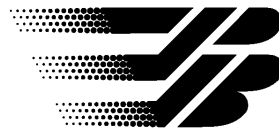


PRO BAHN



REGIONALVERBAND  
NIEDERRHEIN e.V.

# NiederRheininfo

Nr. 4/2005

Oktober – Dezember 2005

20. Jahrgang

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



DIE BAHN- IM WANDEL DER ZEIT !

(Mit freundlicher Genehmigung von Jürgen Janson, Niddatal)

## Inhalt:

Straßenbahn in Krefeld-Hüls  
Familienausflug der BG 6 am Sonntag,  
11. 9. 2005  
Bus und Bahn unter Schwarz und Gelb  
2 Buchbesprechungen  
Nachtrag zum Reisebericht

Wer Bahn fährt, ist selbst schuld!  
Technik aus Kaisers Zeiten  
Belangengroep aktuell  
Kurz gemeldet  
Termine

## Straßenbahn in Krefeld-Hüls

Große Ringlösung wird zur kleinen Ringlösung - oder: Es bewegt sich doch noch etwas....

Hüls: Dieser nordwestliche Stadtteil von Krefeld ist innerhalb der Stadtgrenzen auch bekannt für ein endloses Thema: Straßenbahn-Ausbau ja, aber .... oder doch nicht?! Endlose Diskussionen über das Für und Wider div. Streckenführungen und Konzepte ließen eigentlich den Verdacht aufkommen, dass man in Hüls bei einigen Bevölkerungskreisen so recht gar nicht an einen Ausbau interessiert war, fühlte man sich doch - zumindest zu Beginn der ganzen Planungen - von der Stadt Krefeld überrumpelt.

Nachdem es nach Vorlage der ersten Planungen - Führung über den historischen Markt sowie Gefährdung von Schülern - sogar zu einer Protestdemonstration kam, wurde eine andere Lösung gewählt, die als Ziel den Hüls Bahnhof (als Verknüpfungspunkt zu den Umlandbussen) und evtl. Weiterführung zum Schulzentrum Reepenweg vorsah. Um die ganze Sache etwas zu forcieren, wurde schon mal seitens der Stadt mit dem teilweise Einbau der Schienen begonnen (was natürlich nicht auf Gegenliebe stieß ...). Im Nachhinein wurden aus den Schienen dann "Moniereisen"...Schließlich musste ja ein Weg gefunden werden, möglichst ohne große Widerstände die Sache ins Rollen zu bekommen.

Da die vorgesehene zweigleisige Führung über die Krefelder Str., obwohl vom Zugang her gesehen optimal, aber politisch nicht durchsetzbar war, zauberte man seitens der CDU die sog. große Ringlösung aus dem Hut. Dabei sollte in einem großen Kreis (Einrichtungsverkehr) von Krefeld kommend eingleisig über die Krefelder Str., dann zweigleisig

über die Kempener Str. zum Bahnhof Hüls und dann über die Bahnstrecke der ehemaligen Krefelder Eisenbahn (jetzt Tourismus-Verkehr "Schluff") zurück bis Höhe Ringstr. und dann wieder zur Krefelder Str. gefahren werden. Welchen Wert im Hinblick auf Akzeptanz eine solche Führung haben sollte, wird wohl das Geheimnis derjenigen bleiben, die das ausgebrütet hatten. Dass man mit dieser Lösung auch das Land als Förderer kaum beeindrucken konnte, wurde dann doch langsam deutlich. Die ernsthaften Befürworter eines Ausbaus erkannten mittlerweile, dass die Zeit drängt, um zu einer Entscheidung zu kommen, für die es auch Geld gibt.

Vor der Sommerpause trat dann überraschend die SPD Hüls mit dem Plan der kleinen Ringlösung an die Öffentlichkeit. Bei dieser Version soll die Rückführung statt über die Schlufftrasse über die Schul- und Ringstr. (parallel zur Krefelder Str.) erfolgen, alles andere bleibt. Da kurzfristig keine Abstimmung in der Bezirksvertretung zustande kam (die politischen Gegner waren wohl kalt erwischt worden), lief die ganze Debatte nach den Sommerferien erst richtig an. Erstaunlich schnell wurde von Stadt, Verkehrsbetrieben und Parteien Zustimmung signalisiert, dann traten plötzlich wieder Bedenken seitens FDP und CDU wegen der Schulstr. (sehr schmal, Baumbestand, Häuserfronten) auf. Wie auch immer, am 13.09.05 stimmte die Bezirksvertretung Hüls bei einer Stimme Enthaltung für die Vorentwurfsplanung zur kleinen Ringlösung. Sollte es tatsächlich, wenn alles optimal verläuft, in 5 Jahren zur Fertigstellung kommen, werden statt heute 81 Busse und 50 Bahnen dann nur noch 87 Bahnen fahren. Auch die Innenstadt Krefeld wird

infolge des reduzierten Busverkehrs vor allem aus Umweltgesichtspunkten gewinnen. Am 22.9.05 hat dann auch der Stadtrat noch zugestimmt. Endlich geht ein

Hickhack zu Ende, oftmals gleichzusetzen einer Posse aus der Provinz. Wer hätte das gedacht!

Joachim Meyer

## Familienausflug der BG 6 am Sonntag, 11. 9. 2005

Wir trafen uns um 09:10 Uhr vor dem Reisezentrum Mönchengladbach und fuhren mit 9 Teilnehmern um 09:22 Uhr mit der RB 33 Richtung Aachen. In Herzogenrath stiegen wir um in ein nach Heimbach (Eifel) verkehrendes Talent-Pärchen der (Euregiobahn). Die DB-Fahrzeuge befahren ab Düren die Gleise der Rurtalbahn. 4 Minuten nach der Ankunft in Heimbach stiegen wir in den Bus 231 „Wasser-Linie“, der uns durch den schönen Nationalpark Eifel entlang von Rursee und Urftsee nach Gemünd brachte. Ein Teil der Gruppe nutzte hier die Möglichkeit zur Einkehr. Die anderen waren jetzt aber nicht mehr zu halten und wollten noch nicht ans Essen denken, denn an diesem Tag wurde die seit vielen Jahren nicht mehr regulär im Reiseverkehr bediente Oleftalbahn von Kall bis Schleiden befahren. Nach 3 Minuten Fußweg waren wir am alten Bahnhof von Gemünd und in weniger als 60 Sekunden hörten wir im nahen Tunnel einen Pfiff und der Regio-Sprinter der Rurtalbahn rollte an den Bahnsteig. Wir befuhren die zum Abbau vorgesehene Strecke an diesem Tag mindestens zweimal pro Richtung und waren



jedes Mal besonders von der Ortsdurchfahrt Olef begeistert. Zum Abschluss und als weiteren Höhepunkt befuhren wir die Eifelstrecke bis Euskirchen und die schon lange nicht mehr regulär von Reisezügen befahrene Bördebahn über Zulpich nach Düren, die für das Fahrzeug der Rurtalbahn die kürzeste Rückführung darstellte. Hier musste, ebenso wie auf der Oleftalbahn, fast jeder Bahnübergang mit beflaggten Posten gesichert werden. Über Aachen, wo wir noch die Ankunft des Thalys aus Paris miterlebten, erreichten wir Mönchengladbach wieder kurz nach 22 Uhr. Mit dem „Schöner-Tag-Ticket“ war die Tour mit 6,00 € pro Person erfreulich günstig und insgesamt war es trotz des Nieselwetters ein äußerst gelungener Tag.

Claus-Jürgen Steinberg

## Bus und Bahn unter Schwarz und Gelb

Neue Akzente im Öffentlichen Verkehr will die schwarz-gelbe Landesregierung setzen. Dazu gab Bau- und Verkehrsminister Wittke am 8. September vor dem Verkehrsausschuss des Landtags eine Erklärung ab. So soll nicht nur die angebliche Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs aus ideologischen Gründen gegenüber dem Auto gestoppt werden, auch die Bevorzugung der Schiene gegenüber der Straße innerhalb des ÖV sei zu beenden. Konkret wird angekündigt, sich in der Verkehrsministerkonferenz um die Aufhebung der Zweckbindung der Regionalisierungsmittel für den Schienenverkehr einzusetzen. Außerdem sollen die Möglichkeiten der Aufgabenträger, Schienenersatzverkehre mit Regionalisierungsmitteln zu finanzieren, kurzfristig erweitert werden.

Auf jeden Fall sieht die neue Landesregierung die Brisanz bei einem Großprojekt: Bei der Betuwestrecke Oberhausen - Emmerich - niederländische Grenze dürften sich nach Ansicht des Ministers Bund und DB AG nicht aus der Planungsvereinbarung aus dem Jahre 2002 "heraus stellen". Auf der Iserlochner Fachtagung zum Schienenverkehr nach der Landtagswahl ergänzte der in Vertretung des Ministers erschienene Ministerialdirigent Busch, dass eine Reaktivierung der Verbindung Kleve - Nijmegen so lange nicht in Frage komme, wie der dreigleisige Ausbau der Strecke Oberhausen - Grenze NL nicht in trockenen Tüchern sei, um der Bahn keinen Bypass für den Betuwe-Verkehr zu eröffnen.

Der Rhein-Ruhr-Express wird als möglicherweise geeignetes Projekt für eine Öffentlich-Private Partnerschaft angesehen. Neben der Strecke Dortmund - Duisburg - Köln wird weiter der Bahn-

Ring Rhein-Wupper beschworen. Konkret werde neben der "Shuttle-Variante" Dortmund - Köln auch die "Durchbindung" in die Zulaufstrecken nach Koblenz, Bielefeld, Aachen, Gelsenkirchen und Emmerich geprüft, was den PRO BAHN-Vorstellungen schon sehr nahe käme.

Auch ein schwebendes Projekt soll verfolgt werden: eine Magnetschnellbahnverbindung Rhein-Ruhr - Niederlande. Begründet wird dies mit einer fehlenden Schnellbahnverbindung auf dieser Route. Der bestehende ICE, der zwischen Duisburg und Amsterdam durchweg eine Streckengeschwindigkeit zwischen 130 und 150 km/h erreicht, zählt für den Minister nicht dazu.

Die Trennung von Netz und Betrieb auf der Schiene wird als Option bezeichnet. Diese eher zurückhaltende Position wird damit begründet, dass erst die Erfahrungen mit der neu geschaffenen Netzagentur abgewartet werden sollen.

Im Rahmen des vielfach beschworenen Bürokratieabbaus soll auch die Zuständigkeit im SPNV und ÖPNV neu geregelt werden. Was an die Stelle der bislang 9 Aufgabenträger im SPNV und 64 im ÖPNV treten soll, bleibt noch unklar. Vorab soll allerdings die Agentur Nahverkehr als gemeinsame SPNV-Managementgesellschaft der Zweckverbände und des Landes abgeschafft werden, da sie "- aus guten Gründen - keine Akzeptanz gefunden" habe.

Die Diskussion mit Ministerialdirigent Busch sowie den Verkehrsausschussmitgliedern Schulte (CDU) und Keymis (B90/GRÜNE) auf der Iserlochner Fachtagung zeigte ähnlich wie die vorhergegangene Debatte zur Erklärung des Ministers im Verkehrsausschuss auf, dass sie neue Regierung den ÖPNV stärker

als bisher an betriebswirtschaftlichen Kriterien messen will. Die GRÜNEN verwiesen darauf, dass ohne eine privilegierte Förderung der Schiene durch das Regionalisierungsgesetz das Sterben vieler Bahnnebenstrecken unabwendbar sei. Wenig Hoffnung gibt es für die Reaktivierung von weiteren Bahnstrecken. Auf jeden Fall müssten Begriffe wie Verkehrswende und Flächenbahn aufgegeben werden. ITF3 würde nicht mehr angestrebt, ITF2 überprüft, so Herr Busch in der Diskussion. Im ländlichen Raum sei der klassische Linienverkehr mit Bus und Bahn teilweise nicht mehr zukunftsfähig, sondern müsse durch bedarfsgesteuerte Bedienungsmodelle ersetzt werden.

Viele plakative Aussagen der neuen Landesregierung zum Öffentlichen Verkehr sind eine bewusste Abwendung von der bisherigen Politik von Rot-Grün, auch wenn diese auf Landtags-, vor allem aber auch auf kommunaler Ebene vielfach von CDU und FDP mitgetragen wurde. Dass in dem größten Ballungsraum Deutschlands keine Vorrangpolitik für den Öffentlichen Verkehr mehr verfolgt werden soll, ist schon ein Paradigmenwechsel, zumal die Nutzung des ÖV hier weit hinter anderen Metropolregionen zurückbleibt. Wohlklingende Sätze wie „Die Menschen in unserem Land sollen die Möglichkeit haben, zu jeder Zeit mit einem Verkehrsmittel ihrer Wahl an einem Ort ihrer Wahl zu sein“ (Wittke) können nicht darüber hinwegtäuschen, dass schwere Zeiten für den ÖV anstehen. Die wären zwar aus finanziellen Gründen auch unter Rot-Grün gekommen, aber hier gab es schon Schwerpunktsetzungen. Wenn die neue Landesregierung den Vorrang für die Schiene für eine Ideologie hält, verkennt sie die Erfahrungen aus der Verkehrswissenschaft. Wenn der ÖV

gestärkt werden soll, muss sie Schiene das Rückgrat bilden. Sonst drohen Rückfälle in die Verkehrspolitik der 70er Jahre mit massiven Streckenstilllegungen, Fahrplanausdünnungen und Fahrpreiserhöhungen, die auch betriebswirtschaftlich nicht zum Erfolg geführt, aber eine ganze Generation von der Nutzung von Bus und Bahn entwöhnt haben. Erst die koordinierte Politik von Angebotsausweitung, Infrastrukturausbau und zielgruppenspezifischen Tarifen im ÖV hat zu einer Steigerung des Images und verstärkter Nutzung und dadurch auch zur Verbesserung der betriebswirtschaftlichen Lage vieler Verkehrsunternehmen geführt. Wenn für den ländlichen Raum zukünftig Schulbus und TaxiBus statt Regionalbahn und Schnellbus als Hauptverkehrsmittel angeboten werden, verkommt der ÖV zu einer absoluten Restgröße ohne politische Bedeutung und gesellschaftliche Akzeptanz.

Dass auch die neue Landesregierung einem illusionären Transrapidprojekt, jetzt gar über 200 Kilometer lang, nachjagt, stimmt gar nicht mit der beschworenen Abkehr von Leuchtturmprojekten überein. Die heutige unzureichende ICE-Bedienung der Relation mit gerade einmal sieben Zugpaaren zu verbessern, z.B. durch einen Stundentakt von 6 bis 23 Uhr, käme den Bahnkunden tatsächlich zugute.

Gewiss ist im Dschungel von Verantwortlichkeiten und Finanzierungsregelungen in allen Bereichen des Öffentlichen Verkehrs großer Bereinigungsbedarf. Dass z.B. Buslinien aus Zuständigkeitsgründen, wegen unterschiedlicher Finanzierungsregelungen oder mangelnder Weitsicht örtlich Verantwortlicher an Stadtgrenzen enden, ist von PRO BAHN immer wieder angeprangert worden.

PRO BAHN wird sich bei den anstehenden langwierigen Beratungen mit der Kenntnis der örtlichen Verhältnisse und dem Überblick über das Land insgesamt mit Anregungen und Kritik zu Wort mel-

den und dabei vorrangig die Interessen der Kunden des ÖPNV im Auge behalten.

Lothar Ebbers

## 2 Buchbesprechungen

„**InterRegio**“ so heißt ein spannend zu lesendes Buch über die Entwicklung und den gewollten Niedergang eines erfolgreichen Zugsystems. Der Autor Karl-Heinz Bodack schreibt über sein Lebenswerk. Als maßgeblicher Projektleiter für den ‚InterRegio‘ gibt er viel Einblick in die teilweise unglaublichen Strukturen eines Unternehmens. Er beschreibt wie er gegen viele bahninterne Gegner es schafft dieses Projekt zum Fahren zu bringen. Wie mit vielen politischen Tricks innerhalb der DB und einem gewogenen Bahn-Chef diese Züge es tatsächlich schaffen auf die Gleise zu kommen. Wie ein neues Zug-System zur Überraschung vieler *Experten* ein Erfolg wird. Mit vielen Farbbildern und Detailaufnahmen auch aus der Entwicklungszeit wird auch ein visueller Einblick in die Arbeit des Teams gewährt. Am Anfang liest sich das Buch locker und es macht Spaß der Entstehungsgeschichte der IR zu folgen.

Als dann durch die Bahnreform und hauptsächlich des Wechsels der Führung der DB AG diese in eine Art Fluggesellschaft umgebaut werden soll, beginnt der gewollte Niedergang des erfolgreichen IR-Systems zugunsten des wesentlich teureren ICE-Systems. Die ausschließliche Ausrichtung auf den Börsengang beginnt ihre unheilvollen Wirkungen zu zeigen. Es macht einen Bahnfreund wütend, wie Spitzenmanager gegen das Wohl eines Unternehmens und das System Bahn entscheiden. In diesem Teil des Buches ist es

manchmal schwierig nicht vor Wut und viel Sprachlosigkeit das Lesen zu beenden. Der Autor legt unglaubliche Zustände innerhalb der DB AG frei. Hier zeigt sich in eklatanter Weise die Fehler der 1994 vollzogenen Bahnreform. Nicht der Kunde und das System Bahn stehen im Vordergrund, sondern nur die Gewinnmaximierung mit Hilfe des hochsubventionierten ICE-Systems.

Wo dieses Buch anzusiedeln ist, zeigt, dass selbst große überregionale Tageszeitungen darauf aufmerksam wurden. Es ist nicht übertrieben, wenn man hier vom bedeutendsten Eisenbahnbuch seit langem spricht. Dieses Buch sollte *Pflichtlektüre* für alle diejenigen sein, die beim Thema Eisenbahn auch an Politik denken.

„InterRegio“ von Karl-Dieter Bodack; Eisenbahnkurier Verlag Freiburg; ISBN 3-88255-149-6; Preis 29,80€

„**Der Eiserner Rhein – Das Buch**“ vermittelt einen weiten Überblick über die Geschichte der Fernbahnstrecke Antwerpen – Ruhrgebiet – Berlin – Moskau. Etwas übertrieben. Nein! Denn diese Strecke war wirklich einmal eine Hauptstrecke mit internationalen Fernzügen. Heute ist es in Deutschland eine kleine Stichstrecke mit regelmäßigem Personenverkehr und als Zubringer für die wichtige Siemens-Versuchsanlage in Wildenrath. Jedem Leser des Niederrhein-Infos dürfte die heutige Strecke als Zankapfel vieler Institutionen und Interessengemeinschaften sein. Seit Jahren



tobt der Interessen-Krieg zwischen den Niederlanden und Belgien um die Wiederinbetriebnahme. Auf deutscher Seite ist es eher ein kurzsichtiger Kleinkrieg lokaler Aufgeregtheiten und Desinteresse der Landes- und Bundesregierungen. Autor Thomas Barthels hat viele Fakten aus alter und neuer Geschichte zusammengetragen. Ebenso vermitteln viele historische aber auch extra für dieses Buch erstellte Fotografien einen Eindruck von der ehemaligen Bedeutung sowie

dem aktuellen Zustand. Detaillierte Streckenpläne helfen die im Text gemachten Erklärungen zu verstehen.

Für Eisenbahninteressierte in unserer Region ist das Buch ein Muss. Mit 40€ ist das Buch nicht gerade billig, aber viele Farbaufnahmen (fast die Hälfte) trösten über den Preis hinweg.

„Der Eiserner Rhein – Das Buch“ von Thomas Bartels; Verlag Bartels; ISBN 3-9810183-0-3; Preis 40,-€

Roland Stahl

## Nachtrag zum Reisebericht

Ergänzung des Reiseberichts 'Aus der Zukunft des öffentlichen Verkehrs' aus dem Niederrhein Info 3/2005

Der Start der Vinschgerbahn oder auch Vinschgauer Bahn Mals – Meran in der Südtiroler Vinschgau Provinz am 5.5.2005 war erfolgreich. Wie bereits im ersten Bericht angedeutet, verkehren ab dem 12. September 2005 zusätzlich zweistündlich Regional-Express-Züge, die um etwa 15 Minuten beschleunigt sind. Diese Züge vermitteln in Mals optimale Anschlüsse in und aus Richtung Engadin/Zernez. Damit ist es mit den positiven Nachrichten auch schon vorbei: Die RE-Züge Mals-Meran und umgekehrt verkehren laut dem auf der Seite der Vinschgauerbahn veröffentlichten neuen Fahrplan nur an Werktagen. Wer sich auf die Fahnen schreibt, insbesondere den Tagestourismus selbst aus der Zentralschweiz bis nach Meran fördern zu wollen, kann so etwas ernsthaft nicht wollen. Dass es die Vinschgerbahn ab Mai wieder gibt, scheint für einige Gemeinden in Südtirol (Vinschgau) nicht gerade eine willkommene Nachricht zu sein. So erwähnen z.B. Naturns und Prad am Stilfserjoch, wie man auch ohne eigenes Auto anreisen kann – Vinschgerbahn Fehlanzeige. Der Fahr-

plan der Vinschgerbahn ist noch immer nicht über 'trenitalia.it' abfragbar – Mals/Malles ist dort unbekannt. Die Aufnahme in das italienische System ist aber Voraussetzung dafür, dass auch andere Gesellschaften, wie der Mhdorn-Konzern (DB) oder die Schweizerischen Bundesbahn AG (sbb.ch) den Fahrplan anbieten. Andererseits könnte die Vinschgerbahn als eigenständiges Unternehmen dem internationalen Eisenbahnverkehrsverband (UIC) beitreten – Fehlanzeige. Die Vinschgerbahn mit der anschließenden Postbus-Verbindung fehlt im Auslandskursbuch (ist von Thomas Cook, nur mit anderem Einband, DB hat sich wenig Mühe bereitet). Die Busverknüpfungen mit Österreich (Scuol – Nauders – Landeck mit Mals – Nauders sind immer noch in Vorbereitung.

Insgesamt werden meine Erwartungen zum öffentlichen Verkehr in dünner besiedelten Gegenden Österreichs und Südtirols nahezu uneingeschränkt bestätigt. Ein Umdenken hat für mich sichtbar nicht eingesetzt. Ich werde den öffentlichen Verkehr im Rhätischen Dreieck jedenfalls weiter kritisch verfolgen.

Helmut Bongartz

## Wer Bahn fährt, ist selbst schuld!

Im Sommer dieses Jahres bekam ich einen Anruf von Christiane Vielhaber, Redakteurin der Sendung „Lokalzeit Düsseldorf“ des WDR. Sie bat mich zu einem Ortstermin nach Geldern zum dortigen Bahnhof. Was war geschehen? Beim Aussteigen aus einem Zug von der Baureihe „Talent“ war eine ältere Frau zwischen Fahrzeug und Bahnsteig gefallen. Der Höhenunterschied sowie der Abstand zwischen der Bahnsteigoberkante und dem Einstieg in den Zug waren für die Frau zu groß gewesen. Zum Glück blieb es bei relativ leichten Verletzungen und erfolgte keine Abfahrt aus dem Bahnhof, bevor die Frau nicht in Sicherheit war. Doch welche Konsequenzen hat solch ein Unfall, der auch weitaus schlimmer hätte enden können? Erfahrene Bahn-Kenner ahnen es schon: gar keine! Nach ihrer Verantwortlichkeit gefragt, beschied Bahn-Sprecher Frank Gasse-Wendler in der WDR-Sendung in schon aufreizend-schnoddriger Art, schuld sei nicht die Bahn, sondern der Kunde. Nicht einmal ein Wort der Anteilnahme oder des Bedauerns wurde geäußert, jedenfalls nicht in dem gesendeten Beitrag. Die alte Frau hätte eben aufpassen müssen! So einfach ist das ...

Befremdlich mutet indes an, dass mir die Redakteurin des Beitrags erzählte, auch der Geschäftsführer des Nahverkehrszweckverbands Niederrhein habe ihr erklärt, der NVN sei dafür (ebenfalls) nicht zuständig und werde die Sache nicht weiter verfolgen. Wenn also ein Mangel mit Gefahren für Leib (und Leben) der Kunden zutage tritt, ist weder der Besteller noch der Betreiber zuständig. Damit wird Bahnfahren zum persönlichen Risiko des Kunden – nicht nur hinsichtlich der Pünktlichkeit, sondern

auch in Bezug auf die Sicherheit und Unversehrtheit. Ein aus Verbrauchersicht untragbarer Zustand.

Ein Schildbürgerstreich der besonderen Art war übrigens, dass der Bahnsteig in Geldern, an dem der Unfall sich ereignete, gerade zuvor angehoben worden war, sodass die Differenz zwischen Bahnsteighöhe und Fahrzeugeinstieg sozusagen „von Hand“ hergestellt worden war, ohne die erforderliche Sicherheit für die Benutzer der Züge gleichzeitig zu gewährleisten. Mein Fazit aus Fahrgastsicht: Solange das Land Nordrhein-Westfalen einheitliche Bahnsteighöhen vorschreibt, haben die Betreiber des SPNV dafür Sorge zu tragen, dass die Fahrzeuge diesen Vorgaben entsprechen. Wenn diese noch nicht landeseinheitlich harmonisiert sind, sondern es in NRW immer noch drei unterschiedliche Bahnsteighöhen gibt, müssen die im Betrieb befindlichen Fahrzeuge so ausgestattet sein, dass ein Betreten und Verlassen des Zuges ohne Gefahr für den Benutzer möglich ist. Für die Sicherheit der Reisenden hat auch das Eisenbahnbundesamt als oberste Aufsichtsbehörde Sorge zu tragen. Wenn Bahnsteig- und Einstiegshöhen, neudeutsch gesprochen, inkompatibel sind, müssen entweder zusätzliche Vorrichtungen wie ausfahrbare Rampen u.ä. installiert bzw. zum Einsatz gebracht werden oder die entsprechenden Fahrzeuge als zu großes Sicherheitsrisiko aus dem Umlauf genommen werden. Nur solche schnell greifenden Maßnahmen vermögen die Logik der DB AG zu durchbrechen, die da offensichtlich heißt: Wer Bahn fährt, ist selbst schuld.

Ekkehard Starke



## Technik aus Kaisers Zeiten

Die Modernisierung der Sicherungseinrichtungen an der Strecke von Mönchengladbach nach Dalheim ist überfällig. Die Stellwerke stammen noch aus Kaisers Zeiten, als Personalkosten noch in Pfennigsbeträgen ausgedrückt wurden. Die Bahnbeamten gehörten zur Obrigkeit, deren Anweisungen Gehorsam geschuldet wurde.

Heute wird in der autofreundlichen Stadt Mönchengladbach den Krafftfahrern der Hintern nachgetragen. Wenn eine bundesweit agierende Einrichtung dies mal nicht tut, fängt das große Staunen an.

Zugfahrten bei geöffneten Schranken wurden zum Skandal aufgebauscht, um das Sommerloch zu füllen. Urlaub und Krankmeldungen sorgten für einen Personalengpass, der die Besetzung eines Schrankenwärterpostens verhinderte. Züge mussten vor dem Bahnübergang halten und auf den Halt des Straßenverkehrs warten. Der §19 Abs. 1 u. 2 der StVO ist zwar eine elementare Regel, die jedem Fahranfänger beigebracht wird, aber offenbar von vielen Autofahrern vergessen wurde. Auch von Leuten, die sich beruflich mit Verordnungen auskennen müssten: Aufgestachelt durch eine in der Sachlage unzureichend informierten Presse haben der städt. Beigeordneten Holzenleuchter und der Abgeordneten des Bundestages Dr.jur. Krings eine Riesenwelle angeschoben. Herausgekommen ist fast nichts. Eine Anfrage des Herrn Dr. Krings an die Bundesregierung erbrachte nur einen Bescheid des Eisenbahnbundesamtes, ein Blatt Papier, das keine Schranke rauf- oder runterkurbelt.

Adressaten und Inhalt des Bescheides wurden nicht bekannt, wahrscheinlich wird der "Schwarze Peter" nach unten durchgereicht, an den Mitarbeiter, der sich am wenigsten wehren kann.

Auf der einen Seite kommt eine stärkere Personalreserve als Lösung nicht in Frage: die Bahn soll wirtschaftlich arbeiten und Reserven sind teuer. Auf der anderen Seite wird die Modernisierung der Strecke genau durch diese Leute hintertrieben. Stand der Technik sind vollautomatische Schranken. Die passende Gleissicherungstechnik wird sogar in Mönchengladbach hergestellt. Die notwendigen Mittel müssen nicht nur von der öffentlichen Hand bereitgestellt werden, auch seitens der lokalen Politik dürfen keine populistischen Widerstände geleistet werden.

Gefährdet wurde nicht der Straßenverkehr, sondern der Fahrplan. Um den Stundentakt einhalten zu können, sind die Zeitreserven sehr klein. Auch die Bedienung der Gleisanschlüsse wird erschwert (hier sei besonders auf das europaweit einmalige Siemens-Versuchszentrum in Wildenrath hingewiesen), obwohl die Bahnstrecke ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für unsere Region ist. Das diese ganze Sache natürlich ein gefundenes Fressen für die Bahngegner des ‚Eisernen Rhein‘ ist und dies auch mit entsprechender Polemik kommentiert wird, kann man da noch entschuldigen, da diese Leute von Bahnverkehr keine Ahnung haben und mit diesem Vorfall ihre trübe Sache voranzubringen glauben.

Bernhard Cremer

## Belangengroep aktuell

Im Mai diesen Jahres ist die Belangengroep, also die bekannt Interessensvertretung zur Reaktivierung der Bahntrasse Kleve – Nimwegen, mit zwei Pressekonferenzen (eine in Kranenburg (D) und eine in Nimwegen (NL)) und einem Vor-Ort-Termin im ehemaligen Kranenburger Bahnhof an die Öffentlichkeit getreten: Vorgestellt wurde dabei eine von der Universität Nimwegen (Autor: Drs. H. Katteler) erstellte Denkschrift, in der 8 *zugkräftige* Argumente zur Wiederbelebung dieser grenzüberschreitenden Bahnstrecke aufgeführt und detailliert begründet wurden.

Dieses sogenannte „Katteler-Manifest“ konnte mit Unterstützung der Euregio Rhein-Waal (der wir an dieser Stelle dafür Dank aussprechen) erstellt und als Broschüre an Entscheidungsträger des öffentlichen Lebens versandt, sowie an die Vorsitzende der Euregio Rhein-Waal, Frau Dr. ter Horst (Oberbürgermeisterin von Nimwegen) persönlich übergeben werden.

Das Manifest schlägt den Politikern einen 5-Stufen-Plan zur Realisierung vor und endet mit der Feststellung, dass es jetzt auf den politischen Willen ankomme – wie es der stellvertretende Vorsitzende der Belangengroep, Huber Diegelsweiler, vor der Presse plakativ formulierte: „Der Niederrhein muss aufstehen!“

Es ist zu hoffen, dass dieser erneute Vorstoß der Belangengroep, in der neben PRO BAHN auch unsere niederländischen Freunde von ROVER und VIEW sehr aktiv sind, auf fruchtbaren Boden fallen möge und man endlich auch am Niederrhein dem näher kommt, was in anderen Regionen längst verwirklicht ist...

PS: Wer Interesse an der Manifest-Broschüre hat, möge sich bitte bei der Bezirksgruppe 1 (Anschrift siehe Impressum) melden.

Der nächste Termin ist am 19.1.2006 im Kernwasserwunderland.

Manfred Beyer

## Kurz gemeldet

### Gegendarstellung

Hans Joachim Jansen weist darauf hin, dass er entgegen dem im Protokoll der Jahresversammlung 2005 im NI 3/05 geschrieben, kein Gründungsmitglied von PRO BAHN Niederrhein ist.

### Linienbusse mit Sicherheitsgurten

Linienbusse der NVV (MöBUS) sind teilweise mit Sicherheitsgurten ausgestattet. So zumindest in einem Bus der NVV-Linie SB1, der automatische Beckengurte an Sitzen hinter Scheiben hatte. So soll wahrscheinlich im Falle von Unfällen, Notbremsungen usw. die Sicherheit der Fahrgäste erhöht werden.

### Ausstellung „Eisenbahnen am Niederrhein“

Im Städtischen Museum Wesel/Galeri im Centrum (am Kornmarkt) und im Preußen-Museum Wesel (an der Zitadelle) findet vom 9.10.2005 bis 29.1.2006 die Ausstellung „Eisenbahn am Niederrhein“ statt.

Schwerpunktthemen sind: Niederrhein als Transitregion / Eisenbahnbrücke Wesel / Wandel in Wirtschaft und Sozialstrukturen / Anbindung der Wallfahrtsorte / Technische Entwicklung in Lokomotiv- und Wagenbau / Gastarbeiter / Bahnpost / Bahn heute.

Öffnungszeiten: Di. bis Fr. 10.30 bis 18.00 Uhr; Sa. 10.30 bis 17.00 Uhr; So./Feiertag 11.00 bis 17.00 Uhr; Mo. geschlossen.

Weitere Infos (Faltblatt) unter Tel. 0281-203351 oder im Internet unter [www.wesel.de](http://www.wesel.de)

### Gewinnspiel

Die "Gewinnerin" des in NI 3/05 beschriebenen Buches ist Nicole Maisch, Kassel. Herzlichen Glückwunsch!

### IHK will „Eisernen Rhein“

Unter dieser Überschrift stand am 17.9.05 ein kleiner Artikel in der *Westdeutschen Zeitung*. Verwundert rieb man sich die Augen. Was für ein Wandel. Aber beim Lesen zeigte sich, dass nicht die IHK Niederrhein, sondern die IHK Duisburg-Wesel-Kleve gemeint war. Die IHK verweist auf die immensen Vorteile dieser Verbindung hin und fordert eine Reaktivierung auch gegen lokale politische Widerstände. „Der Niederrhein und das Ruhrgebiet würden davon profitieren“.

## Ansprechpartner im Regionalverband Niederrhein:

**Vorsitzender:** Ekkehard Starke

Haagstraße 14, 47441 Moers

Tel: 02841 / 9391280

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

### Vorsitzende der Bezirksgruppen:

**BG 1:** Manfred Beyer

Westring 12b, 47574 Goch, Tel: 02823 / 75 71

e-Mail: [BG1@probahn-niederrhein.de](mailto:BG1@probahn-niederrhein.de)

**BG 2:** Hubert Dieregswiler

Schopenhauerstraße 3, 47447 Moers

Tel: 02841 / 323 82

**BG 3:** Joachim Meyer

Oberdießemer Straße 50, 47805 Krefeld

Tel und Fax: 02151 / 39 44 42

**BG 4:** Dipl.-Ing. Frank Michalzik

Bahnhofstraße 85 a, 46499 Hamminkeln

Tel: 028 57 / 91 59 92

e-Mail: [BG4@probahn-niederrhein.de](mailto:BG4@probahn-niederrhein.de)

**BG5:** offen

**BG 6:** Roland Stahl

Adresse siehe Schriftführer

**Schatzmeister:** Martin Wenzel

Tel: 0151-12753953

**Schriftführer, NI-Redaktion und Webmaster:** Roland Stahl, Myllendonker Straße 52

41065 Mönchengladbach

Tel: 02161 / 65 09 14, Fax: 0211 / 798 1143,

e-Mail: [BG6@probahn-niederrhein.de](mailto:BG6@probahn-niederrhein.de)

NI-Redaktion: [niederrhein-info@probahn-niederrhein.de](mailto:niederrhein-info@probahn-niederrhein.de)

### Internet:

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

e-Mail: [info@probahn-niederrhein.de](mailto: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:** 26. Juni 2005

**Nächste Ausgabe:** Anfang September 2005

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

**Einsendeschluss:** Mitte August 2005

Das Niederrhein-Info ist kostenlos und wird an alle Mitglieder des Regionalverbandes sowie weitere Interessenten versendet. Möchten Sie einen freiwilligen Kostendeckungsbeitrag leisten, so bitten wir um Überweisung auf das Konto 641 200 bei der Sparda-Bank Köln (BLZ 370 605 90).

# Termine PRO BAHN Regionalverband Niederrhein

<b>Oktober 2005</b>			
Mi 05.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	<b>1</b>
Di 11.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	<b>4</b>
Mi 12.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	<b>3</b>
Do 13.	19.00	Moers, „Artemis“, Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, nach der Ampel 2. Haus auf der linken Seite.	<b>2</b>
Mo 17.	18.30	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle, 47058 Duisburg, Mülheimer Str. 91 (Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min. Fußweg vom Hbf).	<b>5</b>
Di 18.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann erste Möglichkeit rechts um die Ecke; am Überlandbusbahnhof)	<b>6</b>
<b>November 2005</b>			
Mi 02.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	<b>1</b>
Di 08.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	<b>4</b>
Mi 09.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	<b>3</b>
Do 10.	19.00	Moers, „Artemis“, (siehe Oktober)	<b>2</b>
Di 15.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof (siehe Oktober)	<b>6</b>
Mo 21.	18.30	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle, (siehe Oktober)	<b>5</b>
Mi 07.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	<b>1</b>
Do 08.	19.00	Moers, „Artemis“, (siehe Oktober)	<b>2</b>
Di 13.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	<b>4</b>
Mi 14.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	<b>3</b>
Mo 19.	18.30	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle, (siehe Oktober)	<b>5</b>
Di 20.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof (siehe Oktober)	<b>6</b>
<b>Dezember 2005</b>			
Mi 09.	18.00	Krefeld, FGZ Hauptbahnhof Gleis 1	<b>3</b>
Do 10.	19.00	Moers, „Artemis“, (siehe Oktober)	<b>2</b>
Di 15.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof (siehe Oktober)	<b>6</b>
Mo 21.	18.30	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle, (siehe Oktober)	<b>5</b>
Di 17.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof (siehe Oktober)	<b>6</b>
Do 19.	19:00	Treffen der ‚Belangengroep‘ im Kernwasserwunderland Kalkar	<b>4</b>
<b>Januar 2006</b>			
Mi 04.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	<b>1</b>

Terminplan gültig von Oktober 2005 bis zum Januar 2006.

Alle Termine und aktuelle Änderungen sind auch im Internet unter [www-probahn-niederrhein.de/termine](http://www-probahn-niederrhein.de/termine) zu finden.