

PRO BAHN



**REGIONALVERBAND
NIEDERRHEIN e.V.**

NiederRhein*info*

Nr. 3/2012

Juli 2012 – September 2012

27. Jahrgang

www.probahn-niederrhein.de



Professor Heiner Monheim in Hückelhoven

Inhalt:

Ratheimer Bahn

Geht das auch sauber?

Im Ticketschunzel des VRR

Nach Bocholt unter Strom

Emmerich: Neues Buskonzept zum
Fahrplanwechsel

Der Eiserne Rhein und seine Kosten

Neuer Landtag – neues Verkehrsministerium

Die wahren Melkkühe der Nation

Termine

Nachrichten vom Ausschuss Tarif & Marketing beim VRR

Von Frank Michalzik

Von Seiten des Landes NRW ist der VRR aufgefordert, den Kostendeckungsanteil aus Ticketerlösen in den nächsten Jahren von jetzt ca. 30 % für den SPNV und etwa 50% für kommunale Verkehre um jeweils 2% auf dann 32% bzw. 52% zu steigern.

Dieses lässt in den kommenden Jahren überproportionale Preissteigerungen erwarten, denn neben dem geforderten Deckungsanteil sind auch die stetig steigenden Kosten (z.B. Energie- und Personalkosten) auszugleichen. Für 2013 sind Preiserhöhungen von 3,9% im Mittel entschieden.

Als der o.g. Beschluss seinerzeit gefasst wurde, forderte die Politik, dass im Gegenzug qualitative Verbesserungen für die Kunden ersichtlich sein sollten.

Sowohl in den Ausschusssitzungen, als auch bei regelmäßig stattfindenden direkten Gesprächen mit den Fachleuten beim VRR haben wir daher seither mehrere Anregungen eingebracht, wie die Attraktivität der VRR-Tickets gesteigert werden kann, ohne jedoch signifikante Einbrüche im Einnahmebereich befürchten zu müssen.

So folgte der VRR z.B. unseren Vorschlägen zur Anerkennung und zum Vertrieb der NRW-Fahrrad-Tageskarte (zu derzeit 4,50 €) innerhalb des Verbundes. Für alle diejenigen, welche z.B. das Fahrrad

an einem Tag hin- und zurück mitführen möchten wären ansonsten zwei Zusatztickets(ZT)-2 von je 3,50€ erforderlich.

Zwei Vorschläge seinen hier vorgestellt: Im letzten Sitzungsblock hat Lothar Ebers eine Übersicht eingebracht, welche Regeln für die Mitnahme von Fahrrädern und Personen in anderen Verbänden in NRW bestehen.

Auffällig war, dass in den meisten anderen Verbänden/Verkehrsgesellschaften statt der Mitnahme von Personen ersatzweise auch Fahrräder auf dem Ticket zu den entsprechenden Zeiten mitgeführt werden können.

Ich hatte daher in die Sitzung die Anregung eingebracht, eine entsprechende Regelung auch im VRR vorzusehen. Hier hatte der VRR zunächst Bedenken geäußert, da schon jetzt zeitweise das Platzangebot für die Mitnahme von Fahrrädern nicht ausreichend wäre.

Wir können diesem Argument nur sehr bedingt folgen, da ja z.B. in der Woche die Berufsverkehre von der angedachten Lösung nicht betroffen wären. Es ist zudem auch kaum anzunehmen, dass sich z.B. am Wochenende jemand durch das Zusatzticket von einer geplanten Tour abhalten ließe, so dass die Kapazitätsengpässe in jedem Fall bestünden. Um diese zu beheben, sind sicher andere Maßnahmen erforderlich. Im Gegenzug hätte eine solche Regelung aber gerade auch eine familienfreundliche Komponente. So könnten in den betreffenden Zeiten mit dem Ticket 1000 zwei Erwachsene je ein Fahrrad mitnehmen, während beim Ticket 2000 (da ja ohnehin eine Fahrradmitnahme enthalten ist) zusätzlich noch ein Kind mit Fahrrad mitfahren könnte.

Zwar würde der VRR das ein oder andere Zusatzticket dann nicht mehr verkaufen. Durch die gesteigerte Attraktivität der Zeitkarte darf aber vermutet werden, dass neue Stammkunden gewonnen werden können, was sich positiv auf der Einnahmeseite auswirken würde.

Gerade im Hinblick auf die kürzlich vom Bundesverkehrsminister geforderte

Verbesserung der Fahrradnutzung – auch in Verbindung mit dem SPNV – wäre es sehr zu begrüßen, wenn der VRR sich dieser weit verbreiteten – kundenfreundlichen – Lösung anschließen könnte.

Ein weiterer Vorschlag – welchen wir in der o.g. Gesprächsrunde eingebracht haben – ging in die Richtung, abends und am Wochenende beim Zeitticket der Preisstufe D den jeweils anderen D-Bereich (ggf. zunächst noch ohne die Kragenbereiche des hinzukommenden D-Gebietes) für das Ticket 2000 ohne Zusatztickets zu öffnen.

Auf diesem Wege würde auch bei der Zeitkarte D die Variante 2000 gegenüber der 1000er Lösung attraktiver, da dann auch der Zusatznutzen der Raumerweiterung für den Aufpreis gegenüber dem Ticket 1000 konsequent umgesetzt wäre.

Neben der allgemeinen Steigerung des Wertes des Tickets wäre dies ein wichtiger Schritt hin zu einer echten Integration des Alt-VGN-Raumes in den VRR der den Bewohnern beider D-Gebiete zugute käme.

Auch hier würden sicher weniger Zusatztickets verkauft, dafür dürfte der VRR aber auf sichere zusätzliche Einnahmen hoffen, wenn sich mehr D-

Kunden aufgrund dieser Verbesserung für D-2000 statt für D-1000 entscheiden.

Für 2014 ist eine umfangreiche Sortiment- und Preisstufenreform angedacht. Es wäre zu wünschen, wenn einige unserer Anregungen bereits zuvor aufgegriffen würden, denn bis dahin sind ja auch Preismaßnahmen vorgesehen. Diese sollten – nach unseren Vorstellungen – parallel von Verbesserungen für die Kunden begleitet werden.

Eilmeldung

Im aktuellen Sitzungsblock wurde die nachfolgend beschriebene Neuregelung eingebracht:

Ab dem bevorstehenden Jahreswechsel wird es wieder nur ein Zusatzticket (ZT) geben. Dieses wird im Einzelverkauf zu 3 € angeboten. Neu ist, dass es das ZT dann auch als Viererticket zu 10,80€ geben wird. Umgerechnet wäre dies ein Preis von 2,70 € je Nutzung. In der 4er-Variante läge es demnach preislich unterhalb des früheren ZT, wenn man die Preisfortschreibung berücksichtigt.

Da im zuständigen Ausschuss hierzu keine Bedenken geäußert wurden gehen wir von einer Zustimmung in den folgenden Gremien aus.

Ratheimer Bahn

Von Detlef Neuß

Ein Vortrag von Prof. Heiner Monheim bei einer gut besuchten Veranstaltung der IG Ratheimer Bahn machte deutlich, wie wichtig der Erhalt von vorhandenen Eisenbahntrassen für die Zukunft des ländlichen Raums ist. Die Stadt Hückelhoven beabsichtigt, die dortige Bahntrasse zu Gunsten einer Landstraße vollständig zu entwidmen.

Weder die IG Ratheimer Bahn, noch Prof. Monheim stellen den Nutzen der Landstraße, die als Umgehungsstraße der Verkehrsberuhigung in den Orten dienen soll in Frage. Zum Bau der Straße ist aber eine vollständige Entwidmung unnötig. Teilentwidmungen wären ausreichend und auch zeitnah umsetzbar. Der Plan der Stadt Hückelhoven, die Strecke vollständig zu entwidmen, würde eine Reaktivierung der

Bahnstrecke in der Zukunft nahezu unmöglich machen.

Angeichts steigender Benzinpreise und ständig steigender Kosten für Pendler, wäre eine solche Entwicklung schädlich für die Bevölkerungsentwicklung jeder ländlichen Gemeinde. Es gibt ausreichend Beispiele dafür, dass die Reaktivierung einer stillgelegten Bahnstrecke im ländlichen Raum zu einer Erfolgsgeschichte werden kann. Im Gegensatz zum benachbarten Heinsberg, wo man genau den anderen Weg geht, fehlt der

Hückelhovener Politik hier noch die nötige Weitsicht. Wie die angeregte Diskussion nach dem Vortrag zeigte, ist es Prof. Monheim und der IG Ratheimer Bahn, vertreten durch den PRO BAHN NRW – Landesvorsitzenden Michael Bienick gelungen, einige Politiker wachzurütteln und Bewegung in die Sache zu bringen. Es bleibt zu hoffen, dass die Trasse der Ratheimer Bahn im Interesse der Hückelhovener Bevölkerung für eine Reaktivierung in der Zukunft erhalten bleibt.

Geht das auch sauber?

Von Detlef Neuß

Montagsmorgen zwischen 6 und 7 Uhr in einem Entlastungszug der RE4 von Aachen nach Düsseldorf. Das 1.-Klasse-Abteil sieht aus wie eine Müllkippe. Leere Flaschen und Zigarettenskippen auf dem Boden und auf den Sitzen. Hinzu kommt noch anderer Müll.

Von den Pendlern, die den Zug am Freitagnachmittag von Düsseldorf aus in Richtung Mönchengladbach und Aachen genutzt haben, kommen diese Verschmutzungen sicher nicht.

Nicht selten werden Entlastungszüge, die am Wochenende auf ihrer Stammstrecke nicht benötigt werden bei Großveranstaltungen als Sonderzug eingesetzt. An diesem Wochenende waren es vermutlich die „Kölner Lichter“, die den Einsatz von mehr Zügen nötig machten. Aber ist es wirklich nötig, den Zug dann wieder ungereinigt am Sonntagmorgen aufs Abstellgleis zu stellen und ihn in diesem Zustand am Montagmorgen im Pendlerverkehr wieder einzusetzen? Diese Art von Sparmaßnahmen treibt die Pendler aus der Bahn zurück ins Auto.

Im Ticketschungel des VRR

Von Detlef Neuß

Leider kommt es immer wieder vor, dass Fahrgäste bei der Wahl ihres Tickets falsch beraten werden. Sei es, dass man zuviel bezahlt, oder plötzlich als Schwarzfahrer da steht, weil man die falsche Preisstufe oder das falsche Zusatzticket gewählt hat.

In einem Fall wurde ein Fahrgast in Mönchengladbach bei der Wahl der Preisstufe falsch beraten und fuhr ein- einhalb Jahre lang mit einem D-Ticket nach Düsseldorf. Von mir darauf hin-

gewiesen konnte Sie ihre Preisstufe zwar problemlos ändern, eine Entschädigung gab es aber nicht.

Schlimmer noch wird es bei den Zusatztickets. Selbst die Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen innerhalb des VRR wissen nicht immer welches Ticket benötigt wird. Auch der Blick in die Tarifbestimmungen hilft oft nicht weiter. Diese sind nicht selten unklar und ihre Interpretation durch den VRR ist keineswegs immer stichhaltig.

So gab es kürzlich bei der Rheinbahn folgenden Fall. Zwei Fahrgäste erweiterten Ihr Ticket 2000 durch das Zusatzticket 2 über den Geltungsbereich hinaus. Auf Nachfrage, ob ihre im Ticket 2000 enthaltene Fahrradmitnahme dadurch ebenfalls erweitert sei, bekamen sie die Auskunft, das sei darin enthalten. Bei einer späteren Kontrolle durch den Prüfdienst mussten beide wegen fehlender Zusatztickets für die Fahrräder je 40 Euro bezahlen. Zwar

zeigte sich hier die Rheinbahn später kulant, da man ihnen eine falsche Auskunft gegeben hatte, aber für die Zukunft sollte man daraus lernen und die Tarifbestimmungen klarer formulieren, besser noch vereinfachen.

Wenn nicht einmal die Angestellten der Verkehrsunternehmen im VRR die Tarifbestimmungen detailliert kennen und mit ihnen überfordert sind, ist das Ganze wohl ein wenig praxisfremd geraten.

Nach Bocholt unter Strom

Von Autor Lothar Ebbers

Gelsenkirchen (le) Im Zusammenhang mit der Neuausschreibung der drei Linien auf der Hollandstrecke (Betriebsbeginn 12/2016) wird auch untersucht, ob es einen durchgehenden Verkehr von Bocholt ins Ruhrgebiet oder gar nach Düsseldorf geben kann. Dafür ist eine Elektrifizierung der 20 Kilometer langen Strecke erforderlich, hinzu kommen Verbesserungen an den Bahnsteigen insbesondere der Zwischenstationen. Die bisherigen Untersuchungen hierzu zeigen, dass das Projekt relativ kostengünstig ist. Allerdings ist erst im nächsten Jahr damit zu rechnen, dass eine endgültige Entscheidung über die Förderfähigkeit der Maßnahmen getroffen werden kann. Auch die Finanzierung der Maßnahme müsste noch geklärt werden.

Für die Bedienung der Strecke kommen alle drei nach Wesel verkehrenden Linien (RE 5, RB 33, RB 35) in Frage. Am einfachsten wäre die Verlängerung der RB 33 (Mönchengladbach – Wesel), hierbei würde nicht einmal ein zusätzliches Fahrzeug benötigt. Allerdings verkehrt die RB 33 nur montags bis freitags tagsüber, was für die übrigen Zeiten eine andere Fahrplangestaltung erfordert.

Außerdem wäre mit der RB 33 nur eine Direktverbindung nach Duisburg gegeben, nach Düsseldorf müsste dann in den wieder in die Landeshauptstadt umgelenkten RE 11 umgestiegen werden. Eine Verlängerung der RB 35, die ab 2016 durchgehend zwischen Düsseldorf und Emmerich oder sogar Arnhem verkehren soll, erfordert eine Zugflügelung/-kopplung in Wesel, eine Zugkreuzung in Hamminkeln und eine zusätzliche Garnitur. Bei einer Durchbindung des zukünftig mit RRX-Fahrzeugen gefahrenen RE 5 ist zumindest eine Stärkung und Schwächung in Wesel notwendig. Die Fahrplanlage des RE 5 erfordert allerdings, dass fast gleichzeitig gestärkt und geschwächt wird. Dies ist allerdings inzwischen nicht mehr praktikabel, da beim Umbau des Bahnhofs Wesel für das ESTW die Gleisverbindung von Bocholt zum westlichen Bahnsteig (Gleis 2/3) entfernt wurde.

Die jetzt gestartete Ausschreibung des Niederrheinnetzes (RB 33 MG – WES, RB 35) hält die Option fest, dass eine der beiden Linien, ggf. auch erst nach Betriebsaufnahme des Netzes, nach Bocholt verlängert werden kann.

Emmerich: Neues Buskonzept zum Fahrplanwechsel

Von David van der Grinten

Nachdem die Kreisstadt Kleve zum Jahreswechsel 2008/2009 ein komplett neues Busnetz mit Mehrleistungen erhalten hatte, bekommt zum nächsten Fahrplanwechsel die Stadt Emmerich ein neues Konzept. Der Rat der Stadt Emmerich hat in Ihrer Sitzung am 3. Juli 2012 die Umsetzung beschlossen. Die jährlichen Zusatzkosten betragen 50.000 Euro.

Status Quo

Die Stadt Emmerich ist der Endhalt des stündlich verkehrenden Regional-Express (RE5) sowie Verstärkerfahrten der Regional-Bahn-Linie (RB35). Mit einer Schnellbus-Linie (SB58) ist Emmerich direkt an die Kreisstadt Kleve sowie dem niederländischen Nijmegen angebunden. Zwei weitere Regionalbuslinien verbinden Emmerich mit den Nachbarstädten s'Heerenberg (NL) sowie südlich mit der Stadt Rees. Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot mit drei Stadtbuslinien, einer „noch reinen“ Schulbuslinie und zweier Bürgerbuslinien. Die zweite Bürgerbuslinie verbindet den Ortsteil Elten mit Zevenaar und wird von einem niederländischen Anbieter durchgeführt. Der Fahrplan wurde leider nicht im aktuellen Fahrplan abgedruckt.

SB58

Mit der Eröffnung der Zweigstelle der Hochschule Rhein-Waal in der Emmericher Kaserne wurde die SB58 zwischen Kleve und Emmerich montags bis freitags auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet, welcher auch nach Schließung der Zweigstelle aufgrund der hohen Fahrgastnachfrage beibehalten werden soll. Anstatt der „Kaserne“ wird dann u.a. das Freizeitbad „Emricana“ bedient.

Neue Linie 90 als „MidiBus“

Die bisherige „reine“ Schulbuslinie 90 wird als neue Stadtbuslinie aufgewertet

und verbindet den Emmericher Bahnhof mit dem Ortsteil Speelberg mit den neuen Haltestellen „Alter Markt“, „Rathaus“ und „Goldsteede“ im Studentakt. Verdichtet soll die Linie in den Morgen- und Nachmittagsstunden an Schultagen zu einem 30-Minuten-Takt. Als Regelleistung soll ein „MidiBus“ mit 24 Sitzplätzen zum Einsatz kommen. In Tagesrandlagen und am Wochenende wird die Bedienungsform TaxiBus angeboten. Die bisherigen Regelleistungen im Zwei-Stunden-Takt der Linie 92 entfallen. Die Schulverstärker der Linie 92 werden auf die Linie 94 ausgelagert.

Linie 94 künftig immer über Borghess

Die Linie 94, die Emmerich und Elten und verbindet und derzeit nur alle zwei Stunden den Ortsteil Borghess mitbedient wird zukünftig immer über Borghess geführt. Die Direktfahrten über die B9 entfallen. Auch das Freizeitbad „Emricana“ wird zukünftig mit der Haltestelle „Nollenburger Weg“, welche sich in der Nähe des Bades befindet, regelmäßig bedient. Die Linie wird an Schultagen morgens und nachmittags auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet. In Tagesrandlagen ist die Bedienform Taxi-Bus vorgesehen.

Linie 88 künftig offiziell erst ab Emmerich Bf nach Rees

Die Linie 88 verkehrt künftig erst ab dem Emmericher Bahnhof in Richtung Rees, soll aber im Regelverkehr ohne Fahrzeugwechsel aus Elten (Linie 94) kommend weiter nach Rees verkehren und umgekehrt. Anschlüsse von und nach Kleve an die SB58 sollen weiterhin gewährleistet sein.

Bahnübergänge umfahren

Wie alle Linien im neuen Konzept wird auch die Linie 91 von Emmerich nach s'Heerenberg alle Bahnübergänge durch die Bahnunterführung „van-

Gülpen-Straße“ umfahren, um mögliche lange Wartezeiten an den Bahnübergängen der „BETUWE“-Strecke zu vermeiden. Das Angebot mit einem „Kleinbus“ soll erstmal beibehalten werden. Es besteht aber die Option, diese Linie in Kooperation mit einem niederländischen Partner über s’Heerenberg hinaus bis ins niederländische Doetinchem zu verlängern. Die Linie 93 bleibt unverändert bestehen, da hier vorrangig die Fahrtwünsche für die Grundschule in Praest Berücksichtigung finden. Eine spätere Änderung dieser Linie ist aber möglich.

Fazit

Das Konzept der NIAG zeigt auf, dass auch in mittelkleinen Städten wie Em-

merich (knapp 30.000 Einwohner) ein vernünftiges Busangebot möglich ist. Gerade die Taktverdichtung auf einen 30-Minuten-Takt an Schultagen morgens und nachmittags bringt mehr Mobilität für jedermann, da sich die Schülerverkehre gerade nachmittags besser verteilen können. An Ferientagen bleibt ein durchgehender Studenttakt übrig, was dann der Fahrgastnachfrage entsprechen dürfte. An dieser Stelle ein Lob an die NIAG sowie an die Stadt Emmerich, die diese deutliche Verbesserung im ÖPNV in ihrer Stadt jährlich mit 50.000 Euro mittragen wird. Das Emmericher Konzept dürfte auch als Beispiel für andere Kommunen wie unter anderem Rees oder Kalkar dienen.

Der Eiserne Rhein und seine Kosten

Von Detlef Neuß

Noch vor ein paar Jahren wurde die Notwendigkeit der Wiederbelebung des Eisernen Rheins von der Politik eher skeptisch gesehen. Mittlerweile ist dieses Thema jedoch wieder aktuell geworden.

Der bis zum Jahr 2030 stark ansteigende Güterumschlag in den ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam) macht einen Ausbau der Hinterland-Schienenverbindungen notwendig, da von hier aus der Gütertransport über die Schiene hauptsächlich in Richtung Osten durch NRW hindurch abläuft. Während die Häfen Amsterdam und Rotterdam hauptsächlich die Betuwelinie nutzen, erfolgt der Gütertransport der Häfen Zeebrügge und Antwerpen über die Montzenroute und weitete Schienenverbindungen. Besonders der Containerumschlag wird voraussichtlich bis zum Jahr 2030 um mehr als das Doppelte ansteigen. Bereits im Jahr 2015 wird auf der Strecke

Aachen - Köln die Streckenkapazität überschritten werden. Danach folgen bis 2020 Die Strecken Köln – Mönchengladbach und Venlo – Viersen mit steigender Tendenz bis 2030.

Derzeit sind noch zwei Streckenvarianten für den Eiserne Rhein im Gespräch. Einmal die historische Strecke über Mönchengladbach-Rheydt und Wegberg und andererseits die A52-Variante, die einen kompletten Neubau erforderlich macht. Die Wiederbelebung der historischen Strecke wird derzeit vom Bundesverkehrsministerium bevorzugt, das die A52-Variante ablehnt. Dies ist allein aus dem Grund verständlich, da die historische Strecke noch existiert und daher nur reaktiviert werden müsste und zwar ohne das heute übliche Verfahren für einen Neubau. Die Kosten hierfür veranschlagt Bundesverkehrsminister Ramsauer mit 150 Millionen Euro. Die Kosten für den A52-Neubau betragen nach heutiger Sicht ca. 555 Millionen.

Hier kommt nun ein Ergebnisbericht zum historischen Eisernen Rhein des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW in Spiel. Dieser Ergebnisbericht beziffert die Investitionskosten zur Wiederbelebung der historischen Trasse zwischen Mönchengladbach und Dalheim mit 445 Millionen Euro. Interessant auch der Vergleich für den Preis der Strecke je km. Demnach würde dieser für die 21 km lange historische Strecke bei 21,2 Millionen pro km, der der 33,5 km langen A52-Variation bei 16,6 Millionen pro km liegen. Daher bittet NRW-Verkehrsminister Michael Groschek Herrn Ramsauer seine ablehnende Haltung zur A52-Variante noch einmal zu überdenken.

Gegen die A52-Variante formiert sich bereits seit Jahren der Widerstand der betroffenen Anlieger und auch die Anlieger der historischen Trasse im Kreis Heinsberg können sich für einen Wie-

derbelebung kaum begeistern. In Mönchengladbach selbst wird dieses Thema weniger heiß diskutiert. Dies könnte sich jedoch ändern, da der Ergebnisbericht auch den Neubau der alten Rheydter Kurve vorsieht (siehe auch die letzte Ausgabe des Niederrhein-Info). Diese brächte nämlich nicht nur mehr Lärmbelästigung in Teile des Mönchengladbacher Ortsteils Rheydt, die heute stärker bebaut sind als vor der Zerstörung der alten Rheydter Kurve im 2. Weltkrieg, dem notwendigen Brückenneubau müssten auch einige Wohnhäuser weichen. Dies birgt natürlich sozialen Sprengstoff, der die Sorgen der A52-Anlieger übertreffen dürfte. Angesichts des steigenden Güterverkehrs auf der Schiene wird man jedoch um eine Lösung des Problems nicht herumkommen. Es steht zu erwarten, dass der Eiserne Rhein kommt, auf welcher Trasse auch immer.

Neuer Landtag – neues Verkehrsministerium

Von Lothar Ebbers

Nach der Landtagswahl und der Bildung der neuen rot-grünen Landesregierung wurde auch wieder einmal das Verkehrsressort neu aufgestellt. Es gehört jetzt wieder zum Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (MBWSV), die Zusammenlegung mit dem Wirtschaftsressort wurde aufgegeben.

Minister ist der frühere Landtags- und Bundestagsabgeordnete Michael Groschek (SPD) aus Oberhausen, Staatssekretär wurde Günther Adler (SPD), bislang in Berlin tätig. Parlamentarisch ist weiterhin der Ausschuss 02 (Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr) zuständig, der

auch wieder von dem Essener MdL Dieter Hilser geleitet wird, neuer Stellvertreter ist Klaus Vossemer (CDU). Ausschusssprecher der Fraktionen sind wie bisher Bernhard Schemmer (CDU) und Arndt Klocke (B 90/GRÜNE) sowie neu Reiner Breuer (SPD), Holger Ellerbrock (FDP) und Oliver Bayer (Piraten).

Erstes wichtiges ÖPNV-Thema wird die Novellierung des ÖPNV-Gesetzes sein, die zum 1.1.2013 in Kraft treten muss. Zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung gibt es am 1.10.2012 eine Anhörung im Verkehrsausschuss, zu der auch PRO BAHN eingeladen ist. Ansonsten wird PRO BAHN auch weiterhin die Verhandlungen im Verkehrsausschuss aufmerksam verfolgen.

Die wahren Melkkühe der Nation

Von Roland Stahl

Am 11.9.2012 veröffentlichte das Statistische Bundesamt eine Presseerklärung zu den Kosten für Mobilität. Daraus ergibt sich, dass die Autofahrer sind nicht die alleinigen Melkkühe der Nation sind. Während die Preise rund ums Auto in den vergangenen zehn Jahren um rund 30 Prozent stiegen, mussten Nutzer des Öffentlichen Nahverkehrs sogar 42 Prozent mehr bezahlen. Das teilte das Statistische Bundesamt mit. Bahntickets wurden um 38 Prozent teurer. Die allgemeinen Lebenshaltungskosten stiegen hingegen nur um rund 18 Prozent. Autofahrern machen vor allem die hohen Spritkosten zu schaffen. Superbenzin war im

August 2012 fast 60 Prozent teurer als zehn Jahre zuvor, Dieselkraftstoff legte sogar um 80 Prozent zu.

Erfreulich für alle, die auf das Fahrrad umgestiegen sind: Die Preise für Fahrräder kletterten nur um knapp 8%.

Zu dem Anstieg im Nahverkehr aus unserer Region ein Beispiel:

Ticket 2000 Abo für die Strecke Mönchengladbach – Wuppertal je Monat:

2002	2012	+in%
88,33€	132,18€	50

Diese Zahlen beweisen das, was die ÖPNV-Nutzer schon immer gefühlt haben.

Vermischtes

Odenkirchener Bahnhof

Die Arbeiten am Park+Ride-Platz am Odenkirchener Bahnhof werden sich voraussichtlich durch Kanalbauarbeiten auf der angrenzenden Straße um ca. 3 Monate verzögern. Zurzeit fällt der Bahnhof leider nur durch defekte Ticketautomaten und rechtsradikale Schmierereien auf, die jedoch von der Bahn stets zeitnah entfernt werden.

Verkehrsgespräche von VCD und PRO BAHN in Mönchengladbach

Am 18. September luden VCD und PRO BAHN gemeinsam die örtlichen Politiker und die Verwaltung zu einem Verkehrsgespräch ein. Anlass hierfür war unter anderem der katastrophale Modal Split in Mönchengladbach, der viel zu stark auf die Nutzung des privaten PKWs fixiert ist. Eine schnelle Lösung zeichnet sich jedoch der schlechten Finanzlage

der Stadt wegen nicht ab, obwohl die anwesenden Politiker der Ampel-Koalition den Willen zu Veränderungen bekundeten. Kleine, kostengünstige Maßnahmen erscheinen jedoch möglich. Allgemein wurde die Veranstaltung als positiv eingeschätzt. Der Kontakt untereinander soll weiter gepflegt und die Gespräche fortgesetzt werden.

Neuregelungen beim Sozialticket im VRR-Raum

Die o.g. Beschlusvorlage sieht ebenfalls vor, dass das Sozialticket ab Januar 2013 im Gesamt-VRR angeboten werden soll und somit Bestandteil des Regeltarifs würde. Zudem soll der Geltungsbereich in den Kreisen auf kreisweite Gültigkeit ausgedehnt werden. Eine preisliche Veränderung ist für 2013 nicht vorgesehen.



Einladung zur Jahresversammlung 2012

Sehr geehrte PRO BAHN-Mitglieder im Regionalverband Niederrhein!

Auf diesem Wege laden wir Sie herzlich zur

PRO BAHN-Jahresversammlung Niederrhein 2012

am: Samstag, 24. November 2012, um 15.00 Uhr

in: Mönchengladbach Gaststätte Krefelder Hof, Hindenburgstraße 224

(nähe Bahnhof) ein

Folgende Tagesordnung ist vorgesehen:

- TOP 1 Begrüßung und Einführung
- TOP 2 Wahl eines/r Versammlungsleiters/leiterin
- TOP 3 Geschäftsbericht des Vorstandes
- TOP 4 Aussprache zum Geschäftsbericht
- TOP 5 Kurzberichte aus den Bezirksgruppen
- TOP 6 Kassenbericht/Kassenprüfungsbericht
- TOP 7 Entlastung des Schatzmeisters
- TOP 8 Entlastung des Vorstandes des Regionalverbandes
- TOP 9 Anträge
- TOP 10 Verschiedenes

Als Veranstaltungsende wird 17.00 Uhr angestrebt.

Anträge können schriftlich beim Vorstand bis zum 1. Oktober 2012 gestellt werden.

Wir freuen uns auf zahlreiches Erscheinen!

Für den Vorstand
Frank Michalzik
Vorsitzender

Anreise: Mönchengladbach Hbf. Aus Hbf rechts, dann erste Möglichkeit rechts um die Ecke; am Überlandbusbahnhof

Ab 14.00 Uhr verkehrspolitischer Vortrag des Geschäftsführers der VDV-Landesgruppe NRW, Herr Volker Wente. Die Details können unserer Homepage entnommen werden.

Ihre Ansprechpartner im PRO BAHN Regionalverband Niederrhein:

1. Vorsitzender:

Dipl.-Ing. Frank Michalzik
 Bahnhofstraße 85 a, 46499 Hamminkeln
 Tel: 02857-915992
 E-Mail: vorstand@probahn-niederrhein.de

Vorsitzende der Bezirksgruppen:

BG 1: David van der Grinten
 Herderstraße 46, 47533 Kleve,
 Tel: 02821-715707

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

BG 3: Kommissarischer Ansprechpartner
 Detlef Neuß (siehe BG6)

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

BG5: Ansprechpartner: Lothar Ebbers
 Neugahlener Str. 20, 46149 Oberhausen
 Tel. 0208-6351916

BG 6: Detlef Neuß
 Stapper Weg 94, 41199 Mönchengladbach
 Tel: 02166-10560/01705853246

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

Schriftführer:

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

Internet: www.probahn-niederrhein.de

E-Mail: info@probahn-niederrhein.de

Ansprechpartner: David Van der Grinten,
 Herderstr. 46, D-47533 Kleve
 E-Mail: webmaster@probahn-niederrhein.de

Impressum:

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband Niederrhein e.V.

Auflage: 250 Exemplare

Erscheinungsweise: 4x jährlich

V.i.S.d.P.: Detlef Neuß, Stapper Weg 94,
 41199 Mönchengladbach

niederrhein-info@probahn-niederrhein.de
 Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht die Meinung der Redaktion wieder!

Redaktionsschluss: 23. September 2012

Nächste Ausgabe: Mitte Dezember 2012

Redaktionelle Beiträge sind uns immer willkommen! Bitte an Detlef Neuß.

Einsendeschluss: Ende November 2012

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 bereit.

Termine PRO BAHN Regionalverband Niederrhein

Oktober 2012			
		Kein regelmäßiges Treffen	3
Di 02.	18.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1
Di 09.	19.30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4
Do 11.	19.00	Moers „Steakhaus Argentina“	2
Di 16.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle, Duisburg, Mülheimer Str. 91 (Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min. Fußweg vom Hbf).	5
Di 16.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann erste Möglichkeit rechts um die Ecke; am Überlandbusbahnhof)	6
November 2012			
		Kein regelmäßiges Treffen	3
Di 06.	18.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1
Do 08.	19.00	Moers „Steakhaus Argentina“	2
Di 13.	19.30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4
Di 18.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle,	5
Di 18.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder	6
Januar 2013			
		Kein regelmäßiges Treffen	3

Di 13.	19.30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4
Di 20.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle,	5
Di 20.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder	6
Sa. 24.	15.00	Jahresversammlung 2012 Mönchengladbach (Anreise: siehe Einladung)	R V
Dezember 2012			
		Kein regelmäßiges Treffen	3
Di 04.	18.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1
Di 11.	19.30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4
Do 13.	19.00	Moers „Steakhaus Argentina“	2
Di 18.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle,	5
Di 18.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder	6

Di 01.	18.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1
Di 08.	19.30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4
Do 10.	19.00	Moers „Steakhaus Argentina“	2
Di 15.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder	6
Di 15.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle,	5

Der Terminplan ist gültig von Oktober 2012 bis Januar 2013
 Alle Termine und aktuelle Änderungen auch im Internet unter
termine.probahn-niederrhein.de