

PRO BAHN



REGIONALVERBAND
NIEDERRHEIN e.V.

NiederRhein info

Geschäftsstelle Finkenstraße 5, 47057 Duisburg

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

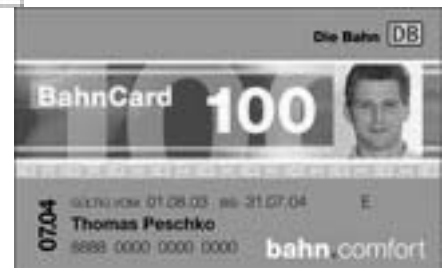
E-Mail: ProBahnStarke@aol.com

18. Jahrgang

Nr. 5

September/

Oktober 2003



Die neuen BahnCards!

Inhalt:

Endlich Online mit www.probahn-niederrhein.de
Anbindung des ÖPNV des Westkreises
Viersen an den Großraum Venlo
Rheingold-Rheindampf-Rheingleis
Bärenticket

Hohes Defizit des Gladbacher
Flughafens
Erzählung: Fantasie und Realität
Anschlusstickets wieder ab
Grenzbahnhof gültig
Kurz gemeldet
Termine

Endlich Online mit www.probahn-niederrhein.de

Seit 1.9.2003 ist es soweit: www.probahn-niederrhein.de ist endlich online. Unser bisheriges Gastspiel unter www.probahn-online.de ist beendet. Ich danke unserem aktiven Mitglied Dirk Lammert ganz herzlich für die Bereitstellung des Plattenplatzes.

Da ein Internet-Auftritt immer der Alterung unterliegt, insbesondere im Bereich der Termine, bitte ich jedes Mitglied mit Zugang zum Internet gefundene Fehler oder auch aktuelle Hinweise/Termine nicht für sich zu behalten, sondern mir (möglichst per eMail) zuzusenden.

Die Termine der einzelnen Bezirksgruppen werden einmal im

Monat geändert. Aktuelle oder kurzfristige Änderungen werden aber **sofort** eingetragen. Nutzen Sie also die Vorteile aktueller Informationen.

Das Niederrhein-Info wird am Tag des Erscheinens als PDF-Datei auf dem Server zum Download hinterlegt. Wer anstelle der Papierversion lieber den Download nutzen möchte, kann mir das mitteilen (e-Mail: niederrhein-info@probahn-niederrhein.de). Ich werde die Adresse dann aus dem Postverteiler nehmen.

Roland Stahl

Anbindung des ÖPNV des Westkreises Viersen an den Großraum Venlo

Im Rahmen der Neukonzeption des Anruf-Sammel-Taxi-Verkehrs (AST) in der Stadt Nettetal (siehe auch Bericht im letzten Niederrhein-Info) wurden durch die Stadtverwaltung Nettetal auch Überlegungen zur Anbindung des ÖPNV an den Großraum Venlo angestellt. Neben einer mehrfachen Bahnverbindung gab es vor rd. 30 Jahren noch täglich mehrere Busverbindungen zwischen Kaldenkirchen und Venlo (z.B. durch die frühere Krefelder Verkehrs AG und die ZUID-OOSTER). Zurzeit gibt es lediglich stündlich eine Regionalexpressverbindung (Hamm bzw. Köln-

Deutz - Venlo). Der Bahnhof Venlo bietet gute Verkehrsanschlüsse in den Großraum Venlo hinein, so in die Innenstadt, nach Blerick, Tegelen und Belfeld. Die Verkehrsgesellschaft des Kreises Viersen lehnte eine Einbindung in deren ÖPNV-Konzept kategorisch ab.

Aussagefähiges, aktuelles Datenmaterial über die Verkehrsströme an den Grenzübergängen Kaldenkirchen/Schwanenhaus - Venlo und Kaldenkirchen/Heidenend - Tegelen waren leider nicht vorhanden. Die Einführung eines weiteren Verkehrssystems neben der Bahn wäre also

nur nach dem Versuchsprinzip möglich. Vor diesem Hintergrund hat die Stadtverwaltung Nettetal Gespräche mit der niederländischen Seite aufgenommen, um zu eruieren, ob eine Anbindung Nettetals an ein bestehendes niederländisches Verkehrssystem möglich ist. In diesem Zusammenhang wurde das jüngst dort eingeführte System DeelTaxi Nordlimburg im Rahmen erster Informationsgespräche näher untersucht.

Bei diesem System handelt es sich um eine qualitativ und quantitativ erheblich ausgeweitete Variante des Nettetaler AST-Systems. So kann jeder Einwohner in Nordlimburg mit einer Chipkarte das System voll nutzen. Er kann innerhalb eines Kernbereiches nach fernmündlicher Vorbestellung ein DeelTaxi nutzen, wobei ihn dieses Fahrzeug direkt vom Wohnort - oder von jedem anderen beliebigen Punkt - zum Ziel fährt. Pro Fahrt muss jeder Fahrgast Kosten tragen, die maximal den doppelten Busfahrpreis beinhalten. Außerdem kann er sich zusätzlich in einen Außenbereich transportieren lassen oder von dort in das Kerngebiet. Hierbei ist der grenznahe Bereich in Deutschland, der u.a. die Städte Straelen und Nettetal umfasst, eingeschlossen.

Ein Beispiel: Ein Einwohner aus Venlo-Blerick kann für 4,50 € nach Nettetal-Lobberich fahren. Ebenso kann er in Gegenrichtung fahren. Allerdings fallen für die Stadt Venlo im o.a. Beispiel für eine dieser Fahrten Kosten in Höhe von 17,10 € an. Diese Kos-

ten sind proportional höher als die für Fahrten innerhalb von Nordlimburg, da die anteilig auf deutschem Gebiet entstehenden Kosten nicht, wie innerhalb der Niederlande, von der Regierung subventioniert werden.

Grundsätzlich besteht auch die Möglichkeit, dass Einwohner aus dem grenznahen deutschen Raum das DeelTaxi mit der o.a. Chipkarte nutzen. Allerdings müssten dann die Kosten, z.B. die erwähnten 17,10 €, in voller Höhe von den deutschen Kommunen übernommen werden. Aufgrund dieses erheblichen Kostenrisikos wäre daher eine Umsetzung nur dann möglich, wenn sich der Chipinhaber an diesen Kosten dergestalt beteiligt, dass er für die Nutzungsmöglichkeit einen Festbetrag zahlt. Er erscheint allerdings fraglich, ob bei allein entstehenden Fahrkosten von 9,- € (Hin- und Rückfahrt) ein derartiges Angebot noch attraktiv ist.

Die Stadtverwaltung Nettetal sieht die Realisierungsmöglichkeiten eher skeptisch. Weitere Gespräche mit der niederländischen Seite sind jedoch angedacht. Darüber hinaus wird geprüft, inwieweit eine Förderung mit EU-Mitteln möglich ist.

Klaus Ossmann
und Auszug aus dem Protokoll
Haupt- und Finanzausschuss
Stadt Nettetal vom 06.05.03,
öffentliche Sitzung

Rheingold-Rheindampf-Rheingleis

Zur Situation der -noch- stillgelegten Strecke Xanten-Kleve-Kranenburg-Nijmegen

Vorab die wichtigsten Fakten seit Einstellung des Personenverkehrs: Strecke Xanten-Kleve: Der letzte Personenverkehr fand am 29.12.1989 statt, die Strecke wurde am 1.3.1990 stillgelegt. Schon frühzeitig wurden Konzepte zur Wiederinbetriebnahme erstellt ("NiederrheinBahn" von PRO BAHN). 1998 erfolgte die Einstufung in den ÖPNV-Bedarfsplan unter Kategorie "möglicher späterer Bedarf". Es erfolgte aber keine Aufnahme in den Infrastruktur-Sicherungsvertrag, der zwischen der DB und dem Landesverkehrsministerium geschlossen wurde.

Somit begann nach Antrag auf Entwidmung beim Eisenbahn-Bundesamt bereits der Verkauf von Flächen an Kommunen und Privatpersonen durch die DB. Da die Trasse im Gebietsentwicklungsplan weiterhin ausgewiesen ist, scheidet eine Bebauung ohne Änderung aus. Gleisrückbau und Entwidmung sind jedoch durch die Regionalplanung nicht zu verhindern.

Strecke Kleve-Nijmegen: Der Personenverkehr wurde am 31.5.1991 eingestellt, die Stilllegung erfolgte zum 5.1.1999. Im ÖPNV-Bedarfsplan 1998 wurde die Strecke unter der Kategorie "weiterer Be-

darf Realisierung 2007-2015" eingestuft. Eine gewisse Bedeutung kommt der Strecke als Entlastung für die Betuwe-Line zu. Inzwischen erfolgte eine Bebauung eines ca. 100 m langen Gleisabschnittes innerhalb der Stadt Kleve (das Niederrhein-Info berichtete darüber). Merkwürdig ist, dass trotz Aufnahme in den Infrastruktur-Sicherungsvertrag das Entwidmungsverfahren angelaufen ist, was auch vom Eisenbahn-Bundesamt bestätigt wurde.

Soweit die sich z.Zt. bietende Situation. Angesichts dieser Tatsachen muss man schon über eine gehörige Portion Optimismus verfügen, will man in 4 Jahren wieder Züge über besagte Strecken rauschen sehen. Grund für Optimismus gab zumindest die Aussage vom Regierungspräsidenten Büssow, der während einer Bereisung mit dem historischen Rheingoldzug vermeldete, dass die Strecken im Gebietsentwicklungsplan gesichert seien.

Egal, welche Hürden sich noch in den Weg stellen, es gibt bereits ein privates Unternehmen, das in den Startlöchern steht, die Züge rollen zu lassen. Es handelt sich um die Firma Rheindampf, die, anders als der Name vermuten lässt, einen modernen Nahverkehr aufziehen will. Geplant ist ein Ringverkehr, der die Städte Duisburg, Krefeld,

Venlo und Nijmegen einschließen soll. Die Betriebsaufnahme stellt man sich für die Jahre 2004 - 2006 vor. Für die Infrastruktur, für die die Fa. Rheingleis zuständig ist, sind 4 Mill. EUR angesetzt. Als ein nicht geringes Problem stellt sich die bereits erfolgte Bebauung von Teilbereichen

(Kleve und auch Strecke Xanten-Kleve). Die Stadt Kleve soll sich vertragsmäßig für einen Wiederaufbau bereit erklärt haben, sofern ein Wiederaufbau beschlossen ist. Ist erst einmal ein Planfeststellungsverfahren nötig, sinken die Chancen für eine zügige Aufnahme der Arbeiten beträchtlich. Erschwerend kommt hinzu, dass trotz des erkennbaren Nutzens der

Strecken als Ganzes nicht alle Kommunen begeistert sind und eine Kostenbeteiligung ablehnen (Kalkar, Kranenburg).

Zu wünschen ist, dass es gelingt, ein zeitgemäßes ÖPNV-Angebot auf besagten Strecken einzurichten, ob nun durch Rheindampf oder einen anderen Betreiber. PRO BAHN Niederrhein begrüßt grundsätzlich Initiativen dieser Art und hofft, durch flankierende Maßnahmen mit dazu beizutragen, dass die Signale eines Tages wieder auf "Fahrt frei" gestellt werden (Quellen: Bahn-Report 1/03/ Presseartikel RP).

Joachim Meyer

Bärenticket



Leider zeigt das Bild nicht so ganz die pelzige Oberfläche des neuen Seniorentickets des VRR. Entschuldigung: Das heißt nicht „Senioren“, sondern „Aktive ab 60“. Mit dem Spruch „Diesen Bären sollten Sie sich gönnen“ macht der

VRR auf das neue Ticket aufmerksam.

Mit diesem neuen Ticket will der VRR wieder mehr ältere Mitbürger in die Busse&Bahnen locken. Gerade dieser Bevölkerungsteil wird im Vergleich zu früher immer mobiler, aber leider meistens mit dem Auto.

Das Ticket hat folgende Regeln:

- Mindestalter: 60 Jahre
- Es gibt es nur in der Preisstufe C = gesamter VRR-Raum
- Nur im Jahres-Abonnement erhältlich

- Mitnahmeregelung wie bei Standard-Zeitkarten
- Kostenfreie Mitnahme eines Fahrrades.
- Es gilt die Mobilitätsgarantie.

Und als Bärenfellmütze:

- Das Ticket gilt in der **1. Klasse**. Auch für Mitfahrer braucht kein Zuschlag gelöst zu werden!

Weitere Informationen sind als Broschüre bei Ihrem Verkehrsunternehmen oder im Internet unter „www.baerenticket.de“ erhältlich.

Roland Stahl/VRR

Hohes Defizit des Gladbacher Flughafens

Ende Juli veröffentlichte der Flughafen in Mönchengladbach seine Zahlen für 2002. Resultat: Jeder Fluggast wurde mit ca. 35€ subventioniert. Das liegt weit über den sogenannten Billigtarifen.

Während das Defizit mit 5,1Mio€ auf sehr hohem Niveau blieb, sank die Zahl der Fluggäste um 30%, im Verhältnis zu 2001, auf nur noch 144.000. Auch wenn nur 30% des Defizits durch die NVV AG übernommen werden, so sind das doch über 1,5Mio€. Dagegen wird der Busverkehr der NVV AG mit ca. 10Mio€ bei fast 40Mio. Fahrgästen bezuschusst.

Und jetzt soll auch noch die Landebahn für 60Mio€ ausgebaut werden.

Hier wird viel Geld für ein Prestigeobjekt ausgegeben. Die paar Fluggäste aus Mönchengladbach könnten auch ohne weiteres in Düsseldorf abgefertigt werden. Bei 14,75 Millionen Fluggästen würde das nicht auffallen. Zumal der Düsseldorfer Flughafen besser per Bus&Bahn zu erreichen ist, als der in Mönchengladbach.

Wenn der Flughafen in Weeze bei den Charterflügen so weiter wächst wie bisher, wird Düsseldorf dadurch erheblich entlastet und kann die Zuwachsraten im Linienverkehr leicht aufnehmen.

Roland Stahl

Erzählung: Fantasie und Realität

Es war einmal in DB-Land um 1963, Hochsommer:

In der niedersächsischen Tiefebene gehen am späten Abend heftige Wärmegewitter nieder. Auf seiner Fahrt über

die Rollbahn erhält der voll besetzte D23 aus Hamburg ab Drebber Vor-sichtsbefehl zur Fahrt auf Sicht, da es im folgenden Abschnitt durch Sturm böen vermehrt zu Behinderungen kommt.

In Höhe der Einfahrt Diepholz stürzt ein Baum in Folge eines Blitzeinschlages auf die Zuglokomotive 01 1068 vom BW Osnabrück, blockiert das Streckengleis Bremen-Osnabrück und reißt die Fernsprechfreileitungen mit auf die Trasse. An der Lok werden diverse Leitungen, Seitenfenster sowie das Kesselspeiseventil beschädigt. An eine Weiterfahrt ist vorerst nicht zu denken. Während das Lokführer versucht, die Schäden an der Maschine zu reparieren, informiert der Zugführer den Kollegen vom Wärterstellwerk „Dn“. Unterdessen macht das restliche Lok- und Zugpersonal sich an die Bergung des Astwerkes. Der einsetzende Nieselregen verschafft den Fahrgästen in den aufgeheizten 14 Waggon eine willkommene Abkühlung, die dem heiklen Treiben teils ängstlich, teils ärgerlich oder sogar, ob der Abwechslung, erheitert am offenen Fenster beiwohnen.

Nach 10 Minuten rücken die Kollegen der örtlichen Bahnmeisterei Diepholz mit Hilfsgerät an. Weitere 5 Minuten später rollt Tender voraus die Rahdener 50 2903 im Schrittempo, die zuvor den Sulinger Nahgüterzug gebracht hat, und deren Personal die Maschine gerade für die Übernachtung vorbereiten wollte, an den havarierten D23 heran. 27 Minuten nach Vorfallbeginn erhält der Zug nach kurzen zusätzlichem Halt am Bahnsteig in Diepholz Ausfahrt. Zeitgleich wird im Bw Osnabrück Hbf die Bockreserve in Form von 01 1066 hochgeheizt und zum Personenbahnhof vorgezogen. Das Rahdener Personal holt mit den zugelassenen 80km/h bis Bohmte alles aus Ihrer 50ger heraus, nimmt die Rampe Ostercappeln-Belm mit kaum verminderter Geschwindigkeit. Lokwechsel Osnabrück, 50 2903 nimmt die Unfallmaschine umgehend mit ins Bw; 01 1066 über-

nimmt, Kupplungen klirren, Bremsprobe, Abfahrt!

Durch hervorragendes Zusammenspiel aller beteiligten, erhält D23 mit plus 35 Ausfahrt. Im weiteren Fahrtverlauf gelingt es Lokmannschaften und Fahrdienstleitern die Ankunftsverspätung in Köln auf plus 21 zu drücken, wichtige Anschlüsse werden noch sichergestellt, die jeweils letzten Züge ins Umland werden noch erreicht. Örtliche Aufsichten empfangen die Reisenden mit kompetenten Informationen zu alternativen Reisevarianten.

Historische Berichterstattung, beispielhaft für die Bundesbahn und Ihre Mitarbeiter, bzw. deren Arbeitsmoral und Flexibilität in den 60ern? Oder verklärt-nostalgische Schwärmerei? - Das bleibt dem Leser selbst überlassen.

Hier nun ein Tatsachenbericht vom 20.7.03:

DB AG-Land, 2003, Hochsommer:

In der niedersächsischen Tiefebene gehen am späten Abend heftige Wärmegewitter nieder. Auf seiner Fahrt über die Rollbahn erhält der mit plus 25 ab Bremen (ab 19,46h) verkehrende, vollbesetzte IC 2307 aus Hamburg ab Drebber Vorsichtsbefehl zur Fahrt auf Sicht, da im folgenden Abschnitt durch Sturmböen vermehrt Bruchholz niederging. In Höhe der Einfahrt Diepholz legen Zweige und klein Äste in der Fahrleitung, die Fahrt endet vorläufig, die Fahrleitungsmeisterei wird verständigt. Nähere Informationen über das weitere Vorgehen erfährt das Zugpersonal nach 10 Min nur vom Lokführer, da der Zug "im Funkloch" steht, die Diensthandy sind somit unbrauchbar. Zeitgleich stellen die Klimaanlage im Zug ihren Dienst ein. In Folge Blitzeinschlages auf die Zuglokomotive 120 152 des Bh München West fällt die Energieversor-

gung des Zuges aus. Die Weiterfahrt mit selbigem Triebfahrzeug ist somit auch nach Räumung der Strecke unmöglich. Das Klima in den aufgeheizten 9 Waggons verschlechtert sich minütlich, abgesehen vom Bistrocafe und einem weiteren IR-Wagen sind keine Fenster zu öffnen. Unmut kommt unter den Reisenden auf, da die Hitze zunimmt, sowie über das weitere Vorgehen ledig bekannt wird: Arbeiter zum Räumen sind unterwegs, Lok ist angefordert. Es werden pro Fahrkarte ein Kaltgetränk kostenlos abgegeben, die Warteschlange ab Bistro zieht sich durch 2 weitere Waggons. Nach 30 Min kommt das Zugpersonal durch den Zug und öffnet die kleinen Klappfenster der Großraumwagen, 6 pro Waggon. Die Lage wird dadurch nur wenig entschärft, es sind Babys, Kleinkinder, ältere Reisende sowie Hunde an Bord. Erste Kreislaufprobleme bei Reisenden, ein Notarzt wird gerufen. Nach weiteren 15 Min. entschließt sich das Personal, die Außentüren zu öffnen. Somit haben Späher die Möglichkeit zu beobachten, dass draußen außer einem ratlosen Triebfahrzeugführer niemand zu sehen ist. Nach etwa 1 Stunde und 40 Min erreicht der Turmtriebwagen 701 162 aus Osnabrück den Ereignisort und beginnt umgehend mit dem Räumen der Fahrleitung. Durchsage der Zugmannschaft: bisher ist noch keine Ersatzlok unterwegs...

Nach 2 Stunden: Erste Fahrgäste verlassen verbotenerweise den Zug, das Zugbegleitpersonal reagiert verständlicherweise ungehalten, wirkt aber überfordert. Dafür verbessert sich die Stimmung im Zuge: Einige Fahrgäste mobilisieren letzte Alkoholreserven und veranstalten spontane Gang-Hock-Alle-In-Einem-Boot-Partys. Nach 3h: Es wird für Reisende aus dem Raum Osnabrück

ein Busverkehr organisiert, allerdings ab dem 2 Km entfernten Bahnhof Diepholz. Nach 3,30h: Die Mannschaft des TVT hat die Aufräumarbeiten abgeschlossen, Fahrleitung ist wieder unter Spannung. Das Personal gibt, unglücklich formuliert, den Busnotverkehr bekannt, die Reisenden verstehen eine Total-Evakuierung des Zuges per Schienenersatzverkehr.

Schließlich eine gute Nachricht: Eine Ersatzlok ist da: 112 135 von R&T Berlin ist aus Dortmund angereist, um die havarierte Schwester samt Zug zu schleppen. Die Klimaanlage läuft wieder. Aufatmen im Zuge. Dass im nahen Bw Osnabrück eine sehr große Anzahl Lokomotiven von DB Cargo und Regio abgestellt sind, ebenso eine 141 sogar nachts in Diepholz steht, bleibt den meisten Fahrgästen glücklicherweise unbekannt. Ob der Zug nun bis Koblenz weiterverkehrt, bzw. dass die Busse lediglich für Umsteiger des Osnabrücker Umlandes bereitstehen, erfahren die Reisenden erst nach der 2000m langen Weiterfahrt, inkl. Schrecksekunde nach Zwangsbremmung am Bahnsteig in Diepholz. Tapfer meistert nun auch 112 135 die Steigung durchs Wiehengebirge. In Osnabrück Hbf werden am Bahnsteig kostenlos Wasserflaschen verteilt. Da alle Reisenden dafür aussteigen müssen, verzögert sich die Weiterfahrt bis weit nach Mitternacht. Der Zug erreicht mit ca. plus 4h Münster, wird zu allem Überfluss noch über Hamm umgeleitet, was dem Fahrzeitkonto einen Zeitaufschlag von 4 Min. einbringt.

Natürlich hat das Personal nicht versäumt, die Reisenden an die jeweiligen Servicepoints zum Empfang von Taxigutscheinen zu verweisen, was allerdings trotz mangelnder Bahnsteigdurchsagen und nächtlich-verwaister Großstadtbahnhöfe im Falle des Chronisten

zur Abwechslung auch gut - und vor allem unbürokratisch - geklappt hat. Dies gilt für den Großteil der Fahrgäste, da weder Anschlusszüge ins Umland, noch örtliche Straßen- und Stadtbahnen um diese Tageszeit noch verkehren. Beispielsweise sei die Taxifahrt eines Reisenden nach Ankunft in Duisburg um

2:25 Uhr bis hinter Emmerich aufgeführt, gut 100 km, kein Einzelfall.

Möge jeder selber Hochrechnungen über die Höhe des Anteils der Inanspruchnehmer, somit der Aufwendungen bei 800 Reisenden sinnieren...

Schöne neue Bahn... Gute Reise !

Erzählt von Klaus Hegmanns

Anschlusstickets wieder ab Grenzbahnhof gültig

Kunden, die über kein Ticket des sich anschließenden Verkehrsverbundes verfügen, kaufen - nach der nunmehr mit der DB erzielten Einigung - wie bisher zu ihrem Verbundticket ein Anschlussticket der Deutschen Bahn. Für dieses bezahlen sie seit dem 1. August wieder den früheren Preis ab dem Grenzbahnhof bis zum Zielort. Die Deutsche Bahn berechnete davor den Preis für das Anschlussticket noch ab dem vorletzten Haltepunkt vor dem Grenzbahnhof. Kunden des VRS, die im Anschluss an ein gültiges VRS-Ticket ein DB-Ticket zur Weiterfahrt in den folgenden Verbundraum lösen möchten, zahlten deshalb doppelt für die Strecke

zwischen dem vorletzten Haltepunkt und dem Grenzbahnhof: Einmal durch ihr VRS-Ticket den VRS-Tarif und ungerechtfertigterweise den Haustarif der Deutschen Bahn. So kostete die Fahrt vom Grenzhaltelpunkt Langenfeld/Rheinland nach Düsseldorf 5,50 € statt 4 €. Denn die Kunden mussten laut Deutscher Bahn nicht erst ab Langenfeld, sondern bereits ab Leverkusen-Rheindorf den Bahntarif lösen. Aber seit dem 1. August hat diese Regelung ein Ende, und es gilt wieder der Grenzbahnhof für die Preisberechnung.

VRS

Kurz gemeldet

Seit dem 1. August 2003 können Tickets des VRR und AVV im VRS und umgekehrt entwertet werden

Anlässlich eines Spitzengesprächs beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) in Köln, einigten

sich die Deutsche Bahn AG (DB), der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), der Aachener Verkehrsverbund (AVV) und der VRS darauf, verbundraumüberschreitende Fahrten für die Kunden wesentlich zu vereinfachen. So können seit

dem 1. August 2003 Tickets des VRR und AVV bereits im VRS und umgekehrt entwertet werden. Sie werden als Anslusstickets anerkannt, so dass das Aussteigen an den Grenzbahnhöfen und dortige Entwerten der Vergangenheit angehört. Damit ist der erste Schritt zu einem einfachen Überqueren der Verbundraumgrenzen getan. Der zweite Schritt, der Kauf nur eines Tickets, wird mit der Einführung des NRW-Tarifs Anfang 2005 folgen. Der Verkehrsverbundes Rhein-Sieg, freut sich über die Lösung, die vor allem Pendlern endlich die Fahrt zwischen den Verbänden erleichtert: "Mit der neuen Regelung ist es uns im Sinne unserer Kunden gelungen, die Grenzen zwischen den Verbänden ein Stück weit aufzuheben."
(VRS vom 26.6.2003)

Pünktlichkeitsgarantie

Seit dem 1.8.2003 ist die bisherige Mobilitätsgarantie des VRR um eine besondere und außergewöhnlichen Variante erweitert worden: Bis Juli konnte der VRR-Fahrgast bei einer Verspätung von mehr als 20 Minuten ein Taxi nehmen und sich die Taxikosten erstatten lassen. Seit 1.8.03 kann 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.

Bahnhofsvideo

Unter der Internet-Adresse „<http://www.zielbahnhof.de>“ gibt es zu vielen Bahnhöfen (auch vom Niederrhein) einen kleinen Videofilm und etwas Information.

Interconnex ab Neuss

Seit dem 1.8.2003 hält der Interconnex nach Rostock auch morgens und abends in Neuss Hbf. Damit bietet sich ab Neuss eine schnelle und umsteigefreie Verbindung Richtung Köln und Siegen. Abfahrt in Neuss Richtung Köln: 7:14 Uhr (ohne Halt bis Köln). Ankunft in Neuss: 18:45Uhr.

Streit in Mönchengladbach

Nach einem Bericht der Westdeutschen Zeitung in der ersten September-Woche über das Aussehen des Hauptbahnhofs in Mönchengladbach eskalierte der Streit zwischen der Stadt und der DBAG über die Renovierung des Empfangsgebäudes. Laut DBAG ist mit einem Baubeginn nicht vor Ende 2004 zu rechnen. Die Stadt regt sich über das unattraktive Bild des Bahnhofes auf. Leider muss man zur Kenntnis nehmen, dass es sich hierbei nur um einen Nahverkehrshalt handelt. Auch wenn Mönchengladbach von der Einwohnerzahl her die 28. größte Stadt Deutschlands ist, hält hier kein Fernreisezug. Und bzgl. der Attraktivität des Umfeldes braucht man sich nur die Hin-

denburgstraße anzusehen: Es sind noch sehr viele kriegsbedingte Löcher in der Bebauung vorhanden.

Einheitlicher Ticketpreis für Kinder bis 14 Jahre

Kinder sind im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) ab 1.1.2004 noch günstiger und einfacher unterwegs: Ab dann gibt es im VRR einen ein-

heitlichen Kindertarif. Die Einzelfahrkarte 1,20€ das 4er-Ticket zu 3,90€. Die Altersgrenze für Kinder wird außerdem von 13 auf 14 Jahre angehoben.

Bürgerbus in Anrath

Der Bürgerbus in Anrath soll zum schon zum Advent und nicht erst im Januar 2004 starten.

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 Dierregsweiler

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

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: 6x jährlich

V.i.S.d.P.: Roland Stahl, Adresse siehe oben
Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder!

Redaktionsschluss: 5. September 2003

Nächste Ausgabe: Anfang November 2003

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

Einsendeschluss: 10. Oktober 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

September 2003				Oktober 2003			
Sa 06.	15.30	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1	Sa 04.	15.30	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1
Di 09.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, ge- genüber dem Bahnhof	4	Mi 08.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	3
Mi 10.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	3	Do 09.	19.00	Moers, „King Du“, Bahnhof Richtung In- nenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	2
Do 11.	19.00	Moers, „King Du“, Bahnhof Richtung In- nenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	2	Di 14.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, ge- genüber dem Bahnhof	4
Di 16.	18.45	Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	6	Di 21.	18.45	Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	6
Do 18.	19:00	Internationale Belan- gengroop Kalkar: Kernwasserwun- derland Offen für alle!		Do 23.	18.30	Duisburg „Schacht 4/8“ Düsseldorfer Str., gegen- über „Kaufhof“	5
Mi 24.	18.00	Krefeld, FGZ entfällt	3	Mi 22.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	3
Do 25.	18.30	Duisburg „Schacht 4/8“ Düsseldorfer Str., gegen- über „Kaufhof“	5	November 2003			
				Sa 07.	15.30	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1
				Di 11.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, ge- genüber dem Bahnhof	4
				Mi 12.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	3
				Do 13.	19.00	Moers, „King Du“, Bahnhof Richtung In- nenstadt, erste Ampel rechts, 2. Haus	2
				Di 18.	18.45	Mönchengladbach, Bahnhofsrestaurant MG Hauptbahnhof	6
				Mi 26.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	3
				Do 27.	18.30	Duisburg „Schacht 4/8“ Düsseldorfer Str., gegen- über „Kaufhof“	5
Vorstand							
Sa. 20.9.03 Cafe Museum Duisburg 12:00							
Terminplan gültig vom 1. September bis zum 30. November 2003.							