „Kaufhof“	<b>5</b>	Mi	10.	18.00 Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	<b>3</b>				
<b>August 2003</b>				Do	11.	19.00 Moers, „King Du“, Bahnhof Richtung In- nenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	<b>2</b>				
Sa	02.	BG Kleve, <b>entfällt</b>	<b>1</b>	Di	16.	18.45 Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	<b>6</b>				
Di	12.	19:30 Wesel, „Kaiserhof“, ge- genüber dem Bahnhof	<b>4</b>								
Mi	13.	18.00 Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	<b>3</b>								