



(Dank an Christiane Pfohlmann (www.pfohlmann.de) für die kostenlose Überlassung der Grafik.)

Inhalt:

Die RB 34 (Der Arnheimer) Emmerich -
Arnhem

Anfahrt zur Borussia im Selbstversuch
Prototypisch, wie es nicht sein soll?

Schokoticket, oder doch nicht, oder
doch?

Das Schokoticket - Beförderung in der
Sardinenbüchse

ÖV-Anbindung Flughafen Weeze: IHK
Duisburg 'betriebsblind'?

Dalheim und Nordpark-Anbindung in
Mönchengladbach

Kurz gemeldet

Termine

Die RB 34 (Der Arnheimer) Emmerich - Arnhem

Der Nahverkehrsplan des Nahverkehrs-Zweckverbands Niederrhein (Aufgabenträger für den Schienenpersonenverkehr am Niederrhein) aus dem Jahre 1997 sieht bereits "eine Untersuchung zur Verbesserung der Anbindung von Emmerich nach Arnhem und nach Duisburg nach Wegfall des EC-Systemhaltes" vor.

Spätestens im Jahre 2000, als die ICE die bisher in Emmerich systembedingt (Lokwechsel) haltenden EC ablösen, wurden die Stimmen lauter, die einerseits die Reaktivierung der Fernverkehrshalte und andererseits eine Nahverkehrsverbindung (SPNV)-Verbindung forderten.



PRO BAHN hatte schon seit Wegfall der D-Züge Amsterdam - Köln im Jahre 1991 eine SPNV-Verbindung Emmerich - Arnhem gefordert. Ein ICE-Systemhalt in Emmerich erschien von Anfang an unrealistisch zu sein.

Nachdem sich nunmehr Ende Mai diesen Jahres das geldrische Provinzparlament in Arnhem für eine Nahverkehrsverbindung Arnhem - Emmerich ausgesprochen hat, könnte es kurzfristig zu einer Lösung kommen. Favorisiert wird die Fa. Syntus, die das süd-geldrische (achterhoeksche) Netz mit Dieseltriebwagen und Bussen betreibt. Den Triebwagen, die die bestehende Verbindung Arnhem - Zevenaar - Doe-

tinchem - Winterswijk herstellen, soll eine weitere Einheit nach Emmerich angehängt werden. Im Bahnhof Zevenaar soll geflügelt werden.

Vorgesehen ist ein Zweistunden-Takt zwischen Arnhem und Emmerich. An Werktagen soll es fünf bis sechs und an Sonn- und Feiertagen vier Fahrten pro Tag geben. ... und die PRO BAHN-Gruppe Wesel hat auch schon konkrete Vorstellungen, wie der Fahrplan aussehen könnte.

Bahnhof		Syntus-Linie(n)		Syntus-Linie(n)
Arnhem (NL)	ab	35	an	31
Zevenaar (NL)	an	48	ab	16
Zevenaar (NL)	ab	52	an	10
Emmerich	an	07	ab	55
		RB 35		RB 35
Emmerich	ab	13	an	49
Wesel	an	41	ab	18
Oberhausen Hbf	an	13	ab	50
Duisburg Hbf	an	19	ab	44

Realisiert werden kann das Projekt nur mit niederländischen Zügen, weil nur sie für das niederländische Sicherungssystem zugelassen sind.

Die Verbindung Arnhem - Emmerich soll zunächst für eine zweijährige Probezeit eingerichtet werden. In dieser Periode muss sich herausstellen, ob die Fahrgäste das Angebot annehmen. Soll die Verbindung noch in diesem Jahr zu Stande kommen, sind die verschiedenen Institutionen gefordert, schnell ihre Entscheidungen zu treffen. In jedem Fall müssen ProRail, der NVN, die DB Regio NRW und die DB Netz AG grünes Licht geben.

Das Land NRW will 200.000€ bereitstellen, von niederländischer Seite müssen ebenfalls 200.000€

müssen ebenfalls 200.000€ kommen. Dieser Zuschuss ist vorwiegend zur Deckung der Betriebskosten vorgesehen. Es wird angenommen, dass anfangs noch mehr investiert werden muss. Nach Ablauf von zwei Jahren soll dann die Verbindung bei den Reisenden so bekannt sein, dass mindestens die Betriebskosten gedeckt werden.

Deshalb ist PRO BAHN der Auffassung, dass möglichst das gesamte Potential und nicht nur die Relation Emmerich - Arnheim erreicht werden muss. Dafür ist eine Bedienung mindestens von 7 bis 21 Uhr erforderlich, auch wenn aufgrund der zunächst nur sechs finanzierbaren Fahrtenpaare Lücken von über zwei Stunden entstehen. Wichtig ist eine Frühverbindung; denn der erste ICE in die Niederlande fährt erst gegen 9.30 Uhr über die Grenze. Ebenfalls sollte eine Abend-

verbindung deutsche Fahrgäste von Arnheim zurückbringen wie umgekehrt niederländische vom Niederrhein.

Den zweiten Pfeiler einer erfolgreichen Verbindung bildet der Tarif. Neben dem internationalen Eisenbahntarif (CIV) sollten sowohl VGN-Fahrausweise (und damit auch die NRW-Tickets) bis Arnheim gültig sein als auch der niederländische stad-streek-Tarif (strippenkaart), der auch auf der Syntus-Linie von Arnheim bis Winterswijk angewandt wird, bis Emmerich ausgeweitet werden. Mittelfristig bietet sich die Einführung eines Euregio-Tickets nach Aachener Vorbild an, das mindestens das Streckenviereck Arnheim - Duisburg - Krefeld - Nimwegen umfassen müsste, aber auch auf touristisch interessante Ziele wie Düsseldorf ausgeweitet werden könnte.

PRO BAHN Wesel (LE/WT)

Anfahrt zur Borussia im Selbstversuch

Am 11.9.2004 habe ich es gewagt und mir das neue Stadion und das Verkehrskonzept mit eigenen Augen angesehen.

Hinfahrt: unproblematisch. Da ich keine Eintrittskarte hatte, bin ich ziemlich zeitig los, ca. 13.30 Uhr ab Rheydt Hbf. Fast zeitgleich kommen die RB 33 von und nach Aachen an (Minute 26 und 29) und so war der Bahnhof gut und lautstark gefüllt. Der BGS war aus meiner Sicht recht überdimensioniert, alles friedlich. Am Fan-Bahnsteig standen 10 Busse bereit, darunter mehrere Gelenkbusse. Einen Sonderzug an Gleis 4 habe ich nicht bemerkt, auch im ehem. Güterbahnhof stand keiner abgestellt. Entgegen der Mei-

nung einiger Mitfahrer führen die Busse natürlich in der geparkten Reihenfolge und nicht zuerst der, der zuerst voll war. Die Fahrt führte über verschlungene Pfade zum Nordpark. Es gab keinen Stau, nur eine kleine Verzögerung an einer Kreuzung durch einen Opel Vectra mit Krefelder Kennzeichen, offenbar kein Fußball-Fan, der sich total verfranzt hatte und von der Polizei auf die Aachener Straße zurückgelotst werden musste. Von Schleudergefahr in den engen Kurven habe ich nichts bemerkt (jedenfalls nicht stärker als in anderen Linien).

Stadion und Nordpark-Gelände:

Insgesamt sehr gelungen. Idiotensichere Ausschilderung, auf den Ein-



trittskarten ist im Gegensatz zu z. B. Dortmund der Eingang mit vermerkt (Nord, Ost, Süd-Ost (Gäste), Süd, Süd-West (nur VIP und Presse) und West (Tribüne). Deppen, die die Himmelsrichtungen nicht kennen, können im Gegensatz zu Schalke das Stadion komplett umrunden. Obwohl für die Parkplätze diesmal Einheitspreise galten, waren die in der Nähe des Stadion nur lückenhaft besetzt, hinten war es voller. Beim Anpfiff waren jedenfalls 52.200 Zuschauer im Stadion, damit fast ausverkauft. Während der Halbzeit und mehrmals in der 2. Halbzeit wurde durch den Stadionsprecher das Konzept für den Rückreiseverkehr erklärt. Abgesehen davon, dass bei solchen Durchsagen eh kaum jemandinhört, trugen die Ansagen eher zur Verwirrung als zur Erklärung bei (z. B. "Busse nach Mönchengladbach-Rheydt Hauptbahnhof"). Hier könnte man nachbessern. Nach dem Spiel leerte sich das Stadion erstaunlich schnell. Staus gab es nur bei der Rückgabe der Getränkebecher.

Rückfahrt: das größte Problem. Die Abfahrtszonen nach MG Hbf und Rheydt Hbf sind zwar eindeutig ausgeschildert, wer allerdings einmal verkehrt steht, kann nicht mehr umkehren. Das passierte z. B. Leuten, die "nicht wussten, dass die Züge nach Köln in Rheydt halten" (ehrlich, selber gehört !!!). Die Einstiegszonen sind mit Gittern abgesperrt. Wenn ein Bus vorfährt, lassen die NVV-Ordner soviel Leute durch, wie ihrer Meinung in die Busse passen. Eine an sich sinnvolle Maßnahme, da ansonsten die von hinten nachdrückenden Massen auf die Straße fluten würden und der Verkehr vollends blockiert wäre. Leider setzt dieses Absperren aber auch Aggressi-

onen frei und so baute sich eine zunehmend gereizte Stimmung auf. Die NVV-Ordner mit Megaphon wurden z. T. niedergemacht ("Halt's Maul, du Kasper !"). Die Meldung, dass über 80 Busse im Einsatz sind, wurde ebenso höhnisch wie unqualifiziert kommentiert ("wir sehen hier nur 2 !!") Angeblich sollte alle 5 Minuten ein Bus kommen, was nach einer gewissen Anlaufzeit so einigermaßen klappte. Allerdings kommt einem derart eingequetscht zwischen einem Metallgitter und einer drängelnden, schimpfenden Masse die Zeit deutlich länger vor. Die NVV-Mitarbeiter achteten auch peinlich genau darauf, die Busse nicht zu "überladen". Gelegentlich wurden vor Abfahrt eines Busse einige Überzählige hinausbefördert. Auch das hat ein zwiespältiges Ergebnis. Von außen betrachtet, sieht es so aus, als ob die Busse halbvoll abfahren, was neuen Ärger provoziert. Drinnen ist es allerdings eher angenehm, kein Vergleich zu den rücksichtslos vollgequetschten Sardinenbüchsen in Gelsenkirchen oder Rostock, aus denen man schweißgebadet und japsend wieder aussteigt. Ich stand gegen 17:40 Uhr am Gitter und um 18:10 Uhr im Bus, ein angesichts der Lage akzeptables Ergebnis (Abpfiff war 17:20 Uhr. Rein optisch hatte der Andrang jedoch in keinster Weise nachgelassen, vor allem in Richtung MG Hbf warteten noch gigantische Menschenmassen, dort scheint es größere Probleme gegeben zu haben. Auch die Abfahrt von den Parkplätzen scheint nicht problemlos geklappt zu haben, in Richtung MG gab es einen ziemlichen Rückstau. In Rheydt Hbf stand auf Gleis 4 der RE 2 nach Münster, ob und mit wie viel Verspätung konnte ich leider nicht feststel-

len. Die RB 33 nach Aachen war pünktlich und daher schon weg und so fuhr ich mit dem Bus nach Wickrath und war um 18:55 Uhr zu Hause, kaum später als vom Bökelberg. Bei den Fans, die weiter weg wohnen, ist der Frust allerdings schon verständlich (Neben mir im Fan-Bus saß eine Truppe aus dem Siegerland). Der Verkehr in der "Reststadt" funktionierte erstaunlich gut.

Fazit: Unter den gegebenen Umständen kann man weder Bahn noch NVV einen Vorwurf machen. Bei der in MG vorhandenen ÖPNV-Infrastruktur und einem so großen Stadion "in the middle of nowhere" kann kaum ein besseres Ergebnis erzielt werden. Problematisch könnte es bei wirklich aggressiven Fans werden (die Bremer waren erstaunlich friedlich). Heikel wird es aus meiner Sicht auch bei Sonntags-

spielen oder generell im Herbst/Winter, wenn es bei Abpfiff schon dunkel ist. Ob ein Schienenanschluss am Nordpark wirklich eine Verbesserung bringt, wage ich an dieser Stelle mal ganz sacht zu bezweifeln. Abgesehen von der Kapazität der Strecke und des Rheydter Bahnhofes ergäbe sich ein weiterer Einsatzschwerpunkt von Polizei und BGS am "Nordpark-Bahnhof" und zusätzlich das Problem sich kreuzender Zuschauerströme im Nordpark-Gelände. Eine Möglichkeit außerhalb des Zuständigkeitsbereiches von PRO BAHN wäre eine zeitliche Streckung der Abfahrt durch eine "wohnlichere" Gestaltung" des Stadionumfeldes, z. B. durch Restaurants oder Großbildleinwänden zum Betrachten der übrigen Spiele etc.

Matthias Kolonko

Prototypisch, wie es nicht sein soll?

So lautete die Überschrift in der *Rheinischen Post* am 25.9.2004. NRW-Verkehrsminister Axel Horstmann besuchte im Rahmen des Wahlkampfes Moers. Leider glänzte der einladende Ortsverband der SPD durch Abwesenheit. Nur Landtagsabgeordnete Elke Talhorst rettete die Situation. Zu Fuß geht es zum Bahnhof, vor dem die Sekretärin von Herrn Horstmann auf Grund eigener böser Erfahrungen schon gewarnt hatte. Der stinkende und verdreckte Aufgang zum Bahnsteig ergab die Anmerkung: Prototypisch, wie es nicht sein soll. Aber der Minister wiederholte auch seine Zusage für den Zuschuss zu einer Fahrradstation am Bahnhof. Er selbst nutze

die in seiner Heimatstadt auch regelmäßig und habe auch eine Box für 70€ gemietet. Auch das weitere Programm war durch die lokale SPD schlecht organisiert und wurde nur durch die gute Vorbereitung der Landtagsabgeordneten gerettet. Bei den wichtigen verkehrspolitischen Anliegen war neben der bestens vorbereiteten Frau Talhorst auch Hubert Dieregweiler ein wichtiger Gesprächspartner, um das Anliegen des Personenverkehrs auf den NIAG-Gleisen zu erklären. Minister Horstmann erklärte, dass es 2005 einen neuen NRW-Verkehrsplan gebe. Da müssen dann die Bürgermeister für ihre Anliegen werben.

Roland Stahl



Schokoticket, oder doch nicht, oder doch?

Passend zu dem Artikel 'Das Schokoticket - Beförderung in der Sardinienbüchse' hier ein Vorfall aus Mönchengladbach. Am 1. September 2004 erhielten Schüler weiterführender Schulen im Stadtteil Lürrip vom Schulamt einen Brief, in dem die Kündigung des Schokotickets zum 31.8.2004(!) mitgeteilt wurde. Wer also am 1.9. sein Ticket aus Unwissenheit noch nutzte, fuhr schwarz. Als Begründung für die Kündigung wurde die Nähe des Gymnasiums in Korschenbroich angegeben. Das ist aber mit dem ÖPNV fast nicht zu erreichen. Nachfragen bei der NVV ergaben dann schon mal eine Kündigung zum 3.9. Immerhin! Die NVV verschickte dann die Kündigungen und einen Neuantrag für ein

Schokoticket. Das Ganze ging dann alles sehr schnell und wenige Tage später war das neue Ticket da. Jetzt mussten die Eltern aber 20,60€ anstelle von 8€ bezahlen. Doch gut das am 26.9. Kommunalwahl war. Beschwerden einiger Eltern bei den zuständigen Stadtteilpolitikern setzte das Thema auf eine Stadtratssitzung und es wurde sofort beschlossen, diese Sache wird zurückgenommen. Gladbacher Kinder sollen auch in Mönchengladbach auf die Schule gehen! Also alles zurück und die Ausgangslage war wieder hergestellt. Nur das sowohl bei der Stadt als auch bei der NVV erhebliche Verwaltungskosten für diese vollkommen unnötige Sache ausgegeben waren.

Roland Stahl

Das Schokoticket - Beförderung in der Sardinienbüchse

Seit nunmehr drei Wochen sind die Sommerferien zu Ende. Viele Schüler haben die Schule gewechselt und gehen nun auf weiterbildende Schulen. Schon mehrere Monate vor den Ferien wurden die Anträge für das Schokoticket ausgestellt. Für viele Schüler ist das Schokoticket der erste Kontakt überhaupt mit den Öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV). Viele Fragen stehen da erstmals im Raum: Wo muss ich Einsteigen, welcher Bus muss ich nehmen, wo steige ich aus, wann fährt der Bus? Für diese Fragen gibt es ja einen Busfahrplan oder auch die Möglichkeit der Online-Abfrage im Internet. Hier kann man sich sogar den Haltepunkt auf einem Stadtplan ansehen.

Soweit die Theorie!

Die Kids stehen nun morgens um 07:25 Uhr an der Bushaltestelle Hohenzollernplatz in Kempen-St.Hubert. Die ersten Busse der Linien 066 und 065 fahren schon mal durch, da in diesen schon Schüler, wie in einer Sardinienbüchse eingepfercht, von früheren Haltestellen sind. Jetzt kommt auch endlich ein Bus, der anhält. Mit Mühe und Not quetschen sich die Schüler noch in den Bus. Ein Festhalten irgendwo ist nicht möglich. Jetzt hält der Bus noch in St.Hubert Markt und an der Bahnstraße. Wer nicht mehr reinpasst, hat Pech gehabt und kommt zu spät zur Schule. Gott sei Dank fahren einige Schüler zur Zeit noch mit dem Fahrrad zur Schule. Aber wie wird die Situation im Winter?

Laut Fahrplan ist ein Umsteigen in Kempen Bf. Richtung Nansenstrasse nötig. Aber welch Wunder: Die Busse fahren durch. Kann man das denn nicht im Fahrplan vermerken?

Weitere Irritationen gibt es bei den Fahrtrouten. Manche Busse fahren nur bis „Kuhtor“, manche bis „Nansenstrasse“ oder aber nur bis „Kempen Bf“. Somit ist die Verwirrung der ungeübten „Fahrgäste“ komplett.

Was war das für ein Theater letztes Jahr im Herbst am Kempener Bahnhof, als die viele Berufspendler nicht in die Züge passten. Die Zeitungen schrieben darüber und die Politik meldete sich zu Wort. Aber offenbar haben die Schüler keine Lobby und sind nur ein negativer Kostenfaktor der Städte und Gemeinden .

Nach der Schule geht es auf den Heimweg. Das ganze Spiel von vorne. Nur in umgekehrter Reihenfolge. Wie kundenfreundlich und einfühlsam sich die Busfahrer um ihre neuen Kunden kümmern zeigt ein Beispiel von Mittwoch den 15. September:

Um 12:30 standen einige Schüler an der Haltestelle „Kuhtor“ und wollten Richtung St.Hubert. Der Bus der Linie 065 mit der Aufschrift „Kempen-

Moränenstrasse-Tönisberg“ hält an. Sicherheitshalber fragen die Kids, ob dieser Bus nach St.Hubert fährt, kam die patzige Antwort des Fahrers: „Nein ich fahre nach Berlin“!

Sicherlich haben es die Busfahrer nicht leicht bei den vielen Schülern und müssen sich auch als Respektperson beweisen um die Sicherheit der Fahrgäste zu gewährleisten. Aber kann man denn überhaupt noch von Sicherheit reden?

Des Weiteren stellt sich die Frage der Mobilitätsgarantie des Verkehrsverbundes Rhein Ruhr (VRR) die vorgibt, dass sie bei Überfüllung oder Ausfall des Busses oder Zuges 100 Prozent der Taxikosten übernimmt. Vielleicht sollten die betroffenen Eltern diese Garantie auch in Anspruch nehmen, was für das Verkehrsunternehmen sehr teuer werden kann.

Der Fahrgastverband PRO BAHN wird die Situation in und um Kempen sehr kritisch beobachten und auch die betroffenen Eltern und Schüler über ihre Rechte aufklären.

Vielleicht besteht auch hier die Möglichkeit sogenannte „Scouts“ zu werben, die sich hier einsetzen.

Klaus Hegmanns

ÖV-Anbindung Flughafen Weeze: IHK Duisburg ‘betriebsblind’?

Erinnern wir uns (Niederrhein-Info 1/2004): Der Kreis Kleve hatte 2003 ein Gutachter-Gremium unter Federführung der IHK Duisburg beauftragt, die verkehrsmäßige Anbindung von Laarbruch zu untersuchen.

Auf Basis des für 2004 geschätzten Passagieraufkommens ergab sich da-

bei ein Bedarf von 200.000 ÖV-„Transportfällen“ pro Jahr.

Trotzdem kam niemand von den hochkarätigen (?) Gutachtern auf die Idee, den Anschluss an das niederländische Eisenbahnnetz via Reaktivierung Kleve – Nimwegen zu untersuchen und zu bewerten – immerhin kommt die Mehrheit der Laarbruch-Passagiere

aus den Niederlanden und würde die Möglichkeit, per ÖV anzureisen (Shuttle-Bus ab Bf. Weeze) sicher annehmen.

Zwar wurde auf besagten jeden Tag stündlich verkehrenden Shuttle-Bus hingewiesen, aber die zukünftige Möglichkeit, Laarbruch auch von den Niederlanden aus per Bahn erreichen zu können, wurde schlicht und einfach totgeschwiegen (*Honni soit qui mal y pense* (in etwa „Ein Schelm, wer Arges dabei denkt“).

Jetzt hat die IHK Duisburg noch einen draufgesetzt: In Ihrer Kammerzeitschrift vom Juli/August 2004 war der Flughafen Weeze Titelthema. Im Abschnitt „Airport braucht angemessene Infrastruktur“ fehlte jedoch jeglicher Hinweis auf die Erreichbarkeit des Flughafens per Bahn, also noch nicht mal auf den von der NIAG betriebenen Zubringerbus ab Bf. Weeze!

Wir haben darauf hin die IHK gebeten, doch bitte mal die – sinngemäß ausgedrückt – „Straßenbrille“ abzunehmen und auch mal die „Bahnbrille“ aufzusetzen, mit der anscheinend etwas provokativen Frage, ob denn die Bahn nicht auch zu einer „ausgewogenen“ Verkehrsinfrastruktur gehört...

Leider wurden unsere Argumente mit dem Hinweis auf die „vorrangige“(?) Notwendigkeit entsprechender Bus- (und nicht Bahn-) Verbindungen abgetan und damit alle existierenden und in Zukunft möglichen Bahnverbindungen völlig ignoriert.

Nicht nur sehr enttäuschend für uns und unseren niederländischen Freunde, die sich seit Jahren für die Reaktivierung grenzüberschreitender Bahnverbindungen einsetzen, sondern völlig unverständlich auch, dass ein existierendes Bahnangebot mit dem Hinweis auf die größere Bedeutung(?) von Busverbindungen einfach totgeschwiegen wird. Hier hätten wir von der IHK Duisburg als einer kreisübergreifenden(!) Institution eine andere Reaktion erwartet.

Manfred Beyer

Anmerkung von Roland Stahl: Auch die BG6 hat mit der IHK (hier in Krefeld) ähnliche üble Erfahrungen gemacht. Die IHK ist zu einer reinen Straßenverkehrslobby verkommen und gehört zu den Einrichtungen in Deutschland die der Zukunft des Landes voll im Weg stehen und bei einer Modernisierung als Erstes abgeschafft werden müssen.

Dalheim und Nordpark-Anbindung in Mönchengladbach

Am Samstag, den 2.10.2004 trafen sich im Hbf Mönchengladbach 5 PRO BAHN Mitglieder, um mit dem Zug um 13:30 auf den Resten des „Eisernen Rheins“ bis Dalheim zu fahren. Nach einer zügigen Fahrt mit dem Regio-Sprinter der DKB war erfahrbar, dass auch heute noch Geschwindigkeiten von mindestens 80 km/h auch auf der bisherigen Trasse möglich sind. Dal-

heim wurde einschließlich aller Halte nach ca. 25 Minuten erreicht. Während des kurzen Aufenthaltes konnte trotz des massiven Rückbaus (ca. 1990) die frühere Bedeutung dieses ehemaligen Grenzbahnhofes (u.a. D-Züge nach Antwerpen) erahnt werden.

Die Rückfahrt ging nur bis Rheindahlen. Von dort aus erfolgte eine ca. 4 km lange Wanderung entlang der



noch liegenden Gleise zum Nordpark (neues Borussia-Stadion).

Der erste Abschnitt war sehr stark zugewachsen, da auch die Züge zum ehemaligen britischen Militärgelände nun schon fast 15 Jahre nicht mehr fahren. Immer mehr festigte sich der Eindruck, dass dieses Stück mit ca. 1km vermutlich die „Längste Müllkippe der Stadt Mönchengladbach“ sei, da auf der heute städtischen Liegenschaft erhebliche Mengen Haushaltsmüll, Sperrmüll und Lumpen liegen. Die dann folgende Brücke über die B57 hat nie einen Zug tragen müssen. Das weitere und vom Gleiszustand erheblich bessere Stück verläuft durch Felder.



An Zaun des Nordparks endet das Gleis. Der ehemalige Militärbahnhof lässt sich nur noch erahnen, angeblich war er bei der Neuerschließung des Geländes für das Stadion im Wege. Die riesigen auch heute noch vorhandenen Flächen zeigen, dass genug Platz für einen mindestens dreigleisigen Stadionbahnhof vorhanden wäre. Hier wurde von allen Verantwortlichen leider eine Chance vertan, den Bahnanschluss zu reaktivieren. Mit der Busrückfahrt nach MG Hbf endete diese aufschlussreiche Tour.

Claus-Jürgen Steinberg

Kurz gemeldet

Krefeld Hbf jetzt "rauchfrei"

Auch der Krefelder Hbf wurde jetzt in die lange Reihe der Nichtraucher-Bahnhöfe eingereiht. Bis auf besonders gekennzeichnete Bereiche gilt auch hier: Rauchen verboten! Für 10000 EUR wurden neue Aschenbecher im Eingangsbereich und auf den Bahnsteigen im Raucherbereich aufgestellt. Grund ist natürlich die erwartete Ersparnis bei den Reinigungskosten. Raucher haben erfahrungsgemäß bisher Verständnis dafür gezeigt.

Dynamische Fahrgastinformationssysteme

Einen neuen Service wird es in den nächsten Monaten für die Kunden von SWK-Mobil geben. Ein namhaftes Unternehmen mit Sitz in Krefeld hat den Zuschlag bekommen, wichtige Haltestellen mit sogenannten "dynamischen Fahrgastinformationssystemen" auszurüsten. Es handelt sich dabei um Leuchtanzeigen, die die Restwartezeiten bis zur Planabfahrtszeit der jeweiligen Linien anzeigen. In einer ersten Bauphase werden die Haltestellen Rheinstr., Krefeld Hbf, St.-Tönis Wilhelmplatz, Uerdingen Bh. und Röttgen, Fischeln Grundend, Kempen Bh. und Süchteln Busbh. bis Ende 2005 bestückt. Anfang 2006 soll es mit einer weiteren Serie weitergehen.

Einschränkungen beim Fahrkartenverkauf

Nicht nur an der Preisfront rumort es, neues Ungemach droht den privatwirtschaftlich organisierten Bahnagenturen, von den es rund 3400 gibt. Die DB plant, die derzeit gewährten Provisionen in Höhe von 10% auf rund 6% zu reduzieren, was möglicherweise zu einer Verringerung der Agenturen um 1/3 führen würde. Erschwerend kommt hinzu, dass die DB ihre eigenen Verkaufsstellen ebenfalls im nicht unerheblichem Maße schließen will. Dies dürfte zu einem größeren Problem für den Kundenkreis werden, der nicht über einen Internetan-

schluss verfügt, Probleme mit Automaten hat und daher eine persönliche Bedienung wünscht.

Warum hat Mönchengladbach kein Fernverkehrsanschluss?

Weil die Anreise mit der Bahn nicht vorgesehen ist. Siehe Internet unter www.moenchengladbach.de -> „Stadtkarte & Anreise“. Da wird nur die Anreise per Auto beschrieben.

Was kostet die Fahrkarte von Mönchengladbach nach „Km. 49+800“?

Nur 3mal umsteigen und 25 Stunden 5 Minuten dauert die Reise bis Rumänien. Von dort kann dann aber auch weiter nach „Klm. 61+300“ gefahren werden.

Sonderfahrt auf der Walsumbahn

Wie bereits im Vorjahr führte die Oberhausener CDU im August wieder eine Sonderfahrt auf der Walsumbahn durch, diesmal zusammen mit ihren Duisburger Parteifreunden. Dabei wurde eine Nutzung der Strecke für touristischen Verkehr ins Gespräch gebracht, um Optionen für eine spätere Reaktivierung im Personenverkehr offen zu halten.

Geänderter Fahrplan auf der Ruhrortbahn

Bereits seit dem 13.06.2004 fährt die Prignitzer Eisenbahn auf der RB 36 (Ruhrort-Bahn) am Wochenende nach einem veränderten Fahrplan, bei dem der Halbstundentakt mit nur einem Fahrzeug gefahren wird. Der Umlauf ist mit jeweils drei Minuten Wendezeit an beiden Endstellen knapp, ebenso die Umsteigezeiten in Oberhausen von jeweils vier Minuten von und zur S 3, da der Triebwagen aber der einzige Zug

auf der Strecke ist, läuft der Verkehr meist problemlos. Zu bemängeln ist aber die schlechte Kommunikation dieser Änderung: Außer Aushängen in den Fahrzeugen gab es veränderte Aushangfahrpläne an den Bahnhöfen, die aber in Oberhausen durch die kurz nachher in Kraft gesetzten Baustellenfahrpläne der KBS 420 kaum auffielen.

Ebenso gab es keine auffälligen Hinweise in der örtlichen Presse. Und in den Kursbuchnachträgen der DB im Internet ist der neue Fahrplan ebensowenig zu finden wie in den zum 13.06. erschienenen Stadtfahrplänen Duisburg und Oberhausen und dem Änderungsheft zum VRR-Schnellverkehrsfahrplan.

Ansprechpartner im 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
Forstwaldstraße 672, 47804 Krefeld
Tel: 02151 / 31 22 17, Fax: 02151 / 33 14 09

Schriftführer, 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: 14. Oktober 2004

Nächste Ausgabe: Anfang Januar 2005

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

Einsendeschluss: Mitte Dezember 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

Oktober 2004			
Di 12.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4
Mi 13.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	3
Do 14.	19.00	Moers, „King Du“, Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	2
Di 19.	18.45	Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	6
Do 28.	18.00	entfällt. Zurzeit keine Sitzungen der BG5 Bitte an BG 2 wenden!	5
November 2004			
Sa 06.	15.30	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1
Di 09.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4
Mi 10.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	3
Do 11.	19.00	Moers, „King Du“, Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	2
Di 16.	18.45	Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	6
Dezember 2004			
Sa 04.	15.30	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1
Mi 08.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	3
Do 09.	19.00	Moers, „King Du“, Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	2
Di 14.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4
Di 21.	18.45	Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	6
Do 16.	18.00	entfällt. Zurzeit keine Sitzungen der BG5 Bitte an BG 2 wenden!	5
Januar 2005			
Sa 08.	15.30	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch Vom 1.1.05 verlegt	1
Di 11.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4
Mi 12.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	3

Do 13.	19.00	Moers, „King Du“, Bahnhof Richtung Innenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	2
Di 18.	18.45	Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	6
Do 20.	19:00	Treffen der ‚Belangengroep‘ im Kernwas-serwunderland Kalkar	
Do 27.	18.00	entfällt. Zurzeit keine Sitzungen der BG5 Bitte an BG 2 wenden!	5

Terminplan gültig vom Oktober 2004 bis zum Januar 2005.
Alle Termine und aktuelle Änderungen sind auch im Internet unter www-probahn-niederrhein.de/termine zu finden.