

**PRO BAHN**



**REGIONALVERBAND  
NIEDERRHEIN e.V.**

# NiederRhein*info*

Nr. 5/2008

**Dezember 2008 - Januar 2009**

24. Jahrgang

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



Rheydt-Odenkirchen Herbst 2008 (von Detlef Neuß)

## Inhalt:

Vorwort

Verkehrsforum zur Zukunft  
des Bahn-Fernverkehrs

Beklagenswerter Zustand des  
Bahnhofs Rheydt-  
Odenkirchen

Nach Riesenbaustelle auf  
dem Niers-Express geht's  
ins letzte Jahr mit der  
Deutschen Bahn

Diskussionsabend in Wegberg

Protokoll JV

Vermischtes

Termine

## Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,  
Sie halten heute die fünfte von vier für 2008 geplanten Ausgaben des Niederrhein Info in Händen.

Bei der Erstellung unserer vierten Ausgabe lagen uns noch so viele Artikel vor, die wir Ihnen keineswegs vorenthalten wollten. Daher haben wir uns entschlossen ein zusätzliches Heft für das Jahr 2008 zu erstellen.

Das Jahr geht zu Ende mit einem verschobenen Börsengang, sowie riesigen Problemen im ICE-Verkehr. In der Hoffnung, dass Sie trotzdem Ihre Reiseziele mit öffentlichen Verkehrsmitteln möglichst verlässlich und bequem erreichen mögen wünsche ich Ihnen ein frohes Weihnachtsfest sowie ein gutes neues Jahr 2009.

Frank Michalzik

## Verkehrsforum zur Zukunft des Bahn-Fernverkehrs

### Von Volker Windisch

DGB-Haus Düsseldorf, 13. Sept. 2008  
Gut besucht war der Seminarraum des Düsseldorfer Gewerkschaftshauses: zum Verkehrsforum, zu dem PRO BAHN und der Verkehrsclub Deutschland eingeladen hatten. Jürgen Eichel (VCD) moderierte ruhig und sachlich, wobei ihm die Veranstaltung am Ende zeitlich etwas aus dem Ruder zu laufen drohte. Es wurden interessante Fachbeiträge und genügend Raum für die Diskussion geboten.

Als erster referierte Lothar Ebberts (PRO BAHN NRW) die Verbindungen zwischen Ruhrgebiet und Randstad unter dem Motto: zu nah für den Fernverkehr, zu weit für den Nahverkehr? Plastisch skizzierte er die beiden Ballungsräume als Siedlungsschwerpunkte der Niederlande bzw. Nordrhein-Westfalens. Daraus leitete er den Betrieb der Hollandstrecke (Oberhausen – Nijmegen – Amsterdam) sowie der Brabantroute (Köln – Mönchengladbach – Venlo – Rotterdam) ab: in Geschichte und Gegenwart. Er verdeutlichte Zugpaare, Verbindungen und Fahrgastzahlen, nannte als Perspektive die Studie HST-Connect NL-D.

Wolfgang Weinhold hatte als Verkehrsplaner der DB Fernverkehr die schwierige Aufgabe, sich einem DB-kritischen Fachpublikum zu stellen. Er meisterte diese Herausforderung durch ein geschicktes Herausfiltern positiver Informationen zur Deutschen Bahn AG, einen modernen Kommunikationsstil und ein offenes Eingehen auf kritische Rückfragen. Er präsentierte das DB-Fernverkehrsangebot als Mix zwischen fixem Angebot (Modell Schweiz) und flexibler Nachfrageanpassung (Modell Frankreich), ging dann stärker auf den Fernverkehr in NRW ein. Er präsentierte die zeitliche Auslastung der deutschen Hauptstrecken rund um die Uhr. An Infrastrukturprojekten nannte der Verkehrsplaner das „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit“ (die Thüringer-Wald-Strecke) sowie den Ausbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs („Stuttgart 21“) mit der Strecke Stuttgart – Ulm. Er räumte ein, dass es kaum ICE-Innovationen gebe, dafür aber eine Kooperation mit der SNCF im Paris-Verkehr. Den Wegfall der IC-Verbindungen in Sachsen und am linken Niederrhein beschrieb Weinhold als „Neupositionierungen“.

Karl-Dieter Bodack, Design-Professor und Interregio-Experte, überzeugte durch seinen teilnehmerorientierten Vortragstil, seine bildhaften Anschauungen, seine angenehm einfache Sprache. Bodack wünschte sich eine 30%-ige Steigerung des Fernverkehrs. Er forderte ein besseres Marketing für den Fernverkehr. Dabei hob er die Wichtigkeit einer abgestimmten Farbgestaltung hervor: der Mix aus warmen und kalten Farben in den Interregios sei gut angekommen. Für verschiedene Interessengruppen habe der Interregio überzeugende Abteil-Konzepte vorweisen können. Das Bistro-Café konnte mit einer frauenfreundlichen Gestaltung gut vermarktet werden. Dabei komme es auf Delegation der Verantwortung, auf Teamarbeit und auf Kreativität der Bahn-Mitarbeiter an. Nur so könne man der Schweiz nacheifern, wo pro Einwohner doppelt so viele Bahn-Personenkilometer zurückgelegt würden wie in Deutschland. Kritisch merkte der Designer an, die Deutsche Bahn AG sei zu subventionen-geprägt. Um alle Marktsegmente zu bedienen, müsse der Interregio wiederkehren. Bodack forderte quer- statt hochstehende Gepäckablagen, drehbare Sitze, ein differenziertes Produktangebot à la Oberbayern (Urlaubszüge), hierbei seien auch Subventionen erwünscht. Schlussendlich müssen das DB-Preisniveau deutlich gesenkt werden.

Arnd Schäfer von der Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV) verglich die international gefahrenen Bahn-Kilometer, wobei die Schweiz und Japan deutlich über Deutschland liegen. Er analysierte die Verkehrsleistung von 1994 bis 2000 und stellte fest, dass der Schienenpersonennahverkehr, im Gegensatz zum Luftverkehr und SPNV, zurückging. Aufgrund der schlechten Wirtschaftlichkeit

würden Intercity und Interregio eingestellt. Der Auftraggebervertreter referierte nun Artikel 87c Grundgesetz: Der Bund gewährleistet das Allgemeinwohl bei der Eisenbahn, indem er in seine Schienenwege investiere und beim Nahverkehr den Ländern die Bestellerverantwortung auferlege. Der Fernverkehr sei, im Gegensatz zu Großbritannien, Polen, Tschechien und der Schweiz, eigenwirtschaftlich zu betreiben. Den „Integrierten Taktfahrplan“ (ITF) forderte Schäfer auch für den Fernverkehr. Er müsse nicht so schnell wie möglich sein, jedoch so schnell wie (für die Taktanschlüsse) nötig. Dazu bedürfe es einen „Masterplan Deutschland-Takt“: zur Planung, Definition, Abstimmung und Bestellung.

Das Verkehrsforum rundete Michael Gehrman (VCD-Bundesvorsitzender) mit einem lebhaften Plädoyer für mehr Verkehr auf der Schiene ab. Es bedürfe der Internalisierung z.B. aller Wegekosten, eines „Masterplanes Schiene“, mit Standards wie den ITF-Deutschland, die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene und einen Zielfahrplan 2030 à la Schweiz im BVWP. Zu setzende Netzstandards seien Sanierung, Leistungs-Finanzierungs-Vereinbarung und Nichtreduktion von Nebennetzen und Fahrplanmedien als Vertriebskanäle; ebenso die Trassen- und Stationspreise und die Finanzierungsverbindlichkeit. Der Wettbewerb im Schienenfernverkehr müsse sichergestellt werden, indem die marktbeherrschende Stellung der DB verschwinde, die Quersubventionierung des Fernverkehrs durch Trassenpreise abgebaut werde, die Eigenwirtschaftlichkeit auf sogenannte „Rennstrecken“ beschränkt werde, der SPNV-Aufgabenträger benannt werde und für einzelne Streckenbündel Konzessionen erteilt werden. Der Fahrgast müsse vom „Beförderungsfall“ zum

Kunden werden durch einen unternehmens-unabhängigen Fahrkartenverkauf, gesetzlich verbriefte Fahrgastrechte, umfassende Informationen über Verspä-

tungen etc., Sicherstellung der Zielerreichung im Verspätungsfall, Entschädigungen bei Schlechtleistung und eine neutrale Schlichtungsstelle.

## Beklagenswerter Zustand des Bahnhofs Rheydt-Odenkirchen

### Von Detlef Neuß

Bereits seit einigen Jahren verfällt der Bahnhof Rheydt-Odenkirchen zusehends. Seit dort kein Fahrdienstleiter mehr sitzt, fehlt hier jegliche Kontrolle. Eine dringend notwendige Renovierung des gesamten Bahnhofs, einschließlich Höherlegung des Bahnsteigs scheitert an einer unter Denkmalschutz stehenden Holzdachkonstruktion. Nachdem bereits ein Teil der hölzernen Bahnsteinüberdachung nach einem Brand von der DB AG abgerissen wurde, „rettete“ der Heimatverein Odenkirchen den größeren Teil des noch verbliebenen Dachs, indem er es unter Denkmalschutz stellen ließ. Natürlich wurde erwartet, dass die DB AG den Bahnhof und das Holzdach renoviert. Daran scheint die DB AG jedoch aus Kostengründen nicht interessiert zu sein. Der Bestandsschutz für das Holzdach verteuert die Renovierung natürlich erheblich. Das Holzdach wurde zunächst vom Heimatverein, dann noch einmal wesentlich aufwendiger von der DG AG abgestützt, um den gesetzlich vorgeschriebenen statischen Anforderungen gerecht zu werden. In diesem Zustand gammelt es nun schon einige Zeit vor sich hin. Vermutlich wartet die Bahn darauf, dass das Dach soweit verrottet, dass sein Zustand den Bahnverkehr gefährdet und dann ein Abriss trotz Denkmalschutz möglich



wird. Die Leidtragenden dieses Vorgehens sind die Bahnkunden. Der niedrige Bahnsteig behindert vor allem ältere und gehbehinderte Bahnfahrer beim Ein- und Aussteigen. Das gleiche gilt für Bahnfahrer mit Fahrrad oder Kinderwagen. Verschärft wird die Behinderung noch durch die Konstruktion, mit der das Dach abgestützt wurde. Sie ist an vielen Stellen im Weg. Das alte Dach bietet nur unzureichenden Schutz vor Witterungseinflüssen. Stellwände, die vor Wind und Regen, der von der offenen Seite her eindringt schützen könnten, fehlen. Eine Info- bzw. Notrufsäule gibt es auf dem Bahnsteig genau so wenig, wie eine Bahnhofsuhr.

Auch das leer stehende alte Bahnhofsgebäude kommt immer mehr herunter. Durch das undichte Dach dringt Wasser ins Mauerwerk, der Anstrich wirft bereits Blasen und an manchen Stellen fällt be-

reits der Putz von den Wänden. Ob hierdurch die Bahnkunden gefährdet sind, die auf ihrem Weg zum Bahnsteig direkt an dem Gebäude vorbei gehen, kann sicher nur ein Gutachter entscheiden. Um Einbrüche in das Gebäude zu verhindern, wurden die Fenster und Türen durch Bleche verschlossen. Die gesamte Anlage – Gebäude und Unterführung - sind mit Graffiti beschriftet, an einer Stelle ist der aushängende Fahrplan hierdurch kaum lesbar.

Nachdem es im Bereich des Bahnhofs zu Personenunfällen kam, wurde der Bahnhof verstärkt durch die Bundespolizei kontrolliert und Bahnfahrer die über die Gleise liefen, statt die Unterführung zu benutzen, gebührenpflichtig verwarnt. Die bis dahin immer stark verschmutzte Unterführung wird jedoch seitdem beinahe täglich gesäubert. Ob dies auf einen Leserbrief von mir zurückzuführen ist, in dem ich die seltenen Alibiaktionen der Bundespolizei anprangerte und gleichzeitig die Herstellung eines begehbaren Zustands der Unterführung forderte, vermag ich nicht zu sagen. Die Veränderung erfolgte jedoch

unmittelbar danach. Nachdem auch die Verwarnungen nichts genutzt haben – im Verlauf zweier Stunden wurden hier beinahe 30 Personen verwarnt, obwohl die häufige Präsenz der Bundespolizei inzwischen bekannt war – wurde der Zugang zum Bahnsteig über die Gleise durch einen Zaun versperrt.

Der Fahrkartenverkauf wird im Bahnhof Odenkirchen durch einen neuen Automaten abgedeckt. Seine Benutzerfreundlichkeit beschränkt sich jedoch auf das neue Programm. Der Automat steht völlig ungeschützt im Freien, mit der Front zur Wetterschlagseite. In den frühen Morgenstunden findet man auf dem Bahnsteig häufig Scherben und leere Flaschen. Diese werden zwar meistens im Laufe des Tages entfernt, es deutet jedoch alles darauf hin, dass der Bahnsteig in den Abend- und Nachtstunden zweckentfremdet genutzt wird. Dies ist sicher keine Empfehlung, die Bahn zu benutzen.

Alle die für den Zustand des Bahnhofs verantwortlich sind, sollten hier schnellstmöglich zum Wohle der Bahnutzer Abhilfe schaffen.

## Niers-Express: Ins letzte Jahr mit der Deutschen Bahn

### Von Klaus Hegmanns und David van der Grinten

Nach der längsten Bauphase seit Jahren auf der linksrheinischen Strecke sollte der Niers-Express (RE10) am 27. Oktober wieder planmäßig fahren. Aber am ersten Tag blieb das Chaos den Fahrgästen erhalten. Im Berufsverkehr fuhr montags morgen ein einzelner Triebwagen, der bereits gut befüllt war, in Kempen ein. Erst am Dienstag normalisierte sich der Verkehr in den Stoßzeiten wieder. Der Grund für die lange Bauphase lag daran, da das gesamte Gleisbett zwischen Kevelaer und Goch in zwei Bauabschnitte grunderneuert

wurde und dies eine Streckensperrung unabdingbar machte.

Die meisten Fahrgäste, die von der direkten Streckensperrung betroffen waren, zeigten viel Verständnis, wenn es natürlich auch ärgerlich war. Wir von PRO BAHN halten die Arbeiten als notwendig an, dass auch weiterhin mit Höchstgeschwindigkeiten bis zu 120 km/h auf der Strecke gefahren werden kann. Das einzige was wir an der Streckensperrung zu kritisieren hatten, war die verspätete Veröffentlichung der Streckensperrung, da so eine „Riesen-Baustelle“ nicht innerhalb von zehn Tagen zu planen war und daher eine um-



fangreiche Informationskampagne von vornherein möglich gewesen wäre. Die Strecke war immerhin ganze vier Wochen gesperrt.

### **Weitreichende Folgen auch südlich der Baustelle**

Die Nerven vieler Berufspendler lagen mehrfach blank! Verspätete und ausfallende Züge, zu wenig Wagen und fehlende, bzw. unzureichende Information am Bahnsteig.

Mitglieder des Fahrgastverbandes beobachten zum Teil tumultartige Situationen am frühen Morgen, wenn die RE10 mit nur einem Wagen in Kempen einfährt und die Pendler versuchen sich in den Zug zu quetschen.

Guido H. aus Kempen berichtete dem Fahrgastverband Pro Bahn am 17.10.:

"Gestern wurde gegen 7.15 am Bf Kempen durchgesagt, das der Zug ca. 10-15min Verspätung hat (Verzögerungen im Betriebsablauf). Um 7.30 wurde dann mitgeteilt, das der Zug ganz ausfällt (Probleme mit der Bremsanlage des Zuges). Der Anschlußzug von 7.45h wurde im gleichen Atemzug mit einer Verspätung von 10-15min avisiert, was bei mir dazu geführt hat, das ich nicht nur einen Anschlußzug in Krefeld Hbf, sondern 2 verpasst habe. In KR Hbf bin ich dann um 8.33h (regulär 8.29h) Richtung Hohenbudberg weggekommen. Inklusiv Anfahrt von zuhause habe ich damit 2h von St. Hubert nach KR-Hohenbudberg gebraucht. Mit dem Fahrrad wäre ich in der Zeit hin- und zurückgefahren. Abgesehen von der Verspätung hat es natürlich auch zu Irritationen an meinem Arbeitsplatz geführt. Heute das gleiche Problem: Der 7.15h kam 15min zu spät, so dass ich wieder zu spät zur Arbeit kam.

Auch wenn ich für die Instandsetzungsarbeiten in Höhe Weeze der DB

Verständnis habe bzw. sogar befürworte, ist es für mich nicht akzeptabel, die

Verspätungen der Bahn zu tolerieren. Das Maß ist voll."

Anmerkung Pro Bahn: Wegen der stetig wachsenden Anzahl von Berufspendler, die den ÖPNV nutzen, forderte der Fahrgastverband PRO BAHN, unverzüglich für ein angemessenes Sitzplatzangebot zu sorgen.

Es ist aus Sicht des Fahrgastverbandes PRO BAHN unumgänglich, dass in der Zeit zwischen 6 Uhr und 9 Uhr in Richtung Düsseldorf und ab 14.30 bis 18 Uhr in Richtung Kleve mit mindestens 3 Zugeinheiten gefahren werden muss.

Bleibt zu hoffen, dass die Nordwestbahn nicht ähnliche Fehler macht und für ein ausreichendes Sitzplatzangebot sorgt.

Des weiteren ist der bestehende Stundentakt mit der RE7 nach Köln kritisch zu betrachten. Schon bei Abfahrt des Zuges in Krefeld ist der Doppelstockzug gut gefüllt. Der Fahrgastverband PRO BAHN sieht hier einen ½ Stundentakt für angebracht. Zumal die Fahrt nach Neuss via Düsseldorf aus tariflichen Gründen nicht ohne weiteres möglich ist.

### **Das letzte Jahr mit der DB AG**

Das letzte Fahrplanjahr mit der Deutschen Bahn hat begonnen. Die Beschwerden über verdreckte oder dauern gesperrte Toilettenanlagen halten weiterhin an. Und auch heftige Temperaturen und unangenehme Luft werden uns im nächsten Sommer in den Triebwagen der Baureihe 628 nochmals bevorstehen. Aber Abhilfe naht, wenn die NordWestBahn zum Fahrplanwechsel 2009 mit einer neuen Flotte des Triebwagentyps LINT41 H die Strecke übernimmt. Der Fahrgastverband Pro Bahn setzt viele Hoffnungen auf die Nordwestbahn. Hoffentlich erkennen die Verantwortlichen von der Nordwestbahn auch dass es wichtig ist, den ländlichen ÖPNV besser zu gestalten, um mehr Fahrgäste zu gewinnen. Der Bauabschnitt zwi-

schen Goch und Weeze wurde leider nicht komplett fertig gestellt. Zwischen Höhe Rampenbrücke und Bahnhof in Goch liegt noch das alte Gleisbett. Daher werden wir uns auf eine weitere Streckensperrung einstellen müssen.

Wann und vor allem ob es noch zu weiteren Streckensperrungen kommt, werden wir Sie in der nächsten Ausgabe bzw. auch auf unserer Website auf den Laufenden halten.

## Diskussionsabend in Wegberg

### Von Michael Bienick

**Rückblick:** Bahnhofsgaststätte Wegberg, Ende der 1980er Jahre: Einige PRO BAHNER unter Leitung von Axel Friese haben sich zusammengefunden, um die dortige Bevölkerung - die an jenem Abend zahlreich vertreten war - für den Personenverkehr auf der Strecke Mönchengladbach - Dalheim zu sensibilisieren. Aktueller Anlass war das drohende Aus der Strecke, die die Bundesbahn unter ihrem damaligem Sparzwang lieber stillgelegt gesehen hätte.

**2008:** Jugendheim "De Schuer" Wegberg, 20 Jahre später: Auf der Strecke hat sich inzwischen einiges getan, die erwartete Einstellung des SPNVs konnte abgewendet werden und mehr noch; die Linie fährt inzwischen als "RB 39 Schwalm-Nette-Bahn" im 2-Stunden-, bzw. Stundentakt. Auch an Wochenenden wird seit ein paar Jahren wieder SPNV angeboten. Es hat sich also etwas getan.

Dennoch stand die Strecke aufgrund der Auffassung des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR), es handle sich um eine periphere Randverbindung, im letzten Jahr auf einer Liste mit möglichen Einstellungskandidaten im SPNV. Der Aachener Verkehrsverbund (AVV) ließ sich dies jedoch nicht gefallen (der Abschnitt Dalheim - Genhausen liegt im AVV-Gebiet) und kippte schließlich die Pläne des VRR. Die PRO BAHN Regionalverbände Euregio Aachen und Niederrhein nahmen die aktuelle Entwicklung rund um den SPNV Mönchenglad-

bach - Dalheim zum Anlass, das zu veranstalten, was man bereits vor 20 Jahren getan hat: Einen Infoabend zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit. Zunächst wurde von den Mönchengladbacher und (Kreis-) Heinsberger PRO BAHNern Claus-Jürgen-Steinberg, Stefan Houbertz und Michael Bienick ein Konzept erarbeitet. Dieses Konzept rankt sich u.a. um eine Verlängerung der RB 39 ins niederländische Roermond, längeren Betriebszeiten, einem dichteren Takt, einfacheren Tarifen und einer besseren Verknüpfung von Bus und Bahn. In einer nächsten Stufe wurde mächtig "an der Werbetrommel gerührt", insgesamt 50 Plakate und 1000 Flugblätter wurden für den Infoabend gedruckt und schließlich in Wegberg, Arsbeck, Dalheim-Rödgen und Umgebung verteilt. Die Resonanz der Geschäftsleute, die gerne und bereitwillig die Plakate in ihren Schaufenstern aushingen war durchweg überraschend positiv. Oftmals entsteht durch die Berichterstattung der Lokalpresse im Zusammenhang mit dem "Eisernen Rhein" der Eindruck, die Bevölkerung Wegbergs wäre dem Verkehrsmittel Eisenbahn eher abgeneigt. Dass dem scheinbar nicht so ist, zeigte dann auch unsere Veranstaltung am Abend des 21. Oktobers. Der gemietete Saal war gut gefüllt und unser Konzept wurde von allen Seiten positiv aufgenommen. Wie die Rheinische Post berichtete, legten wir "ein umfassendes, geradezu perfektes Konzept vor, das ins kleinste Detail ging". So groß und erfreulich, wie

das Interesse von Lokalpresse (Rheinische Post, Aachener Nachrichten, Aachener Zeitung), Verkehrsplanern des Kreises Heinsberg und der Nahverkehr Rheinland (der Nachfolgeorganisation vom AVV) war, war das Interesse des VRR allerdings nicht. Von Vertretern des VRR fehlte jegliche Spur, man reagierte von VRR-Seite aus nicht mal auf unsere Einladung! Immerhin schien die Nahverkehr Rheinland überzeugt von unserem Konzept, man werde dies in den weiteren Planungen zur Strecke in

den Gedankengang mit einbeziehen, allerdings wurde zugleich auf die hohen Kosten hingewiesen, die einigen unserer Vorschläge im Weg stünden. Planung des NVR ist es, eine Reaktivierung des SPNV Dalheim - Roermond bis 2015 zu realisieren (Zielkonzept 2015). Bei Interesse an unserem Konzept senden wir Ihnen dieses in pdf-Form gerne zu! In diesem Fall wenden sie sich bitte an folgende Mail-Adresse:  
 bienick@probahn-nrw.de

## Protokoll JV

Protokoll der Mitgliederversammlung des PRO BAHN Regionalverbandes Niederrhein am 20.9.2008 im Cafe Museum in Duisburg.

Beginn: 15:00

17 Mitglieder, 1 Gast; ab 15.15Uhr 15 Mitglieder anwesend

**TOP 1:** Begrüßung und Einführung; Beschluss der Tagesordnung

Die Tagesordnung wurde um den Punkt „Wahl eines BG-Sprechers für BG6“ erweitert. Einstimmig angenommen.

Die anderen Punkte wurden ohne Diskussion und Abstimmung angenommen.

**TOP 2:** Wahl eines/einer Versammlungsleiters/-leiterin

Vorschlag: Ekkehard Starke

Ohne Wahl angenommen

Ekkehard Starke stellt die Beschlussfähigkeit der Versammlung fest.

**TOP 3:** Geschäftsbericht des Vorstands

E. Starke dankt David van der Grinten für die in den letzten 12 Monaten geleistete Arbeit mit dem Internet-Auftritt. David van der Grinten dankt alle die aktiv an der Seite mitgeholfen haben.

Auch geht ein Dank an die Redaktion des NI für die geleistete Arbeit.

Klaus Hegmanns hat im Bereich Kempen erfolgreiche Veranstaltungen organisiert. Er wird für die SPD in Kempen kandidieren. Er

wird sich daher auch aus den Aktivitäten für PB zurückziehen.

Ekkehard Starke hatte in den letzten Monaten vielfach die Funktion eines Kummerkastens. Er hatte viele Anrufe zum Thema Bahn und angrenzender Themen. Ebenso waren Kontakte zu den Medien darunter.

Da Ekkehard Starke beruflich stark gefordert ist und seine Gesundheit zurzeit nicht die Beste ist, hat der Vorstand am 20.9.08 einstimmig beschlossen, dass Frank Michalzik bis zur nächsten Wahl als kommissarischer Vorsitzende den RV leitet.

**TOP 4:** Berichte aus den BG's

**BG 1:**

- Die Arbeit bei der BG1 hat durch die Aktivitäten bzgl. der Webseite etwas gelitten.

Die Renovierung der Strecke Krefeld – Kleve ist weitgehend abgeschlossen. Es gab viele Probleme, da immer wieder Kreuzungsgleise in den Bahnhöfen nicht benutzbar waren. PRO BAHN hat da immer wieder mit Hinweisen versucht Lösungen zu erreichen. Goch hat als einziger Bahnhof seine Mittelbahnsteige behalten.

- Hubert Dieregswiler weißt noch auf seine Anwesenheit bei der Feier des 70. Geburtstags von Manfred Beyer hin.
- Im Juni wurde in Kleve eine von PB organisierte Draisinenfahrt mit 28 Teilneh-



mern erfolgreich durchgeführt. Wird in 2009 wiederholt.

#### **BG 2:**

- In Agenda 21 wurde mitgearbeitet. Hubert Dieregweiler ist Sprecher der AG Nahverkehr. PB stellt mit die größte Gruppe innerhalb der Agenda 21. Es wurde im Verkehrsausschuss der Stadt Moers ein Antrag zur Niederrheinbahn gestellt. Alle politischen Parteien sind für eine Reaktivierung der Niederrheinbahn.
- Frau Spitzer berichtet über die Anbindung des archäologischen Parks (APX) an den Bahnhof Xanten. Die DB will den Bahnhof verkaufen. Der momentane Kioskbesitzer kann den Bahnhof nicht finanzieren. Evtl. kann ein Investor aus dem bergischen Land den Bahnhof kaufen. Frau Spitzer will versuchen die Verantwortlichen bei NordWestbahn, Stadt, Bahnhofbesitzer und Leiter des APX zusammenzubringen.

#### **BG 3:**

- In Krefeld sind zz mangels Aktiver fast keine Aktivitäten. Diese sind nach Kempen gewandert. Im Januar 2008 war eine Info-Veranstaltung im Bf. Kempen mit guter Resonanz in den Medien.
- Eine für Herbst 2008 geplante größere Veranstaltung zu den ÖPNV-Problemen in Kempen ist auf die erste Jahreshälfte 2009 verschoben.
- In Krefeld gibt es wenig Ansatzpunkte für PB-Arbeit, da die Situation insgesamt als gut bezeichnet werden kann.

#### **BG 4:**

- Stand auf dem Adventsmarkt in Wesel war ein großer Erfolg. Wiederholung in 2009
- Treff mit einem Planer des VRR bzgl. einer günstigeren Fahrplangestaltung mit Optimierungsmöglichkeiten und der Einführung eines Nachtangebots am Wochenende. Der VRR wird diesen PB-Vorschlag zum Fahrplanwechsel 2009 im kommenden Dezember umsetzen.
- PB Wesel hat ein neues Buskonzept für Wesel erarbeitet, um einer Wiederholung der Situation bei der Umstellung in Dinslaken/Voerde vorzubeugen.

- Ausbau der KBS 420 im Zuge der Betuwelinie. In Q3/2009 soll die Planfeststellung beginnen. Für Wesel-Feldmark ist die momentane Planung nicht im Sinne der Fahrgäste. Es werden Kontakte zur Stadt genutzt um die Planung im Sinne der Fahrgäste zu erreichen.

#### **BG 5:** Lothar Ebbers berichtet:

- Es gibt immer noch keine richtige BG sondern nur einen offenen Gesprächskreis.
- Das neue DVG-Konzept wurde heftig kritisiert. Die PB-Vorlage schaffte sogar in den Stadtrat.
- Der kommende Fahrplan wird weitere Anpassungen im Sinne von PB beinhalten.
- Der neue NVP ist bisher nicht verabschiedet.
- Es wurden mit verschiedenen Fahrradbereisungen potentielle neue Straßenbahnstrecken untersucht. Dies ist aber eine Projektion in die Zukunft.
- Dauerbrenner: Der katastrophale Zustand der Bahnhöfe in Duisburg. Das Gebäude Bf. DU-Wedau wurde kurzfristig geschlossen und führte dazu, dass die Fahrgäste über die Gleise gehen anstatt den sehr langen offiziellen Zugang zu nutzen.

#### **BG 6:** Axel Friese berichtet:

- Neue SB-Linie MG Hbf – Giesenkirchen verbindet Giesenkirchen direkt mit dem Zentrum
- Verlängerung des Tagestaktes an Werktagen um eine Stunde am Abend.
- Viele Aktive.
- Kontakte zum RV Rheinland bzgl. der RB27/RE8.
- Eiserner Rhein: Hier gibt es zz viel Bewegung.
- In Kontakt mit dem RV Aachen werden Verbesserungen auf dem RB39 angestrebt. Hier gibt es besondere Probleme mit dem Tarif zw. AVV und VRR.
- Aktive Teilnahme an der holländischen Initiative zur Wiedereinrichtung eines Fernverkehrs zw. Den Niederlanden und Deutschland.

#### **Internet:**



- Die Auswertungen der Zugriffe ergibt einen Schwerpunkt aus den Postleitzahlen-Bereichen 46 und 47
- Er bittet um mehr Aktivitäten aus den südlichen Bereichen des RV
- Die Anzahl der Zugriffe ist sehr zufriedenstellend.

**TOP 5:** Aussprache zum Geschäftsbericht  
Aussprache: wird nicht gewünscht

**TOP 6:** Kassenbericht

Der Kassenbericht liegt den Teilnehmern als Vorlage aus. M. Wenzel gibt Erläuterungen. Der Etat für 2007 konnte eingehalten werden. Ebenso wird der Haushalt 2008 eingehalten werden können.

Kassenprüferbericht

Bericht liegt schriftlich vor und wird von Herrn Beyer vorgelesen.

Abgesehen von zwei kleinen Kritikpunkten wurde die Kassenführung als korrekt beurteilt.

Es wurde Antrag auf Entlastung gestellt.

**TOP 7:** Entlastung der Kassenführung

Antrag zur Entlastung gestellt:

14 Ja; 0 Nein; 1 Enthaltung

Somit wurde der Schatzmeister entlastet.

**TOP 8:** Entlastung des Vorstandes des Regionalverbandes

Antrag zur Entlastung gestellt:

11 Ja; 0 Nein; 4 Enthaltung

Somit wurde der Vorstand entlastet.

**TOP 9:** Wahl des Sprechers der BG6

Roland Stahl ist aus persönlichen Gründen zurückgetreten.

Vorgeschlagen wurde Detlef Neuß. Er stellt sich kurz vor.

Ergebnis: 14 Ja; 0 Nein; 1 Enthaltungen.

Detlef Neuß nimmt die Wahl an.

**TOP 10:** Anträge

Antrag der Kassenprüfer zur Überarbeitung der Geschäftsordnung und Satzung. Ausführlicher Antrag liegt schriftlich vor. Einstimmig angenommen.

Ekkehard Starke stellt den Antrag, dass Roland Stahl dem Vorstand als Beisitzer Schriftführer angehört. 14 Ja, 1 Enthaltung.

Antrag: Es soll ein Ausschuss zur generellen Überarbeitung der Satzung und Geschäftsordnung eingerichtet. Vollständiger Antrag als Anlage zum Protokoll.

Mitglieder des Ausschusses: Spitzer, Wenzel, Friese

14 Ja; 1 Enthaltung.

**TOP 11:** Verschiedenes

Keine Punkte

Ende der Versammlung: 16.30 Uhr

## Vermischtes

### **NI als elektronisches Abonnement**

Schon seit dem Beginn der Internetseite des Regionalverbandes besteht die Möglichkeit, das Niederrhein-Info als PDF-Datei herunterladen zu können. Bisher haben nur wenige Leser diese Möglichkeit wahrgenommen. Seit Oktober 2008 besteht nun auch auf unserer Internetseite die Möglichkeit, sich als Abonnent dafür einzutragen. Sollten Sie die gedruckte Version nicht mehr benötigen, kann auf der Anmeldeseite ein entsprechender Vermerk angeklickt werden. Link: [ni.probahn-niederrhein.de](http://ni.probahn-niederrhein.de)

### **Wettbewerb**

Die Bezirksgruppe Wesel des RV Niederrhein sucht ein Postkarten-Motiv.

Dieses sollte idealer Weise einen Bezug zum SPNV im RV-Niederrhein darstellen und keinen Rechteinschränkung hinsichtlich der angedachten Nutzung unterworfen sein. Ziel ist es, Postkarten in einer Auflage von 2500 Stück drucken zu lassen und diese bei Veranstaltungen der BGs als Werbemittel für ProBahn-Niederrhein anbieten zu können.

Für die Deckung der Druckkosten liegt uns die Spendenzusage eines Mitgliedes der BG4 vor. Der Gewinner des Wettbewerbes erhält 50 der o.g. Postkarten zur eigenen Verwendung. Zudem soll das ausgewählte Motiv eines unserer nächsten NI als Titelbild zieren.

Die Auswahl erfolgt durch ein Gremium der federführenden BG Wesel.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Einsendeschluss: 31.12.2008

Einsendungen an

BG4@probahn-niederrhein.de

### **Abgebaut**

Ohne Rücksprache mit der Gemeinde Niederkrüchten wurde im September der Bahnanschluss von Arsbeck zum ehemaligen Militärflughafen in Elmpt von durch das britische Militär abgebaut.

Ein herber Schlag für die hochfliegenden Pläne eines Logistikzentrums auf diesem Gelände nach dem Abzug der Briten.

### **Dementi zu Artikel in Zeitung**

Die Rheinische Post hat am 4.11.08 einen Artikel „ICE: Ist der Stahl Schuld?“ bzgl. der Probleme mit den ICE-Achsen gebracht. Hierzu Roland Stahl: Ich dementiere, dass mich an den Problemen des ICE schuldig bin.

## **Ihre Ansprechpartner im PRO BAHN Regionalverband Niederrhein:**

### **Kommissarischer 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:** Detlef 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

**Internet:** [www.probahn-niederrhein.de](http://www.probahn-niederrhein.de)

**E-Mail:** [info@probahn-niederrhein.de](mailto:info@probahn-niederrhein.de)

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

**Alle E-Mail-Adressen unter:**

**[www.probahn-niederrhein.de/kontakt](http://www.probahn-niederrhein.de/kontakt)**

### **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: 10. November 2008**

**Nächste Ausgabe:** Anfang Februar 2009

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

**Einsendeschluss:** Mitte Januar 2009

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)

Eine PDF-Datei zum Herunterladen steht unter [www.probahn-niederrhein.de](http://www.probahn-niederrhein.de) bereit.

# Termine PRO BAHN Regionalverband Niederrhein

<b>Dezember 2008</b>			
Mi 03.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	<b>1</b>
Di 09.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	<b>4</b>
Mi 10.	18.00	Krefeld, Gaststätte "Kulisse" im alten Fabrikgebäude Heeder, Virchowstr. 130, Krefeld (zu erreichen vom Hauptbahnhof über den Südeingang, in Sichtweite). Nach Möglichkeit vorher anrufen. Telefon berufl.: 02151/574136 oder privat 02151/394442.	<b>3</b>
Do 11.	19.00	Moers, „Artemis“, Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, nach der Ampel 2. Haus auf der linken Seite.	<b>2</b>
Mo 15.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle, 47058 Duisburg, Mülheimer Str. 91 (Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min. Fußweg vom Hbf).	<b>5</b>
Di 16.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann erste Möglichkeit rechts um die Ecke; am Überlandbusbahnhof)	<b>6</b>
Mo 16.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle,	<b>5</b>
Di 17.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof	<b>6</b>
<b>Januar 2009</b>			
Mi 07.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	<b>1</b>
Do 08.	19.00	Moers, „Artemis“,	<b>2</b>
Di 13.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	<b>4</b>
Mi 14.	18.00	Krefeld, Gaststätte "Kulisse"	<b>3</b>
Mo 19.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle,	<b>5</b>
Di 20.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof	<b>6</b>
<b>Februar 2009</b>			
Mi 04.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	<b>1</b>
Di 10.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	<b>4</b>
Mi 11.	18.00	Krefeld, Gaststätte "Kulisse" im alten Fabrikgebäude Heeder,	<b>3</b>
Do 12.	19.00	Moers, „Artemis“,	<b>2</b>
<b>März 2009</b>			
Mi 04.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	<b>1</b>
Di 10.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	<b>4</b>
Mi 11.	18.00	Krefeld, Gaststätte "Kulisse"	<b>3</b>
Do 12.	19.00	Moers, „Artemis“,	<b>2</b>
Mo 16.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle,	<b>5</b>
Di 17.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof	<b>6</b>

Terminplan gültig von Dezember 2008 bis zum März 2009.  
 Alle Termine und aktuelle Änderungen auch im Internet unter  
[www.probahn-niederrhein.de/termine](http://www.probahn-niederrhein.de/termine)