

PRO BAHN



REGIONALVERBAND
NIEDERRHEIN e.V.

NiederRheininfo

Nr. 4/2008

Oktober – Dezember 2008

23. Jahrgang

www.probahn-niederrhein.de



Dank an Klaus Stuttmann (www.stuttmann-karikaturen.de) für die kostenlose Überlassung der Grafik.

Inhalt:

Vorwort

Anhörung Schienenverkehr in der Provinz
Limburg

Wann kommt der ET 422?

Neue Haltestelle in Krefeld

Buchempfehlungen

Sparen mit Online-Tickets

Wieder 8 Km weniger... - Abschied und Niedergang
der Ratheimer Bahn

Schlichtungsstelle Mobilität

10^{PLUS} – Pünktlichkeit und mehr

Vermischtes

Termine

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser, ich möchte diese Gelegenheit nutzen einige einleitende Worte an Sie zu richten. Auf unserer letzten Vorstands- und anschließenden Mitgliederversammlung vom 20.09.2008 sind mehrere personelle Veränderungen beschlossen worden, auf welche ich hier eingehen möchte.

Nach langjähriger erfolgreicher Arbeit als RV-Vorsitzender hat Ekkehard Starke seinen Wunsch bekräftigt, sein Amt aus persönlichen Gründen zur Verfügung zu stellen. Ich selbst wurde aus der Runde des Vorstandes gebeten sein Amt kommissarisch zunächst bis zur nächsten ordentlichen Mitgliederversammlung mit turnusmäßigen Wahlen zu übernehmen und habe dem entsprochen.

Ekkehard Starke hat am 13.03.1999 den Vorsitz des RV-Niederrhein von Franz Maxwill übernommen und sein Amt über fast 10 Jahre hinweg mit großem Erfolg geführt. Diese Zeit war von zahlreichen Veränderungen in Struktur und Form von Bus- und Bahnverkehr geprägt. Er hat den RV zu dem gemacht, was er heute ist.

Beispielhaft soll an einige Highlights seines Wirkens erinnert werden:

- Mai 2000: Regionalversammlung (DU) zum Thema „Droht der Verkehrskollaps an Rhein und Ruhr“ mit 8 Referenten.
- November 2000: Regionalversammlung (MG) „Eisener Rhein“
- Juni 2004: Regionalversammlung (DU) mit der Referentin Frau Torge (DBAG) „Vermeidung der Wiederholung der Herbstkatastrophe 2003“
- Juli 2005: Ortstermin in Geldern mit dem WDR „Lokalzeit Düsseldorf“ zu

„Aussteigeunfälle der Talent-Baureihe“

An dieser Stelle möchte ich Ekkehard Starke - sicher auch in Ihrem Sinne - unser aller Dank für seine langjährige, hervorragende und ehrenamtliche Arbeit aussprechen, verbunden mit der Hoffnung, dass wir auch in Zukunft auf seinen Rat zurück greifen dürfen.

Wie bereits auf der letzten Mitgliederversammlung angekündigt, ist Roland Stahl als Sprecher der BG6 (Mönchengladbach) zwischenzeitlich offiziell zurück getreten. Während einer Übergangszeit vertrat ihn der ehemalige Vorsitzende der BG6, Bernhard Cremer kommissarisch. Ich danke beiden an dieser Stelle für ihre geleistete erfolgreiche Arbeit für die BG6. Diese stellt gegenwärtig nach meiner Beobachtung den größten Teil aktiver Mitglieder, was sicher nicht zuletzt auf die gute Arbeit der beiden Sprecher zurück zu führen ist. Erfreulicherweise konnte mit Detlev Neuß ein geeigneter Nachfolger für dieses Amt gefunden werden. Ich wünsche ihm viel Erfolg für seine wichtige Aufgabe und bitte alle Mitglieder der BG6 ihn tatkräftig und kooperativ zu unterstützen.

Zu unserem Glück bleibt uns Roland Stahl als Beisitzer und Schriftführer im Vorstand erhalten und wir brauchen auch in Zukunft nicht auf seinen wertvollen Rat zu verzichten.

Ich wünsche uns allen eine vertrauensvolle und effiziente Zusammenarbeit, damit wir die selbst gesteckten Ziele unserer ehrenamtlichen Tätigkeit gemeinsam im Sinne der Fahrgäste von Bus und Bahn erreichen mögen.

Frank Michalzik

Anhörung Schienenverkehr in der Provinz Limburg

Von Volker Windisch

Hotel van der Valk, Venlo, 5. Sept. 2008

Als die niederländischen Gäste sich auf den steilen Hängen des Harzes nicht mehr auf ihren Skiern halten konnten, wies sie die Gemeinde Hahnenklee schon in der 70er Jahren in ihrer Sprache darauf hin, wie sie sich korrekt zu verhalten hätten. Als ein gebürtiger Harzer im Jahr 2008 ins Hotel van der Valk nach Venlo an die Maas kam, staunte er nicht schlecht, dass es für die provinz-offizielle Schienenverkehrs-Anhörung keinerlei Übersetzung gab: weder auf Englisch noch auf Deutsch. Offenbar rechneten die Limburger damit, dass alle deutschen Teilnehmer vom Niederrhein seien, somit des Niederländischen mächtig sein müssten. Leider schuf auch eine Bitte um Übersetzung vor Veranstaltungsbeginn keinerlei Abhilfe des Sprachproblems. Der niederrheinische Harzer mühte sich derweil mit so gehörten Vokabeln ab, die er teilweise meinte erraten zu können.

Teilnehmer der Anhörung waren die Provinz Limburg, die IHK Limburg, die IHK Venlo, die Stadt Venlo, die wichtigsten niederländischen Parteien wie PvdA, CDA, VVD oder D66, der Fahrgastverband Rover, die IHK Aachen, die Stadt Krefeld und PRO BAHN.

Der sachliche Vortragsstil der niederländischen und deutschen Teilnehmer fiel den PRO BAHNern angenehm auf. Man trug das Interesse an einer grenzüberschreitenden Verbesserung der Infrastruktur vor und fokussierte sich dann auf den Schienenverkehr, so wie es die Provinzregierung beschlossen

hat. Dabei konzentrierte man sich auf die Ost- und Südachse der geplanten Fernverkehrsverbindungen, also auf die Linien Eindhoven – Venlo – Mönchengladbach – Düsseldorf und Eindhoven – Roermond – Heerlen – Aachen – Köln. Aus der Verkehrsstudie „HST-Connect“ der Unternehmensberatungen Buck, Movares und IVV-Aachen wusste man, dass die Finanzierung der Süd-achse günstiger ausfällt als die der Ostachse. Der politische Wille, beide Linien zu fördern, war je-doch eindeutig.

Entsprechend groß war nun das Interesse, mehr über den deutschen Beitrag zum Zustandekommen dieser Fernverkehrsverbindungen zu erfahren. Hier konnte PRO BAHN punkten, maßgeblich in Gestalt des NRW-Landesexperten Lothar Ebbers, der nun die Stellungnahme von PRO BAHN NRW e.V. zur Agenda Schienenverkehr in flüssigem Niederländisch vortrug. Er referierte dabei die Problematik der HST-Connect-Studie, dass diese zu wenig die minutiöse Vertaktung des SPNV in NRW berücksichtige, dass die Durchbindung zur Randstad nicht erwähnt wird.

Wo Verbesserungen möglich waren, schilderte Lothar Ebbers diese:

- den schlanken Cross-Platform-Anschluss in Venlo von niederländischen IC- zum deutschen Regionalverkehr
- die Einführung grenzüberschreitender Verbundtarife (Euregio-Tickets) nicht nur für die Süd-, sondern auch für die Ostachse

- die Einbeziehung Venlos als normalen VRR-Tarifpunkt und des Busverkehrs in das euregionale Ticketing
- die Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Trasse Roermond – Dalheim zwecks Durchbindung des Verkehrs nach Mönchengladbach, wo mit 1.300 Fahrgästen täglich zu rechnen sei.
- eine Neubaustrecke Maastricht – Aachen über das Avantis-Gewerbegebiet, die laut IGVP etwa 1.200 tägliche Fahrgäste erbringe.

Es folgte nun eine Fragerunde an PRO BAHN, die erfreulicherweise auf Deutsch stattfand. Lothar Ebberts klärte die Anhörungsteilnehmer über Finanzierungsfragen, Fahrzeugeinsatz, Netzpläne, das niederländisch-deutsche Ticketing, die Fremdvergabe von SPNV-Strecken (z.B der Linie RE 13 an die Firma Keolis) und die Möglichkeit der Wiedereröffnung der Strecke Kleve – Nijmegen auf. Er erläuterte das Konzept der Integrierten Ver-

kehrsplanung (IGVP) mit Kosten-Nutzen-Analyse und unter ökologischen Aspekten. Er ging dabei auf Aufgaben träger und Entscheidungsgremien ein, nämlich die Verkehrsverbände VRR, AVV und VRS, nieder-rheinische Kreise sowie das Ministerium für Bauen und Verkehr NRW. Gemeinsam mit Volker Windisch erörterte Lothar Ebberts das DB-Trassenpreis-Problem: dass zugunsten des Güter- und Fernverkehrs die Nahverkehrstrassen von der DB Netz AG künstlich verteuert würden. Dies benannte Volker Windisch als Wettbewerbsbeschränkung, derer man nur durch politischen Druck Herr werden könne, am besten auf EU-Ebene.

Die weitere Anhörung erstreckte sich auf Fragen der Floriade Venlo, auf Infrastruktur und Strecken aller Verkehrsmittel. Alles in allem eine konstruktive Veranstaltung, die auf Verbesserungen im grenzüberschreitenden Bahnverkehr hoffen lässt!

Wann kommt der ET 422?

Von Lothar Ebberts und Dirk Grenz

Mit einer großen Show der DB Regio wurde im Juni der neueste S-Bahn-Zug im VRR vorgestellt. Die neue Generation aus Aluminium soll Schritt für Schritt die noch auf der S 7 und S 9 verkehrenden Triebwagen der Baureihe 420 aus den siebziger Jahren ersetzen. Sie bietet 192 Sitz- und 340 Stehplätze, davon je 8 Plätze 1. Klasse mit Panoramablick für die wachsende Zahl der Barenticketinhaber hinter den Führerständen. Die Einstiegs-höhe ist für 96 cm-Bahnsteige gedacht, die leider nicht überall vorhanden sind (auf Trittstufen oder ausfahr-

bare Trittbretter zur Überbrückung von Spalten zum Bahnsteig wurde verzichtet). Weitere Highlights sind Videoüberwachung, Klimaanlage, breitere Türen, ein größerer Abstand zum Nachbarsitz (wodurch die Gänge schmaler werden), etwas dickere Polster als im Vorgängerfahrzeug ET 423 mit aber weiterhin fast senkrechtem Rückenteil und Armlehnen an den Fensterplätzen. Doch allen Ankündigungen zum Trotz ist der neue S-Bahn-Triebwagen ET 422 noch nicht im Betrieb zu sehen. Zwar sind schon zahlreiche Fahrzeuge ausgeliefert, aber noch fahren sie bestenfalls im

fahrgastlosen Testbetrieb, da noch keine Betriebsgenehmigung durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) vorliegt. Dem Vernehmen nach gibt es weiterhin Probleme mit der Bremssoftware sowie dem vom EBA verfügbaren besseren Einklemmschutz in den automatischen Türen. Ob die Betriebsgenehmigung noch rechtzeitig vor dem alljährlichen Herbstwetter erteilt wird, steht in den Sternen.

Die von DB Regio verteilte Broschüre zum ET 422 hat auch den eigentlich vorgesehenen Einsatzzeitplan für die Neufahrzeuge publik gemacht. So sollten noch in diesem Jahr sämtliche Kurse der S 7, S 9 und S 2 auf die neuen Fahrzeuge umgestellt werden, wodurch der Einsatz der gut 30 Jahre alten Vorgängerfahrzeuge vom Typ ET 420 im Rhein-Ruhr-Raum zu Ende ginge. Weiter sollten einige Kurse der S 8 umgestellt werden. Für 2009 ist dann die Bestückung der Linien S 1, S 5 und S 8 mit den Neufahrzeugen vorgesehen, in 2010 folgen die S 3, S 4 und S 6 (teilweise). Die S 11 wird bereits seit Jahren vollständig mit Elekt-

rottriebwagen der Baureihe 423 gefahren. Somit wäre dann der Planeinsatz tagsüber ganz auf Elektrotriebwagen umgestellt (die Verstärkerkurse z.B. auf der S 6 würden weiterhin teilweise mit lokbespannten x-Wagen-Garnituren gefahren). Die heute mit 3-Wagen-Zügen bestückten Linien (S 2, S 3, S 4, S 9) würden von Einzeltraktionen ET 422 befahren, wodurch die Gesamtzahl der angebotenen Sitzplätze von 222 auf 192 sinkt.

Die beschleunigungsstärkeren Triebwagen sollen eine Stabilisierung des Betriebs gegenüber den heutigen Verhältnissen bieten, was allerdings nur bei optimal wirkenden Bremsen auch bei Herbstwetter zu erwarten ist. Vorbei ist dann die Zeit der S-Bahnen mit Toiletten und recht teilweise weichen Sitzpolstern an Rhein und Ruhr. Wie die Zukunft des S-Bahn-Betriebs nach Kündigung des Verkehrsvertrags durch den VRR und im Hinblick auf die geplanten Änderungen im Linienkonzept im Raum Düsseldorf tatsächlich aussieht, ist offen.

Neue Haltestelle in Krefeld

Von Joachim Meyer

Der Haltestellenbereich Hbf gehört mit 18-20.000 Fahrgästen neben Ostwall/Rheinstr. zu den am stärksten frequentierten Haltestellen der SWK. Der Zahn der Zeit hatte schon seit langem an der gesamten Anlage genagt. Neben den normalen Gebrauchsspuren hatten in den letzten Jahren zusätzlich Vandalismusschäden und Verschmutzungen das ihrige dazu beigetragen, diesen Bereich als nicht gerade einladend zu betrachten. Handlungsbedarf

war also dringend gegeben. Das Bekenntnis, weiterhin zur Straßenbahn zu stehen sowie die Entscheidung für Niederflurbetrieb gaben weiteren Anstoß für diese Investition. Für den Umbau bot sich weiterhin an, den bestehenden Platzmangel endlich durch Verbreiterung der Bahn- und Bussteige zu eliminieren. Dieser Mangel war schon frühzeitig erkannt worden, nachdem man beim Bau in den 80iger Jahren von den ursprünglichen Plänen zugunsten eines Investors zurückste-

cken musste. Während der Bahnsteig am Hansa-Zentrum selbst nicht verbreitert wurde (das hätte ein verrücken der Gleise vorausgesetzt), wurde die Breite des anderen Bahnsteiges von 2,70 m auf 3,30 m ausgeweitet. Die Breite des Bussteiges wuchs von 3 m auf 4,50 m. Die Höhe bei den Bahnsteigen wurde entsprechend den bestellten Niederflurbahnen gewählt. Bei den Bussteigen wurde eine neue Bordsteinkante, der sog. Kasseler Bord, eingerichtet, die einerseits das Heranfahren für Busfahrer erleichtert und andererseits den Fahrgastwechsel fast stufenlos ermöglicht. Zur weiteren Komfortsteigerung tragen insgesamt 12 neue Warteunterstände, großformatige, beleuchtete Fahrpläne sowie insgesamt sieben elektronische Anzei-

getafeln mit Anzeige der aktuellen Abfahrzeiten bei. Sitzgelegenheiten sind leider etwas dürrig ausgefallen. Abschließend sollen noch Grünanpflanzungen folgen, sodass der gesamte Bereich für die Zukunft wieder etwas hergeben wird. Voraussetzung bleibt natürlich, dass sich Schmierereien und Beschädigungen verhindern lassen (schön wär's...).

Zur gleichen Zeit (während der Sommerferien) wurden Gleiserneuerungsarbeiten auf der rechten Ostwallseite zwischen Hauptbahnhof und Neue Liner-Str. durchgeführt. Somit ist dieser Bereich des Ostwalls abgeschlossen. Es steht jetzt noch der Umbau der Haltestellenanlage Ostwall/Rheinstr. an (2009/2010).

Buchempfehlungen

Von Detlef Neuß

„senk ju vor trävelling“

Wie Sie mit der Bahn fahren und trotzdem ankommen von Mark Spörle und Lutz Schumacher, Verlag Herder.

Bereits im Klappentext machen die Autoren darauf aufmerksam, dass alle beschriebenen Personen und Unternehmen frei erfunden sind. Trotzdem beschlich mich bei der Lektüre das Gefühl, zumindest alle beschriebenen Personen zu kennen. Die Fülle der beschriebenen Einzelsituationen hier aufzuführen, würde zu weit führen, aber auch bei aller gewollten Übertreibung – Satire darf das – ist die Lektüre des Buches sehr zu empfehlen. Die zufälligen Ähnlichkeiten gehen so gar so weit, das ein realer Zugbegleiter

von einigen Bahnreisenden bereits mit dem Spitznamen „Kurt Schmöllner“ belegt wurde; einer fiktiven Person aus dem Buch. Aber nicht nur das Bahnpersonal wird liebevoll karikiert. Die Beschreibung der unterschiedlichen Bahnkundentypen ist wirklich lesenswert. Darüber hinaus enthält das Buch eine Reihe wertvoller Tipps zum Beispiel zu Themen wie: was Durchsagen wirklich bedeuten, wie bekomme ich einen Sitzplatz und was ist Notwendig, um eine Bahnfahrt überhaupt zu überleben. Dieses Buch ist ein Muss für alle, die gerne mit der Bahn fahren ohne die Bahn tierisch Ernst zu nehmen. Man kann das Buch sogar in der Bahn lesen; aber lassen Sie sich dabei nicht von Kurt Schmöllner erwischen!

Sparen mit Online-Tickets

Von Hans Joachim Janßen

Der VRR bietet unter <https://shop.tsvr.de/vrr/?profileid=999> u.a. den Kauf von TagesTicket 1 Person und GruppenTicket an, bei denen statt einer Entwertung am Automaten eine entsprechende Angabe beim Onlinekauf ("... geben Sie bitte noch das Startgebiet an") erforderlich ist. Dies lässt sich ggf. geschickt nutzen!

Hintergrund: Die VRR-Preisstufen für Einzelfahrten gehen von einer Fahrt vom Starttarifgebiet zum Ziel aus (quasi Halbmesser bzw. Radius in eine Himmelsrichtung) – mit einem TagesTicket kann man jedoch vom Starttarifgebiet in alle Himmelsrichtungen fah-

ren – beim Online gekauften TagesTicket kann man als Starttarifgebiet das Tarifgebiet angeben, was etwa mittig zwischen Start und Ziel liegt (quasi Halbmesser in beide Richtungen ausnutzen), wodurch man u.U. beim Online.TagesTicket eine niedrigere Preisstufe nutzen kann. Sinngemäß gilt dies natürlich auch für das VRR GruppenTicket (quasi TagesTicket für bis zu 5 Personen).

Wer also an einem Tage eine Hin+Rückfahrt weiter als die Preisstufe B machen will, der sollte sich mit dieser Möglichkeit beim Online-Kauf beschäftigen.

Beispiele:

an einem Tag Hin+Rückfahrt von - nach	Normal					Online TagesTicket bzw. GruppenTicket			
	Preis- stufe	Einzel- Ticket	4erTicket	ges/ Gruppen- Ticket	4erTages- Ticket	Tarifgebiet	Preis- stufe	Preis	
Krefeld - Düsseldorf Mitte/Nord	1P	B	8,60€	7,50€	10,20€	8,33€	42 Meerbusch	B	10,20€
	2P	B	17,20€	15,00€	16,80€	--	42 Meerbusch	B	16,80€
Kempen - Düsseldorf Mitte/Nord	1P	C	17,80€	15,35€	20,80€	16,03€	42 Meerbusch	B	10,20€
	2P	C	35,60€	30,70€	27,50€	--	42 Meerbusch	B	16,80€
Mönchengladbach - Düsseldorf Mit- te/Nord	1P	C	17,80€	15,35€	20,80€	16,03€	52 Neuss/Kaarst	B	10,20€
	2P	C	35,60€	30,70€	27,50€	--	53 Neuss/Kaarst	B	16,80€
Mönchengladbach - Essen Mitte/Nord	1P	D	21,00€	17,85€	23,50€	18,83€	33 Duisburg Mit- te/Süd	C	20,80€
	2P	D	42,00€	35,70€	32,30€	--	33 Duisburg Mit- te/Süd	C	27,50€

Wieder 8 Km weniger... - Abschied und Niedergang der Ratheimer Bahn

Von Michael Bienick

RATHEIM (Kreis Heinsberg) - Am 26. September 2007 - mit der Abfahrt des letzten Güterzugs aus dem Ratheimer Bahnhof - ging auf dem Hückelhovener Stadtgebiet eine nun nahezu 100 Jahre andauernde Epoche zu Ende. Fast auf den Tag genau 27 Jahre nach der Abfahrt des letzten Personenzugs (27. September 1980) heißt es nun auch noch: Abschied nehmen vom Güterverkehr, der – prägend durch die Zeche Sophia-Jacoba die Menschen in Hückelhoven und Ratheim lange Zeit begleitete.

Der allerletzte Akt wurde schließlich am 26. März 2008 vollzogen - der nun wirklich letzte Zug verließ an diesem Tag den Ratheimer Bahnhof. Über die zu dem Zeitpunkt bereits stillgelegte Strecke Baal - Ratheim wurden die drei letzten Werksloks der SJ als "Sperrfahrt" abtransportiert, doch zunächst einmal zur Vorgeschichte:

Mit der Schließung der Hückelhovener Brikettfabrik entfiel für den „Torso“ Baal – Ratheim der einst durchgehenden, 1911 eröffneten Verbindung Jülich – Dalheim der letzte Güterverkehrskunde – nach Auffassung der politisch Verantwortlichen wird die Strecke so entbehrlich und überplanbar für den Bau einer Umgehungsstraße. Die Leistung und Arbeit unserer Vorfahren wird so sprichwörtlich „mit Füßen getreten“, trug diese Bahnverbindung doch zu ihrer Entstehungszeit maßgeblich zur Entwicklung der Zeche Sophia-Jacoba und so auch zur Stadtwerdung der Stadt Hückelhoven bei! Rückblickend ist so z.B. bemerkens-

wert, dass über die Schiene von Ratheim aus Güter einst ihren Weg in die halbe Welt fanden. Um dem immer wichtiger werdenden Güterverkehr Rechnung zu tragen wurde die Strecke im Abschnitt Baal Gbf – Ratheim sogar Ende der 1960er elektrifiziert. Doch auch die Bedeutung des Personenverkehrs war nicht zu unterschätzen: Während auf dem Südabschnitt zwischen Jülich und Baal der Personenverkehr aufgrund von ausgedünnten Fahrplänen und massivem Busparallelverkehr bereits zum 29. September 1968 eingestellt wurde, wurde die Verbindung Baal–Dalheim wegen des so genannten Rundverkehrs (eine Verbindung über Mönchengladbach–Rheydt–Rheindahlen–Wegberg–Dalheim–Wassenberg–Ratheim–Hückelhoven –Baal Nord – Erkelenz – Rheydt – Mönchengladbach) zunächst von der Bevölkerung noch relativ gut angenommen. Doch in den 1970er Jahren wurde auch auf der Nordstrecke von Baal nach Dalheim der Fahrplan bis auf wenige Züge am Tag ausgedünnt, der bei der Bevölkerung beliebte Rundverkehr schließlich abgeschafft und parallel verkehrende Bahnbusse taten dann ihr übriges: Am 27. September 1980 fuhr der letzte mit einem Trauerkranz versehene Personenzug von Baal aus in Richtung Dalheim/ Mönchengladbach. Dennoch: Der „Schienenbus“, bzw. später die dunkelroten „Akkutriebwagen“ waren lange Zeit im Hückelhovener Land ein Zeichen der Mobilität. Und so würde mit dem „Ausradieren“ der Bahnstrecke Baal – Ratheim nicht nur ein wich-

tiges Stück Infrastruktur verloren gehen – nein – es wären auch die Geschichten, Erfahrungen und Erlebnisse eines Jeden, der diese Strecke kannte! Der VCD Aachen-Düren hat sich bis

zuletzt für die Strecke stark gemacht, ob das Engagement was gebracht hat, wird die Zukunft und die politische Entscheidung zum oder gegen den Erhalt der Trasse noch zeigen...

Schlichtungsstelle Mobilität

VCD-Pressemitteilung vom 25.8.08 Fahrgastrechte in der Praxis

Schlichtungsstelle Mobilität hilft 10000 mal weiter / VCD begrüßt gesetzliche Festschreibung von Schlichtung

Berlin, 25.08.08: Über 10000 Anfragen haben die Schlichtungsstelle Mobilität beim Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) seit ihrer Einrichtung im Dezember 2004 bis heute erreicht. Die Gründe für die Kontaktaufnahme sind vielfältig: Im Schienenverkehr sind Verspätungen, Fahrpreisnacherhebungen und Probleme mit der Bahn-card die häufigsten Anlässe für Anfragen von Reisenden. Im Flugverkehr sind es Verspätungen, Annullierungen und verschwundenes oder beschädigtes Gepäck. Die unparteiische Schlichtungsstelle Mobilität informiert zu allen Fragen und vermittelt im Streitfall kostenlos zwischen Betroffenen und Verkehrsunternehmen, wenn es rund um Fernverkehrsreisen mit Bus, Bahn, Schiff oder Flugzeug zu Problemen kommt. Finanziert wird die Einrichtung vom Bundesverbraucherministerium.

*Michael Gehrman, VCD-Bundesvorsitzender: *Die große und kontinuierliche Nachfrage belegt den Bedarf an Information und an Vermittlung zwischen Reisenden und Verkehrsunternehmen. Wir begrüßen deshalb ausdrücklich, dass die Bundesregierung Schlichtung als Bestandteil des neuen Fahrgastrechtegesetzes festschreiben will." Damit sei gewähr-*

*leistet, dass das Know-how der letzten vier Jahre, die vielfältigen Erfahrungen und die spürbaren Verbesserungen im Bereich Verbraucherschutz nicht verloren gingen. *Es wäre ja auch töricht, dieses Kapital nicht weiterhin zu nutzen", meint Gehrman.*

*Nach Ansicht des VCD habe sich der verkehrsträgerübergreifende Ansatz der Schlichtungsstelle Mobilität bestens bewährt. Dadurch hätten Verbraucher eine zentrale Anlaufstelle. Für die Schlichtungsarbeit im Öffentlichen Verkehr seien inzwischen fundierte Arbeitsgrundlagen entwickelt worden. Außerdem habe die Schlichtungsstelle Mobilität einen hohen Bekanntheits*grad in der Öffentlichkeit erlangt, wertvolle Kontakte zu Verkehrsunternehmen und anderen Institutionen geknüpft sowie fachliche Kompetenz aufgebaut. Auch sei die Einrichtung von der EU-Kommission in die Liste der empfohlenen Verbraucherorganisationen aufgenommen worden, da sie die geforderten Kriterien »Überparteilichkeit, Fachkompetenz, transparentes Verfahren und hohe Effizienz« vollständig erfülle.*

*Heidi Tischmann, Projektleiterin *Nach fast vier Jahren Schlichtungstätigkeit im öffentlichen Fernverkehr hat sich gezeigt, dass von diesem niedrigschwelligen Angebot nicht nur die Verbraucherinnen und Verbraucher profitieren. Auch die Unternehmen erkennen den Nutzen erfolgreicher*



Schlichtungsverfahren. Denn sie bedeuten unterm Strich gute Werbung und dauerhafte Kundenbindung." Zu den über 100 Unternehmen, die mit der Schlichtungsstelle Mobilität koope-

rieren, gehören beispielsweise die Deutsche Bahn AG und namhafte Fluglinien wie KLM, Air France oder American Airlines.

10^{PLUS} – Pünktlichkeit und mehr

Die Aktion „10PLUS – Pünktlichkeit und mehr“ ist ein Pilotprojekt des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr, an dem die SWK als einziges VRR-Verkehrsunternehmen teilnimmt.

Vorerst ist diese Aktion begrenzt auf den Zeitraum 1. Oktober bis 31. Dezember 2008.

Mit der Aktion 10PLUS versprechen die SWK:

Pünktlichkeit

Und wenn nicht, dann erhalten Sie Ihren Fahrpreis zurück, sofern Sie mit SWK-Linien mindestens 10 Minuten später - als in der Fahrplanauskunft ausgewiesen - Ihre Zielhaltestelle erreichen.

Sauberkeit

Sofern Ihre Kleidung an einer Haltestelle oder in einem Fahrzeug der SWK MOBIL verschmutzt wurde,

erstatten wir Ihnen die Reinigungskosten in Höhe von maximal 25,00 Euro.

Guter Service und Kompetenz

Die SWK will, dass Sie über alles informiert und mit dem Service zufrieden sind. Und zwar in den Fahrzeugen genauso wie in den SWK ServiceCentern und bei den Verkaufsstellen.

Freundlichkeit

Garantiert Freundlichkeit auf der ganzen Linie. Als Fahrgast haben Sie ein Anrecht auf eine durchgehend freundliche Bedienung.

Anschlussgarantie

Bei der Anschlussgarantie werden einzelne, speziell ausgewiesene Anschlussverbindungen sichergestellt.

Alle Details sind auf unserer Internetseite unter „<http://www.probahnniederrhein.de/news.php?id=317>“ zu finden

Vermischtes

Krefeld: Nacht-Express vor dem Start

An diversen Haltestellen ist es schon erkennbar: Das neue Nacht-Express steht in den Startlöchern. Betriebsbeginn ist für Mitte Oktober 2008 vorgesehen. In den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag sowie vor Feiertagen wird es dann auf einem besonderen Liniennetz eine erweiterte Fahrmöglichkeit geben. Dafür wird wohl die eine oder andere schwächer ausgelastete Fahrt gestrichen. Näheres in der nächsten NI.

Zukunft der Schwalm-Nette-Bahn

Informationsveranstaltung von PRO BAHN zur Zukunft des Personenverkehrs der RB39 Mönchengladbach - Wegberg-Dahlheim (- Roermond)
Jugendzentrum de Schuer in Wegberg, Rathausplatz 2

Ansprechpartner: Stefan Houbertz

Telefon: (0 24 31) 94 62 02

E-Mail: houbertz@probahn-nrw.de

Protokoll der Jahresversammlung

Das Protokoll der Jahresversammlung am 20.9.2008 in Duisburg ist den vielen aktuellen Artikeln zu Opfer gefallen. Es wird in der Januarausgabe nachgeliefert. Wer es vorher benötigt, kann es

entweder im Internet von unserer Homepage unter www.probahn-niederrhein.de herunterladen oder auch auf Wunsch vom Schriftführer zugesendet bekommen.

Ihre Ansprechpartner im PRO BAHN Regionalverband Niederrhein:**Komm. Vorsitzender:**

Dipl.-Ing. Frank Michalzik
Bahnhofstraße 85 a, 46499 Hamminkeln
Tel: 02857-915992

Vorsitzende der Bezirksgruppen:

BG 1: David van der Grinten
Herderstraße 46, 47533 Kleve,
Tel: 02821-4609002

Fax: 02821-4609973

BG 2: Hubert Dieregweiler
Schopenhauerstraße 3, 47447 Moers
Tel: 02841-32382

BG 3: Joachim Meyer
Oststraße 1, 47798 Krefeld

Tel und Fax: 02151-394442

BG 4: Dipl.-Ing. Frank Michalzik
Bahnhofstraße 85 a, 46499 Hamminkeln
Tel: 02857-915992

BG5: offen

BG 6: Detlev Neuß
Stapper Weg 94, 41199 Mönchengladbach
Tel: 02166-10560/01601769869

Schatzmeister: Martin Wenzel,
Winkelhauser Str. 140, 47228 Duisburg
Tel: 02065-839069 u. 0211-49742350 (Büro)

Schriftführer:

Roland Stahl, Myllendonker Straße 52
41065 Mönchengladbach
Tel: 02161-650914

Alle E-Mail-Adressen unter:

www.probahn-niederrhein.de/kontakt

Internet: www.probahn-niederrhein.de

E-Mail: info@probahn-niederrhein.de

Ansprechpartner: David Van der Grinten,
Herderstr. 46, D-47533 Kleve

Impressum:

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband
Niederrhein e.V.

Auflage: 250 Exemplare

Erscheinungsweise: 4x jährlich

V.i.S.d.P.: Roland Stahl, Myllendonker Straße 52, 41065 Mönchengladbach
Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder!

Redaktionsschluss: 5. Oktober 2008

Nächste Ausgabe: Anfang Januar 2009

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

Einsendeschluss: Mitte Dezember 2008

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 2008				November 2008				Januar 2009			
Mi 01.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1	Mo 20.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle, 47058 Duisburg, Mülheimer Str. 91 (Hst. Lutherplatz).	5	Mi 10.	18.00	Krefeld, Gaststätte "Kulisse"	3
Mi 08.	18.00	Krefeld, Gaststätte "Kulisse" im alten Fabrikgebäude Heeder, Virchowstr. 130 (Nähe Hauptbahnhof Südeingang). Nach Möglichkeit vorher anrufen. Telefon berufl.: 02151/574136 oder privat 02151/394442.	3	Di 21.	19.00	Mönchengladbach, Krefelder Hof (am Überlandbusbahnhof)	6	Do 11.	19.00	Moers, „Artemis“,	2
Do 09.	19.00	Moers, „Artemis“, Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, nach der Ampel 2. Haus auf der linken Seite.	2	Di 04.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof Termin verschoben!	4	Mo 15.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle,	5
Di 14.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof abgesagt	4	Mi 05.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1	Di 16.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof	6
Mo 20.	19.00	Zukunft der Schwalm-Nette-Bahn Informationsveranstaltung zur Zukunft des Personenverkehrs der RB39 Wegberg: Jugendzentrum de Schuer, Rathausplatz 2 Siehe auch ‚Vermischtes‘	6	Mi 12.	18.00	Krefeld, Gaststätte "Kulisse"	3	Mi 07.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1
				Do 13.	19.00	Moers, „Artemis“,	2	Do 08.	19.00	Moers, „Artemis“,	2
				Mo 17.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle,	5	Di 13.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4
				Di 18.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Ho	6	Mi 14.	18.00	Krefeld, Gaststätte "Kulisse"	3
				Sa 29.	10.00	Stand auf dem Weseler	4	Mo 19.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle,	5
				Sa 29.	20.00	Adventsmarkt	4	Di 20.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof	6
				Dezember 2008							
				Mi 03.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1				
				Di 09.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4				

Terminplan gültig von Oktober 2008 bis zum Januar 2009.
Alle Termine und aktuelle Änderungen auch im Internet unter www.probahn-niederrhein.de/termine