

PRO BAHN



**REGIONALVERBAND
NIEDERRHEIN e.V.**

NiederRheininfo

25 Jahre Niederrhein-Info

Nr. 2/2010

April 2010 – Juni 2010

25. Jahrgang

www.probahn-niederrhein.de



Endlich ein neuer FLIRT-Zug der Eurobahn

(Roland Stahl, Mönchengladbach Hbf. 5.2.2010)

Inhalt:

Straßenbahn Hüls: Es kommt was in Bewegung
Die neuen FLIRT-Triebwagen auf der RE 13
Linie 069 auf Abwegen!
Anstoß – Bahnfahren in der Zeit des
Fußballderbys
Errichtung Wetterschutz
Ein Güterzugunfall und die Folgen für den
Nahverkehr

Probleme zwischen Kempen und Krefeld bleiben
Einführung des VRR-Tarifs am nördlichen
Niederhein
Wie geht es weiter mit den Investitionen in die
Schiene?
Vermischtes
Termine

Straßenbahn Hüls: Es kommt was in Bewegung

Von Klaus Hegmanns

Im Februar haben CDU, FDP und Grüne der Verwaltung den Auftrag gegeben, die „Kleine Ringlösung“, so wie sie in der Sitzung vorgestellt wurde, auch dem nächsten Planungsausschuss vorzulegen. Mit großem Interesse und hohem Bürgeranteil wurde in einer Ratssitzung eine Ringlösung präsentiert. Am Kreuzungspunkt Steeger Dyk/Tönisvorster Straße ist ein „viereckiger Kreisverkehr“ oder als Minimallösung ein runder Knotenpunkt geplant. Der Bahnhof soll als Umsteigeplatz attraktiv gestaltet und zweimal 98 Bike- & Ride-Plätze bekommen. Er schlägt mit Baukosten zwischen 750 000 und 1,2 Millionen Euro zu Buche.

Die SPD hatte kurzfristig einen Antrag als Tischvorlage gegen einen Teil dieser Pläne eingebracht. Darin lehnt diese eine Straßenbahnführung über die Schulstraße ab und schlägt eine Trassen-Führung über die Krefelder Straße mit drei Begegnungspunkten für die Bahnen vor.

Diese Vorstellungen wurden von den Fachleuten Guido Stilling von SWK-Mobil und Markus Beyer vom Fachbereich Tiefbau abgelehnt: „Je länger die eingleisigen Abschnitte sind, desto länger die Wartezeiten. Das ist benutzerunfreundlich. Es fallen auch hier Parkplätze weg und die Bahn fährt gegen den Verkehr.“ Der SPD-Antrag wurde von CDU, FDP und Grünen abgelehnt.

Das Planfeststellungsverfahren kann zwischen Ende 2011 bis Mitte 2012 anlaufen und im Frühjahr 2014 mit dem Bau begonnen werden. Im Anschluss danach könnte die verlängerte Linie 044 Fahrplanwechsel 2015 ihren Betrieb aufnehmen. Die parallel laufenden Buslinien 069, 076, 077 und 079 können dann am Bf Hüls enden.

Der Fahrgastverband wird dieses Thema in der nächsten Zeit in den Fokus nehmen, da ein Parallelverkehr der Tram zu den Buslinien nicht automatisch die Einstellung einer Linie nach sich ziehen muss.

Die neuen FLIRT-Triebwagen auf der RE 13

Von Detlef Neuß

Der Komfort beginnt bereits beim Einsteigen. Dank einer neuen Vorschrift sind die FLIRTs mit Brücken ausgestattet, die beim Ein- und Aussteigen die Lücke zwischen Bahnsteig und Zug schließen. Fahrräder, Kinderwagen und Rollatoren können mühelos in den Zug geschoben werden. Auch Rollstuhlfahrer benötigen keine Hilfe durch das Bahnpersonal mehr.

Der Innenraum wirkt hell und freundlich, das Fahrzeug ist sauber. Die Videoüberwachung des Innenraums sorgt dafür, dass dies möglichst lange so bleibt.

Auch das Sicherheitsgefühl im Zug steigt hierdurch.

Der 5-teilige Flirt verfügt über 273 Sitzplätze. Da man auf die möglichen über 300 Sitzplätze aus Gründen der Kundenfreundlichkeit bei der Eurobahn verzichtet hat, ist auch in der 2. Klasse der Sitzabstand angenehm komfortabel. Die 1. Klasse verfügt über je 16 Sitzplätze jeweils am Anfang und am Ende des Fahrzeugs. Ist ein 1. Klasse – Abteil voll, muss man durch den ganzen Zug gehen um einen Platz in der ersten Klasse zu bekommen. Dies hätte man besser lösen können. In der 1. Klasse gibt es auch Steckdosen für den Laptop,

die bisher keinen Strom führen. Versuche hier Strom zu ziehen schlugen fehl. Die FLIRT-Fahrzeuge verfügen auch über 2 Toiletten. Ausreichend Stellplatz für Fahrräder, Kinderwagen, Gepäck usw. ist vorhanden. Zur Hauptverkehrszeit wird der 5-teilige FLIRT durch einen 4-teiligen verstärkt. Hierdurch bietet der Zug ausreichend Platz für alle Fahrgäste. Leider liegt noch keine Genehmigung für die Fahrt bis Venlo vor, daher muss seit dem 1. April ab Kaldenkirchen in

einen Zug der DB AG umgestiegen werden. Die Genehmigung wird für Ende April erwartet.

Dass die RE 13 einen schlechten Ruf als Drogenexpress hat, bemerkt man in den FLIRT-Fahrzeugen zumindest in den Morgenstunden und am Nachmittag nicht. Trotzdem könnten auch zu dieser Zeit häufiger Kontrollen durchgeführt werden. Personal der Eurobahn im Zug habe ich bisher vermisst.

Linie 069 auf Abwegen!

Von Klaus Hegmanns

Eine Verbesserung des ÖPNV im Industriegebiet Kempen ist eine Kernforderung des Fahrgastverbandes. Leider stoßen unsere Forderungen im Kempen Rathaus auf taube Ohren. Der VKV im Kreis Viersen hat ebenfalls kein Interesse an einer nachhaltigen Verbesserung in diesem Bereich. Als im letzten Jahr wegen einer Großbaustelle die Buslinien umgeleitet wurden, kam man nicht einmal der Bitte nach eine Bedarfshaltestelle in Höhe „DeBeukelear“ einzurichten.

Mit großer Verwunderung stellt der Fahrgastverband fest, dass nunmehr die Linie 069 zu bestimmten Zeiten als E069 in einem abgelegenen Teil in der Heinrich-Horten-Strasse des Industriegebiets „Am Selder“ das Heilpädagogische Zentrum (HPZ) anfährt. Eine Fahrplanauskunft findet man aber nicht. Bemerkenswert: Der Bus fährt ab HPZ um 16:10 in Richtung Bahnhof, wo wegen der verspäteten Ankunftszeit des Busses die RE10 abgefahren ist. Aber das Thema Fahrgastübergang Bus/Bahn ist ja auch so ein leidiges Thema

Anstoß – Bahnfahren in der Zeit des Fußballderbys

Von Detlef Neuß

Früher Freitagnachmittag. Die Straßen hinter dem Mönchengladbacher Hauptbahnhof waren gesperrt, eine Zufahrt mit dem eigenen PKW nicht möglich. Ebenfalls gesperrt, der Park+Ride-Platz. Hier reihte sich Polizeifahrzeug an Polizeifahrzeug. Auch der Bahnhofsvorplatz wurde durch die Polizei abgeriegelt. Die Polizeipräsenz im Bahnhof war nicht zu übersehen. Beamte in Schutzkleidung im Bahnhof, auf den Bahnsteigen und an den Treppenaufgängen. Wer in Fahrtrichtung Köln unterwegs war, musste sich einer Personen- und Ta-

schenkontrolle unterziehen. Alkohol und Flaschen, die als Wurfmaterial geeignet waren, wurden konfisziert. Die Polizeibeamten waren hierin höflich, aber konsequent. Was wäre eigentlich geschehen, wenn man vorher noch etwas für das Wochenende eingekauft hätte? Auch im Zug nach Köln wurden Kontrollen durchgeführt. Der gleiche Polizeiaufmarsch auch in den Bahnhöfen Rheydt und Odenkirchen.

Wer vorher nicht von den anstehenden Maßnahmen erfahren hatte, hätte an einen Terroranschlag glauben können. Wer glaubte, hier würden gegnerische

Fans eines Fußballspiels gegen Borussia Mönchengladbach erwartet, irrte. Es wurde lediglich versucht, die nach Köln fahren Fans von Borussia Mönchengladbach bereits vor ihrer Fahrt zum Spiel in Köln unter Kontrolle zu bringen. Zugegeben, die Zahl der gewaltbereiten Chaoten, die ein Fußballspiel zum Ausleben Ihrer Gewaltexzesse missbrauchen liegt bei etwa 1-2 % der Zuschauer. Der Aufwand, der deswegen betrieben werden muss, steht jedoch in keinem Verhältnis zu anderen Veranstaltungen dieser Größenordnung und kos-

tet den Steuerzahler viel Geld. Geld, das im ÖPNV sicher sinnvoller verwendet werden könnte. Die Beeinträchtigungen für den normalen Bahnkunden sind jedes Mal enorm.

Eine Patentlösung gibt es für dieses Problem sicher nicht, aber es wäre hilfreich, wenn sich echte Fußballfans von den Besuchern eines Fußballspiels klar distanzieren würden, die ein offensichtliches soziales Fehlverhalten an den Tag legen. Dazu gehört auch, dass sie diese „Fans“ der Polizei melden, auch wenn sie den gleichen Schal tragen.

Errichtung Wetterschutz

Von Klaus Hegmanns

In einem Antrag an die Stadt Kempen fordert der Fahrgastverband die Errichtung von Wetterschutz an publikumsreichen Bushaltestellen. Die Verwaltung wird gebeten, an der Haltestelle „Hohenzollernplatz“ in Richtung Kempen einen Wetterschutz mit ein oder zwei Sitzbänken aufzustellen. Darüber hinaus wird die Verwaltung um Prüfung gebeten, wie eine individuelle Lösung für weiteren Wetterschutz an der Bushaltestelle „St. Hubert Markt“ (Fahrtrichtung

Kempen), sowie an der Bushaltestelle „Am Kuhtor“ erarbeitet werden kann.

Die genannten Haltestellen haben ein hohes Fahrgastaufkommen von Schülern der weiterführenden Schulen in Kempen genauso wie von Fahrgästen, die nach Kempen zum Einkauf, zum Arztbesuch und zur Wahrnehmung ihrer Berufstätigkeit und Dienstleistungen den ÖPNV nutzen. Die Verwaltung wird gebeten, dort einen Wetterschutz mit Sitzgelegenheit zu errichten.

Ein Güterzugunfall und die Folgen für den Nahverkehr

Von Lothar Ebberts

Am Donnerstag, den 25.03., entgleiste in den Abendstunden ein Güterzugwaggon zwischen Voerde und Dinslaken und beschädigte dabei die Gleisanlagen auf rund 500 Meter Länge. Der recht glimpflich ausgegangene Unfall hatte jedoch massive Folgen für den Betrieb auf der Strecke Emmerich – Oberhausen. Nach Räumung der Unfallstelle war am folgenden Freitag ein eingeschränkter Betrieb durch den eingleisig befahrbaren Abschnitt Dinslaken - Friedrichsfeld möglich, die RB 33 entfiel ab Duis-

burg. Am Wochenende gab es planmäßigen Betrieb, allerdings mit deutlichen Verspätungen. Der ICE International verkehrte nach Plan mit meist nur mäßigen Verspätungen.

Ab Montag, also mit Beginn der Osterferien, begannen die Bauarbeiten zur Wiederherstellung des beschädigten Gleises. Der Nahverkehr wurde mit absolutem Notprogramm gefahren, die RB 33 verkehrte ganztägig und die RB 35 von 9 bis 15 Uhr und von 19 bis 23 Uhr nur bis Oberhausen. Der RE 5 sollte zum Ausgleich generell alle Halte be-

dienen. So fuhren tagsüber statt drei Züge nur einer pro Stunde, abends war das Angebot auch halbiert. Schienenersatzverkehre wurden nicht angeboten, Hinweise auf alternative Fahrmöglichkeiten fehlten ebenso. PRO BAHN protestierte bei DB Regio und dem VRR gegen diese unverhältnismäßigen Einschnitte, da die RB 35 mindestens bis Oberhausen-Sterkrade und die RB 33 wahrscheinlich sogar bis Dinslaken hätte fahren können, jeweils mit derselben Anzahl Zuggarnituren.

Der Betrieb lief an den Tagen sehr unzuverlässig, Verspätungen von 10 bis 30 Minuten mit verpassten Anschlüssen in Oberhausen und Duisburg waren üblich. Erstaunlicherweise wurden aber selbst in den Hauptverkehrszeiten noch Güterzüge durch den eingleisigen Abschnitt geschickt, was zum Rückstau teilweise bis Oberhausen führte. Ab Karfreitag war wieder planmäßiger Verkehr, allerdings weiterhin mit Verspätungen, möglich.

Der chaotische Betrieb wurde durch die Informationspolitik der DB noch übertroffen. Bereits am Freitag war der ab Montag gültige Notfahrplan im Internet verfügbar, wurde allerdings an fast allen Stationen erst im Laufe des Dienstags ausgehängt. Die Aushänge galten bis Gründonnerstag, hingen aber über die Ostertage weiterhin aus.

Auch im Internet wurde nicht unbedingt besser informiert. Der Hinweis auf der Seite mit den kurzfristigen Fahrplanän-

derungen sagte nichts über die zusätzlichen Halte des RE 5, im Reisenden-Informationssystem (RIS) zeigte diese zunächst nur in Haldern, Millingen und Praest (hier entfielen durch den Notfahrplan überhaupt keine Züge) an, nicht in Oberhausen-Holten und Friedrichsfeld. Am Donnerstag wurde die RB 33 wieder angezeigt, obwohl sie noch nicht fuhr, dagegen wurden in den Folgetagen die Fahrten der RB 35 tagsüber und am Abend weiterhin unterschlagen, obwohl sie durchgeführt wurden. Und die Zuverlässigkeit der Angaben über die Pünktlichkeit der Züge war auch miserabel.

Die jüngst auf kleineren Stationen angebrachten einzeiligen Informationsdisplays wurden nur teilweise genutzt, allerdings erfolgten doch häufig Lautsprecherdurchsagen. Selbst in Düsseldorf Hbf gab es die Ansage, dass der RE 5 außerplanmäßig u. a. in Praest halten sollte – natürlich falsch (als Präst) ausgesprochen.

Die Fahrgäste mussten auf der KBS 420 eine wahre Leidenszeit durchmachen. Wir sehen wie schon bei den zuletzt durchgeführten Baumaßnahmen Anzeichen, dass die DB auf der Strecke die Schmerzgrenze der Fahrgäste austestet. Wir finden: Der Nahverkehr, der immerhin den größten Teil der Trassenpreise auf der Strecke bezahlt, darf nicht mit geringster Priorität abgewickelt werden. Wehret den Anfängen!

Probleme zwischen Kempen und Krefeld bleiben

Von David van der Grinten

Die ersten 100 Betriebstage der NordWestBahn am linken Niederrhein sind um! Das erste Fazit ist sowohl positiv als auch negativ. Fakt ist, dass neben einigen Betriebsstörungen, die auch auf den langen und intensiven Winter zu-

rückzuführen sind, weiterhin eine Unterbestellung seitens des Aufgabenträgers VRR auf jeweils ein Fahrtenpaar in Hauptlastrichtung auf dem RE10 besteht und auch erstmal bestehen bleiben wird. Positiv ist anzumerken, dass die Pünktlichkeit im oberen Abschnitt



deutlich gegenüber der DB zugenommen hat.

Fehlender Triebwagen in der Rush-Hour

Ab Kleve (5.25 Uhr) und ab Düsseldorf (ab 16.39 Uhr) werden derzeit nur zwei Triebwagen im Berufsverkehr eingesetzt. Der Grund ist schlichtweg einfach, es fehlt ein kompletter Triebwagen, da morgens und abends alle verfügbaren Triebwagen der NordWestBahn im Berufsverkehr auf allen Umläufen unterwegs sind und für den fehlenden Triebwagen dem VRR einfach das Geld fehlt. Dazu verweist der VRR auch darauf, dass sich der Engpass auch nur auf den Abschnitt Kempen und Krefeld beschränkt. Zwischen Krefeld und Düsseldorf ist der Umlauf bedarfsgerecht, auch wenn nicht jeder Fahrgast einen Sitzplatz hat. Nördlich von Kempen ist die Situation deutlich entspannter. Der fehlende Triebwagen würde praktisch auch nur einmal am Tag auf dem RE10 hin und zurück im Abschnitt zwischen Kempen und Krefeld benötigt, da ansonsten genügend Kapazitäten verfügbar sind.

Flügelung wäre eine Lösung

Dass eine Anschaffung eines zusätzlichen Triebwagens nicht wirtschaftlich ist, ist zwar auch von uns nachvollziehbar, aber auch ärgerlich. Kurz vor Redaktionsschluss dieses Niederrhein-Info wurde über die Lokalwellen Antenne Niederrhein & Welle Niederrhein berichtet, dass „ein zusätzlicher Triebwagen nicht kommen werde, zu mindestens nicht auf der kompletten Strecke, da im nördlichen Abschnitt teilweise nur unter 40 Fahrgäste unterwegs sind.“ Zitat Ende! Im Vorfeld der Betriebsaufnahme wurde immer wieder diskutiert, ob eine Flügelung auf dem Streckenabschnitt nördlich von Kempen erfolgen sollte. Das würde bedeuten, dass ein Triebwagen auf dem Weg nach Kleve abgekoppelt wird und vom Gegenzug wieder

mitgenommen wird. Dies wäre eventuell auch analog früh morgens in Krefeld möglich, um so die fehlende Kapazität aufzufangen. Das dies nicht von Heute auf Morgen umsetzbar ist, sollte nachvollziehbar sein. Wir bleiben aber hier am Ball!

Probleme im Schülerverkehr

Auch im nördlichen Abschnitt kam und kommt es noch teilweise zu Kapazitätsengpässen im Schülerverkehr. Hier wurden aber bereits Gespräche zwischen VRR und der NordWestBahn geführt. Hier sollen die Umläufe aber von der NordWestBahn hinsichtlich der verfügbaren Triebwagen optimiert werden. Aber auch hier gilt, dass nicht jeder Schüler einen Anspruch auf einen Sitzplatz hat, wenn der Engpass ausschließlich auf einem Abschnitt zwischen zwei Bahnhöfen besteht und ansonsten genug Sitzplätze zur Verfügung stehen.

Positiv: Die Pünktlichkeit

Was positiv anzumerken ist, ist die Pünktlichkeit im nördlichen Abschnitt. Eine Minute zu spät am Bahnhof bedeutet in der Regel auf den nächsten Zug warten. Dies ist natürlich auch auf die neuen Triebwagen zurückzuführen, die eine bessere Beschleunigung haben, als die zuletzt in der Regel eingesetzten DB-Triebwagen der Baureihe 628. Auch die knappe Umstiegszeit von zwei bzw. drei Minuten in Kleve reicht in der Regel aus um den Anschluss zu den Stadtlinien sowie nach Nijmegen und Emmerich zu bekommen. Das war zu DB-Zeiten öfters nicht der Fall, da Verspätungen im Minutenbereich öfters vorkamen, als heute bei der NordWestBahn.

Der Niederrheiner (RB31): Auch Talents waren dabei

Auch die NordWestBahn hatte laut einem Bericht des VRR nicht alle Fahrzeuge vom Hersteller rechtzeitig geliefert bekommen. Aber dieses Problem

fiel dem Laien gar nicht auf, da die NordWestBahn in diesem Fall sich selbst geholfen hat. Sie lieh sich Fahrzeuge des Typs „Talent“ aus ihren eige-

nen Netzen über eine gewisse Zeit aus. Daher verlief die Betriebsaufnahme gegenüber dem RE10 problemloser über die Bühne.

Einführung des VRR-Tarifs am nördlichen Niederrhein

Von David van der Grinten

Frank Michalzik, Lothar Ebberts und ich nahmen Mitte Januar die Einladung des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) wahr und diskutierten über die Einführung des VRR-Tarifs am nördlichen Niederrhein (Kreis Kleve & Wesel). Die Details wollen wir hier nicht vorenthalten.

Der erste Schritt!

Der erste, recht kleine Schritt tritt nach jetzigen Planungen am 1. August dieses Jahres in Kraft. Kerken wird analog zu Dinslaken und Moers ein tariflicher Brückenkopf des VRR, das heißt, von den Bahnhöfen Aldekerk und Nieukerk aus gilt mit dem Zug (aber nicht dem Bus) der gesamte VRR-Tarif bis Preisstufe D. Somit wird die letzte Lücke der Verbundtarife zwischen zwei Verkehrsverbänden in NRW geschlossen. Zusätzlich wird das SchokoTicket testweise an vier Schulen am Niederrhein eingeführt. Als mögliche nächste Stufe ist für August 2011 angedacht, den Übergangstarif VRR/VGN innerhalb der VGN auch auf der Schiene gelten zu lassen, bevor dann voraussichtlich am 1. August 2012 am kompletten Niederrhein der VRR-Tarif eingeführt werden soll.

2 Millionen Euro Finanzierungslücke

Würde der VRR-Tarif sofort komplett eingeführt, müsste eine Finanzierungslücke nach bisherigen Rechnungen von zwei Millionen Euro gedeckt werden, die die Kreise Kleve und Wesel nicht bereit sind, zur Verfügung zu stellen. Daher soll eine schrittweise Einführung Synergieeffekte bringen und die Akzeptanz bei den Fahrgästen testen. Andererseits

sind die Kreise eventuell bereit, einen Teil der ÖPNV-Pauschale, die das Land ihnen nach dem ÖPNV-Gesetz zahlt, zur restlichen Finanzierung der Tarifintegration einzubringen. Und DB Regio würde sich aufgrund des Verkehrsvertrags mit dem NVN auch fünf Jahre lang an der Finanzierung der Mindererlöse beteiligen.

Kerken wird VRR-Tarifgebiet

Während in Dinslaken und Moers die beiden Tarifräume VRR und VGN aneinander stoßen, so dass man z. B. mit zwei Monatskarten den Weg von Wesel nach Düsseldorf „stückeln“ kann, geht das zwischen Aldekerk und Kempen bislang nicht. Zwischen diesen Bahnhöfen gilt auf der Schiene nur der NRW-Tarif, da der Streckenabschnitt weder zur VGN noch zum VRR gehört. Das soll ab dem 1. August ein Ende haben. Kerken wird dann auch VRR-Tarifgebiet auf der Schiene.

Das SchokoTicket soll Teil der Lücke schließen

Durch die Vermarktung des SchokoTickets sollen 700.000 bis 900.000 Euro der Finanzierungslücke gedeckt werden. Im Gegensatz zum bisherigen VGN-Tarif müssen beim SchokoTicket die Eltern auch bei Freifahrtberechtigten Eigenanteile (1. Kind 11,20 EUR, 2. Kind 6 EUR, ab 3. Kind kostenlos) bezahlen. Wenn wie im VRR alle Schulen entsprechende Verträge eingehen, kann mit entsprechenden zusätzlichen Einnahmen gerechnet werden. Dazu werden auch Einnahmen von nicht Freifahrtberechtigten, die das SchokoTicket für derzeit 27,65 EUR im Monat bezie-

hen können, erwartet. Das SchokoTicket soll in einem Pilotprojekt an vier Schulen am Niederrhein im neuen Schuljahr angeboten werden, aber dabei wie es im Alt-VRR-Raum der Fall ist, für Freifahrtberechtigte zur Pflicht werden. Die Gültigkeit bezieht sich bei den Projektteilnehmern auf die bisherigen Tarifräume der VGN und des VRR. Für bisherige VRR-SchokoTicket-Inhaber gilt das Ticket vorerst nur im Alt-VRR-Raum. Für Fahrten in die Kreise Kleve und Wesel muss weiterhin ein Anschlussticket nach dem VGN-Tarif gelöst werden.

PRO BAHN unterstützt dieses Vorhaben und hofft, dass dieses Angebot auch von den Eltern und Schülern der teilnehmenden Schulen angenommen wird. Der Eigenanteil ist meistens schon bei einer Fahrt auf einer mittellangen Verbindung im Monat im Freizeitverkehr wieder herausgeholt. Wenn die Projektphase erfolgreich verläuft, könnte das SchokoTicket bereits zum Schuljahr 2011/2012 flächendeckend am Niederrhein angeboten werden.

Übergangstarif auf der Schiene ab dem 1. August 2011 angedacht

Als mögliche zweite Stufe soll der bisherige VGN/VRR-Übergangstarif, der derzeit innerhalb der VGN nur in Bussen und der Straßenbahn 903 gültig ist, dann auch auf dem Schienenweg eingeführt werden. Die Preisstufe D gilt hier dann noch nicht. Auf längeren Strecken (z. B. von Geldern oder Wesel nach Düsseldorf) kommt weiterhin der NRW-Tarif zur Anwendung, oder man kann mit Monatskarten der VGN und des VRR „stückeln“, was auf der Strecke der RB31 und auf der rechten Rheinseite bereits geht und auf dem RE10 ab dem 1.8.2010 möglich sein wird.

Komplette Umstellung dann im August 2012 vorgesehen

Wenn die Synergieeffekte wie jetzt erwartet eintreten, wird die VGN dann ab August 2012 den VRR-Tarif flächendeckend auch am Niederrhein anwenden. Und hier wird es Gewinner und Verlierer geben.

Preisstufe E denkbar

Ob es für lange Fahrten aus der VGN in den VRR eine zusätzliche Preisstufe E geben wird, ist noch nicht endgültig klar. Dies hängt auch davon ab, welche Synergieeffekte und Mehreinnahmen aus den beiden ersten Schritten entstehen. Im Endeffekt würde dadurch weiterhin eine tarifliche Teilung zwischen Alt-VRR und VGN bestehen bleiben, da für das Gesamtnetz des Alt-VRR weiterhin die Preisstufe D die Obergrenze wäre.

Pendler am Niederrhein gehören zu den Gewinnern

Für Monatskartenbesitzer, die zwischen VRR und VGN fahren, wird es grundsätzlich billiger werden. Der VRR-Tarif wird 1:1 übernommen und auch mit allen Vorteilen der VRR-Tickets 1000 und 2000. Dies gilt analog natürlich auch für das Young Ticket.

Bei Nahstrecken gibt es Gewinner und Verlierer

In den Preisstufen 1 und 2 (1 bis 3 Tarifgebiete) liegt der VRR-Bartarif im Centbereich über dem VGN-Tarif. Die VGN-Preisstufe 3 (4 bis 5 Tarifgebiete) wird i. d. R. durch die VRR-Preisstufe C oder D ersetzt, die im Bartarif beide deutlich über den VGN-Preisen liegen. Durch größeren Zuschnitt einzelner VGN-Tarifgebiete werden aber dabei entstehende Härten in vielen Relationen aufgefangen, in anderen Fällen wird dadurch aus VGN-Preisstufe 3 die günstigere VRR-Preisstufe B.

Langstrecken ohne BahnCard deutlich billiger

Dabei werden Langstreckenverbindungen deutlich billiger, vorausgesetzt man ist nicht im Besitz einer BahnCard. Eine

Fahrt von Kleve nach Düsseldorf kostet derzeit 17,80 EUR und würde dann z. B. mit Preisstufe D nur noch 10,90 EUR kosten. Einen BahnCard-Rabatt wird es im „großen“ VRR-Raum nicht mehr geben. Daher sollte jeder BahnCard-Inhaber am Niederrhein sein Fahrverhalten überprüfen, ob sich die BahnCard noch lohnt oder eventuell eine Zeitkarte günstiger ist.

Freizeit-Ticket durch die Hintertür

Was für die Einwohner im alten VRR-Tarifraum längst Realität ist, wird auch am Niederrhein kommen. Wer seine Arbeitsstelle zu Fuß oder mit dem Fahrrad

erreichen kann und den ÖPNV ausschließlich in der Freizeit nutzt, wird demnächst die Möglichkeit haben, für rund 35 Euro im Monat ab 9 Uhr in seiner Heimatstadt und montags und freitags ab 19 Uhr sowie am Wochenende ganztags im kompletten VRR-Raum mobil zu sein, letzteres sogar in Begleitung von einem Erwachsenen und bis zu drei Kindern. Und wenn man mal zwischen 9 und 19 Uhr in der Woche über die Heimatstadt hinaus fahren möchte, dann kann ein Zusatzticket zum Preis von 2,40 EUR pro Fahrt gelöst werden.

Wie geht es weiter mit den Investitionen in die Schiene?

Von Lothar Ebberts

Im Februar schockten Meldungen die Öffentlichkeit, dass zahlreiche Schienenprojekte im Lande auf einer geheimen Streichliste der DB stünden, u. a. auch der Rhein-Ruhr-Express (RRX). Nach den üblichen Beschwichtigungen trafen sich Ende März dann Bahnchef Grube und Bundesverkehrsminister Ramsauer in Düsseldorf mit Ministerpräsident Rüttgers und Landesverkehrsminister Lienenkämper zu einem Bahngipfel und präsentierten anschließend der Öffentlichkeit einen großen Strauß von Schienenprojekten im Lande, die vorangetrieben werden sollen. Was steckt eigentlich dahinter?

Zunächst muss einmal festgehalten werden, dass die DB keine „Streichliste“ im eigentlichen Sinne erstellt hatte, sondern nur einfach die Schienenprojekte aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) entsprechend ihrem Planungs- und Finanzierungsstand in verschiedene Kategorien einsortiert hatte. Dabei stellte sich – für Fachleute ganz und gar nicht überraschend – heraus, dass bei Beibehaltung der bisherigen Mittelhöhe für neue Schienenprojekte praktisch

kein Projekt, das bislang noch nicht durch Baukostenvereinbarungen verankert ist, vor 2025 verwirklicht werden kann, da die bisher im Haushalt vorgesehenen Maßnahmen, u. a. Stuttgart 21, NBS Ulm - Wendlingen und NBS Leipzig – Erfurt – Nürnberg, bereits fast die gesamten Mittel binden, zumal die schwarz-gelbe Regierung in ihrer Koalitionsvereinbarung festgelegt hat, dass die zusätzliche Finanzierung der Schiene durch Einnahmen aus der LKW-Maut zu beenden sei („Straße finanziert Straße“). Gerade die großen NRW-Projekte wie RRX, ABS Lünen – Münster, Betuwe oder Eiserner Rhein sind aufgrund ihres Planungsstands noch nicht baureif und daher auch im Haushalt bestenfalls mit Planungskosten verankert. Dass Bahnchef Grube mit dieser Liste bei der Bundesregierung für Klarheit sorgen wollte, lässt sich nachvollziehen. Diese möchte aber die Entscheidung, welche Projekte jetzt mit Priorität weiter verfolgt werden sollen, zumindest bis nach der Landtagswahl in NRW hinauszögern. Aus demselben Grund wurde auch der erneute Bahngipfel – ein erster hatte bereits im Dezember 2008 stattgefunden



den – einberufen. Was ist aber genau dabei herausgekommen?

Zum RRX heißt es, dass der Bund zugesagt, die Realisierung des Projektes so voranzubringen, dass der RRX unmittelbar nach Herstellung der baurechtlichen Voraussetzungen gebaut werden kann. Dazu wolle die Bahn in den Jahren 2011 bis 2013 die erforderlichen Planfeststellungsverfahren einleiten. Prinzipiell dasselbe hatte Minister Lienenkämper bereits im Januar im Verkehrsausschuss vorgetragen. Hier war aber das interessante Detail bekannt geworden, dass der besonders kritische Abschnitt Düsseldorf – Duisburg (hier muss am ehesten mit Einsprüchen und Klagen gerechnet werden), für den die Vorplanung bereits Mitte 2008 abgeschlossen war, als letzter voraussichtlich September 2012 in die Planfeststellung gehen sollte. Jetzt ist gar schon von 2013 die Rede. Das nährt den Verdacht, dass durch solche falsche Priorisierung das Projekt zu Tode geplant werden könnte. Die einzig substantielle Vereinbarung besteht darin, dass NRW für die Bahnhofsmaßnahmen auf den RRX-Außenästen die Planungskosten vorstreckt. Kein Wort über die Baukosten und ihre finanzielle Absicherung.

Für die Betuwestrecke Oberhausen – Emmerich wird über die Planung der DB zur Blockverdichtung berichtet. Weiter heißt es: „Ein verbesserter Lärmschutz für die Anwohner ist dabei unverzichtbar. Deshalb wird zum ersten Mal in Deutschland dafür ein förmliches Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Der Bund prüft derzeit im Rahmen eines Pilotprojekts den Einsatz innovativer

Lärmschutztechnik, die aus Mitteln des Konjunkturpaketes finanziert werden soll.“ Mit dieser Wortakrobatik wird verschleiert, dass eigentlich 2002 vereinbart worden war, dass vor der Blockverdichtung erste Lärmschutzmaßnahmen erfolgen sollten. Und weiter heißt es, dass die Blockverdichtung eine Zwischenstation zum Ausbau des dritten Gleises sei. Ob die DB überhaupt weiterfahren will als bis zu dieser Zwischenstation? Auch hier lässt der unterschiedliche Planungsstand Zweifel aufkommen. Während man im Raum Rees bereits in die Planfeststellung geht, ist im Knoten Oberhausen die Vorplanung für den kreuzungsfreien und zweigleisigen Ausbau der Spange Richtung Oberhausen-Osterfeld offenbar noch gar nicht abgeschlossen, eine zugesagte Bürgerversammlung hat ebenfalls noch nicht stattgefunden. Einziger Lichtblick für die Anliegergemeinden: Das Land will den Kostenanteil der Kommunen für den Ersatz der zahlreichen Bahnübergänge „bis zu 100 %“ übernehmen, bislang waren 50 % zugesagt.

Stattdessen ist von zahlreichen SPNV-Vorhaben die Rede, die zwischen Bund und Land festgezurrert wurden. Die meisten waren schon lange in der Planung und sind dementsprechend überfällig, viele waren aber durch den Planungsstopp des früheren Verkehrsministers Wittke aufgehalten worden. In Bereich unseres Regionalverbands ist eine neue Wendeanlage (wohl für den RE 7) im Hauptbahnhof Krefeld vorgesehen. Weiterhin sind die Kosten für die Modernisierung der Verkehrsstation im Duisburger Hauptbahnhof eingeplant.

Vermischtes

Die Linie 014 hat sich durchgesetzt
Nach einjähriger Probezeit wird die Linie 014 in Mönchengladbach in Zukunft im

Regelbetrieb verkehren. Damit wurde der Vorschlag von PRO BAHN vom letzten Jahr nicht nur im Probebetrieb um-

gesetzt, sondern hat sich auch erfolgreich bestätigt. Laut NVV AG liegen die Fahrgastzahlen über dem Durchschnitt. Seit dem letzten Herbst ist die Linie als Ergänzung im Nahverkehrsplan der Stadt aufgenommen worden.

Rurtalbahn will expandieren

Mit dem Einstieg der DSB in die Rurtalbahn Tochter VIAS will das Unternehmen aus Düren in Zukunft wieder im Personenverkehr expandieren. Mit der gleichberechtigten Partnerschaft erhofft man sich größere Chancen im Schie-

nenverkehrsmarkt. So möchte man mit dem Know-How der Dänen auch zukünftig besser aufgestellt sein, um die Ausschreibung der Rurtalbahn- und Euregiobahnstrecken für 2016 gewinnen. Die Rurtalbahn betreibt auch die RB 39 Mönchengladbach - Dalheim im Auftrag der DB. Es bleibt also zu hoffen, dass nach der Ausschreibung im Aachener Raum auch auf dieser Strecke modernere Triebzüge unterwegs sind.

Ihre Ansprechpartner im PRO BAHN Regionalverband Niederrhein:

1. 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: 02821-715707

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

BG 3: Klaus Hegmanns
Orbroicher Strasse 16, 47906 Kempen
Tel: 02152-8462
Fax: 0721-151284406

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: 02166-10560/01705853246

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

E-Mail: info@probahn-niederrhein.de

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

Alle E-Mail-Adressen unter:
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 die Meinung der Redaktion wieder!

Redaktionsschluss: 10. April 2010

Nächste Ausgabe: Anfang Juli 2010

Redaktionelle Beiträge sind uns immer willkommen! Bitte an Roland Stahl.

Einsendeschluss: Mitte Juni 2010

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

April 2010				Juni 2010			
Di 11.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4	Di 08.	17:00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1
Do 08.	19:00	Moers, „Artemis“, Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, nach der Ampel 2. Haus auf der linken Seite.	2	Di 08.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4
Di 13.	17:00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1			Krefeld, Treffen nach besonderer Vereinbarung	3
Di 13.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4	Do 10.	19:00	Moers, „Artemis“,	2
		Krefeld, Treffen nach besonderer Vereinbarung	3	Di 15.	18:45	Mönchengladbach, Krefelder Hof	6
Sa 17.	15:00	Jahresversammlung Landesverband NRW	L V	Mo 21.	19:00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle,	5
Mo 19.	19:00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle, 47058 Duisburg, Mülheimer Str. 91 (Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min. Fußweg vom Hbf).	5	Juli 2010			
Di 20.	18:45	Mönchengladbach, Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann erste Möglichkeit rechts um die Ecke; am Überlandbusbahnhof)	6	Do 08.	19:00	Moers, „Artemis“,	2
Mai 2010				Di 13.	17:00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1
Di 11.	17:00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1	Di 13.	17:00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1

Di 13.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4
		Krefeld, Treffen nach besonderer Vereinbarung	3
Mo 19.	19:00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle,	5
Di 20.	18:45	Mönchengladbach, Krefelder Hof	6

Der Terminplan ist gültig von April bis Juli 2010.
 Alle Termine und aktuelle Änderungen auch im Internet unter www.probahn-niederrhein.de/termine