

PRO BAHN



**REGIONALVERBAND
NIEDERRHEIN e.V.**

NiederRheininfo

Nr. 1/2011

Februar 2011 – März 2011

26. Jahrgang

www.probahn-niederrhein.de



Kein ET425 auf der RE11

(Roland Stahl; Mönchengladbach Hbf. 12.12.2010)

Inhalt:

Vorwort

Trau keiner Statistik...

Sparpreisfinder

Beim RRX wird weitergeplant

Stop and Go auf der Betuwe-Strecke

NordWestBahn übt Kritik an Winterdienst von DB
Netz

Mehr RE für ganz NRW?

Kurs 21-Grenzlandgespräche in Breyell

RVN: Neuer SB 7, Verschlechterung bei der 72

Vermischtes

Termine

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser, statt eines ausgiebigen Vorwortes, hier eine kurze Anmerkung zum BGH-Vergabe-Urteil:

Am 08.02.2011 verkündete der BGH sein Urteil zu Direktvergaben im SPNV.

In dem Streit zwischen Abellio-NRW und VRR / DB-Regio-NRW erklärte der BGH die beim Vertrag von 2009 - unter Vermittlung des Landes NRW - erzielte Lösung als unzulässige Direktvergabe und stellte u.A. die Unwirksamkeit des o.g. Vertrages fest.

Aktuell liegt der genaue Text des BGH-Urteils noch nicht vor. Daher können dessen Auswirkungen im Detail heute noch nicht seriös abgeschätzt werden.

Klar ist nur: Nun müssen VRR und DB-Regio-NRW wieder an den Verhandlungstisch, um unter den aktuell gegebenen rechtlichen Randbedingungen eine tragfähige Lösung zu erarbeiten.

Preisanhebungen oder Leistungseinschränkungen wären auf keinen Fall eine zielführende Lösung.

Auch die weiteren Themen im vorliegenden NI nehmen überwiegend direkten Bezug auf aktuelle Entwicklungen beim ÖPNV am Niederrhein und in NRW.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß bei der vorliegenden Lektüre.

Ihr Frank Michalzik

Trau keiner Statistik...

Von Lothar Ebbers

Im Januar brachte Information und Technik Nordrhein-Westfalen, das frühere Statistische Landesamt, eine Presserklärung heraus, die von einigen Medien weiterverbreitet wurde. Danach ist die Zahl der Fahrgäste im ÖPNV in den ersten drei Quartalen 2010 gegenüber den Vorjahresquartalen um 1,3 % gesunken, die Verkehrsleistung sogar um 2,2 %. Während die Fahrgastrückgänge bei Omnibussen (-1,0 %) und Straßenbahnen (-0,9 %) noch halbwegs nachvollziehbar erscheinen, u. a. aufgrund zurückgehender Schülerzahlen, ist der Wert beim Schienenpersonennahverkehr (-3,3 %) erstaunlich hoch.

Erst bei genauerem Hinsehen zeigt sich, dass es sich um die Zahlen für „Unternehmen mit Sitz in NRW“ handelt. Nun waren aber zum Fahrplanwechsel 2009/2010 vier wichtige Linien von DB Regio NRW an Eurobahn (RE 3, RE 13)

und NordWestBahn (RE 10, RB 31) übergegangen. Sitz der beiden neuen Unternehmen ist aber Berlin bzw. Osnabrück, so dass deren Fahrgäste nicht mehr in der NRW-Statistik auftauchen. Berücksichtigt man, dass diese vier Linien fast 6 % der Betriebsleistung im SPNV Nordrhein-Westfalens umfassen, kann man abschätzen, dass damit auch gut 5 % der NRW-Fahrgäste aus der Statistik fallen. Also kann wohl mit großer Sicherheit angenommen werden, dass die Fahrgastzahlen im SPNV in NRW insgesamt ein wenig gestiegen sind, ganz entgegen dem Tenor der Pressemeldung. Inwieweit eventuell auch bei den Omnibussen die Zahlen durch Betreiberwechsel verfälscht sind, können wir leider nicht überprüfen.

Es bleibt frei nach Winston Churchill dabei: „Trau keiner Statistik, deren Datenbasis Du nicht genau kennst.“

Sparpreisfinder

Von Roland Stahl

Wer hat nicht schon stundenlang vor dem PC gesessen um eine günstige Verbindung mit Sparpreisen zu finden. Immer wieder eine andere Verbindung getestet und mühsam notiert. Die Zeiten sind nun vorbei. Im Januar hat die DB AG den „Sparpreisfinder“ für die allgemeine Nutzung freigegeben.

Unter www.bahn.de/sparpreisfinder wird ein der normalen Fahrplansuche ähnlicher Dialog angezeigt. Nicht erschrecken, dass am Ende der Seite eine Schutzgrafik eingegeben werden muss. Einfach vor Beginn die Zeichen eingeben und ‚Suche‘ klicken. Dann verschwindet das.

Nach Eingabe von Start und Ziel sowie dem Reisetag(en) werden zwei Tabellen mit den gefunden Verbindungen ange-

zeigt. Sortiert nach Preis kann man die günstigen Verbindungen ermitteln. Eine Umsortierung z.B. nach Abfahrtszeit ist mit einem einfachen Klick möglich. Aus meiner Sicht eine tolle Sache. Nach ein paar Minuten des Spielens mit der Seite hat man das Gefühl, dass man darauf seit 2003 gewartet hat. Dem Sparpreisfinder in der aktuellen Version fehlt aus meiner Sicht nur noch eine Kleinigkeit: Es können keine ‚Via-Stationen‘ eingegeben werden. Dadurch konnte man manchmal günstige Verbindungen erzwingen. Leider ist die angezeigte Seite sehr groß und ein Bild würde den Rahmen des NI sprengen. Aber jeder sollte sich einen persönlichen Eindruck davon online machen. Eine Anwendung die es verdient hat!

Beim RRX wird weitergeplant

Von Lothar Ebbers

In der letzten Sitzung des VRR-Ausschusses für Verkehr und Planung wurde ein gemeinsames Konzept der NRW-Zweckverbände zur Ausschreibung der RRX-relevanten RE-Linien vorgestellt. Danach sollen drei Pakete gebildet werden, die es ermöglichen, sowohl die jetzigen Linienführungen als auch die bislang geplanten RRX-Linien zu fahren. In einem ersten Paket (Betriebsaufnahme Dezember 2014 nach Ablauf des Vertrags Haard-Achse) sind die Linien RE 2 (Düsseldorf – Essen – Münster) und RB 42 (Essen – Münster) zusammengefasst. Hierbei wünscht man, bei ausreichender Mittelbereitstellung durch das Land, die RB 42 anstelle des RE 11 ab Essen als schnellen Zug über Krefeld nach Mönchengladbach zu führen.

Im zweiten Paket sind RE 1 (Aachen – Köln – Essen – Hamm – Paderborn)

und RE 11 (Hamm – Essen – Krefeld – Mönchengladbach). Hier besteht dann die Absicht, den RE 11 wieder auf den Laufweg Düsseldorf – Paderborn zu legen mit der Option einer Durchbindung nach Kassel, der RE 1 soll hingegen nur noch bis Hamm verkehren. Das dritte Paket enthält den RE 5 (Koblenz – Köln – Oberhausen – Emmerich) und RE 6 (Düsseldorf – Essen – Hamm – Minden), wobei ein Ästetausch die bisher im RRX-Konzept angedachten Linienführungen ergeben würde, die PRO BAHN allerdings als nicht sinnvoll ansieht, da dadurch die Strecke Duisburg – Emmerich vom Knoten Köln abgebunden würde und die Linienführung Koblenz – Minden wegen enger Bindungen durch den Fernverkehr auf beiden Außenästen Pünktlichkeitsprobleme erwarten lässt. Die Betriebsaufnahme der Pakete 2 und 3 war für Dezember 2016 angedacht,

wird aufgrund des am 8.2. ergangenen BGH-Urteils zum Vertrag VRR/DB aber wohl erst Dezember 2018 sein können. Auch beim Fahrzeugkonzept gibt es Bewegung. Nach der bisherigen Planung aus dem Jahre 2006 war der einstöckige Flirt von Stadler Rail AG Referenzfahrzeug für die Infrastruktur- und Fahrplanplanung. Jetzt wurde im Auftrag des Landes untersucht, ob auch das demnächst in Berlin/Brandenburg zum Einsatz kommende doppelstöckige Fahrzeug des selben Herstellers mit 76 cm Einstiegshöhe die Anforderungen erfüllen könnte. Das Ergebnis ist, dass

die vorgegebenen Fahrzeiten auch mit diesem Fahrzeug einhaltbar sind, die Sitzplatzkapazitäten um rund 35 % erhöht würden, wodurch Verstärkerkurse zum RRX 1 entfallen könnten, und die notwendige Bahnsteiglänge nur noch 215 m beträgt. Beim bisherigen Konzept waren 236 m erforderlich, sie müsste aber wegen der inzwischen verschärften Anforderungen an die Crash-Sicherheit jetzt auf 241 m erhöht werden. Die Details der Untersuchung können in der Landtagsvorlage MMV15-290 nachgelesen werden.

Stop and Go auf der Betuwe-Strecke

Von L. Ebbers und F. Michalzik

In den letzten Monaten gab es bei der Planung der Betuwe-Strecke Emmerich – Oberhausen unterschiedliche Informationen. Zunächst wurde am 11.11.10 im Verkehrsausschuss des Bundes die Neubewertung der bisherigen Vorhaben aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) vorgestellt. Dabei rutschte die ABS (Amsterdam –) Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen (so der offizielle Titel) in der Bewertung von einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von bislang 5,3 auf nur noch 1,2. Hintergrund ist vor allem, dass im Bezugsfall für die Bewertung bereits die Kapazitätserhöhung durch Blockverdichtung und Bau des ESTW Emmerich unterstellt wird. So reduziert sich die Anzahl der zusätzlich zu fahrenden Güterzüge durch den Bau des dritten Gleises sehr stark, sie wird zusätzlich durch Streckenengpässe im südwestdeutschen Raum eingeschränkt.

Sofort wurde in der Region gemutmaßt, dass sich der Bund und die DB aus dem Bau des dritten Gleises und damit des Lärmschutzes an der Strecke herausmogeln wollten, zumal inzwischen be-

kannt wurde, dass auch die Aktivierung der Walsumbahn (Spellen – Duisburg-Walsum – Oberhausen) durch Wiederherstellung des Anschlusses an den Bahnhof Wesel im Rahmen eines Wachstumsprogramms für Hafenhinterlandverkehre von der DB ins Auge gefasst wurde. Diese Strecke könnte dann nach Ertüchtigung und Elektrifizierung einen Bypass für den Abschnitt Wesel – Oberhausen bilden.

Erst nach einer Sitzung des Betuwe-Beirats am 25.1. in Düsseldorf gab es erste positive Nachrichten, die auf einem von Bundes- und Landtagsabgeordneten verschiedener Parteien veranstalteten „Betuwe-Gipfel“ in Dinslaken am 31.1. auch vor Ort erläutert wurden. So habe der Verkehrs-Staatssekretär des Bundes, Prof. Scheurle, die Zusage abgegeben, dass der Bund am Ausbau der Strecke mit Lärmschutz festhalte, eine Finanzierungsvereinbarung solle nach Abschluss der Planfeststellungsverfahren möglichst schnell abgeschlossen werden. Hierbei hat das Land angeboten, seinen Finanzierungsanteil von 36 % zunächst einzusetzen, wenn anschließend die Weiterfinanzierung durch

den Bund ohne Verzögerung gesichert ist. Hintergrund ist, dass das Land die Gelder, die aus Regionalisierungsmitteln stammen, nur bis 2019 einsetzen kann. Das Fehlen eines Vertreters aus dem Bundesverkehrsministerium beim „Betuwe Gipfel“ wurde von Teilen der Zuhörerschaft mit großem Unmut aufgenommen.

Wie zu erfahren war, sind die Planungen verzögert worden, da die Planfeststellungsunterlagen aufgrund der neuen Belastungszahlen aus dem BVWP aktualisiert werden müssen. Dies gilt auch für die Blockverdichtung in Zuge des ESTW-Ausbaus, für die ebenfalls ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird. Parallel dazu will die DB auf 8 Kilometer Strecke im dicht bebauten Gebiet eine innovative Lärmschutzmaßnahme installieren, sogenannte Schienenstegdämpfer. Diese Maßnahme kann die DB aus dem Konjunkturprogramm finanzieren.

Als Grund, weshalb diese schnell wirksame Lärmschutzmaßnahme gerade in einigen besonders stark belasteten Abschnitten nicht umgesetzt werden soll, wurde angegeben, dass hier eine Verschiebung der Gleislagen im Zuge der vorgesehenen Ausbaumaßnahme notwendig sein würde und sich der Aufwand daher an solchen Stellen nicht lohne. Dies überrascht, denn gerade die gewählten Schienenstegdämpfer sollen sich dadurch auszeichnen, dass sie leicht wieder entfernt und anschließend erneut eingebaut werden können. Da hier diese besondere Baustellentauglichkeit gegeben sein soll, wäre es sicher ein sehr positives Signal an die Bevölkerung, wenn der Feldversuch auch auf die bisher nicht vorgesehenen Abschnitte ausgedehnt würde. Dieses hätte wahrscheinlich auch eine höhere Belastbarkeit der beim Feldversuch gewonnenen Erkenntnisse zur Folge.

Gegenwärtig befinden sich mehrere unterschiedliche innovative Lärmschutzsysteme in der Erprobung. So kann z. B. die feste Fahrbahn INFUNDO insbesondere den Körperschall deutlich mindern (DB-Versuchsanlage Waghäusel bei Karlsruhe). Niedrige, besonders geformte Lärmschutzwände in unmittelbarer Nähe der Schienen können durch mehrfache Reflektion des Schalls und dessen weit nach oben gerichtete Ableitung einen maßgeblichen Effekt erzielen. Neuartige transparente Schallschutzelemente zeichnen sich nun auch durch ein bisher nicht erreichtes Absorptionsvermögen aus. In dieser unvollständigen Aufzählung sollen die besohlte Schwelle, sowie (begrünbare) Gambionen-Schutzwände nicht unerwähnt bleiben.

Durch eine sinnvolle Kombination neuartiger Systeme wäre eine städtebaulich verträgliche Gesamtlösung zu erwarten, da die ggf. weiterhin notwendigen Lärmschutzwände aufgrund des dann geringeren Restlärms deutlich niedriger ausfallen könnten, bzw. z. B. durch den Einsatz transparenter Systeme der ortszerschneidende Effekt einer intransparenten Wand entfiel.

Leider dürfen die Lärmreduktionen dieser neuen Konzepte bisher nicht in die Berechnung der erforderlichen Höhe der Lärmschutzwände Eingang finden. Eine Ausnahme könnten evtl. in absehbarer Zeit die o. g. Schienenstegdämpfer darstellen. Damit diese neuen Konzepte Eingang in die Planung finden können, sollte der bereits mehrfach von politischen Vertretern angeregte Gedanke weiter verfolgt werden, die Ausbaustrecke Grenze NL/D – Emmerich – Oberhausen als Erprobungs- und Referenzstrecke für eben solche innovativen Lärmschutzlösungen einzustufen. Zudem sind die politischen Vertreter aufgerufen, die rechtlichen Voraussetzungen

für die Berücksichtigung neuer Lösungen schnell zu schaffen.

Die Aufhebung des sog. Schienenbonus (5 dB) bei der Bestimmung zulässiger Schallemissionswerte wurde auch von den anwesenden politischen Vertretern als wichtiges Ziel hervorgehoben. Wir unterstützen dieses Ziel ausdrücklich und wünschen den Parlamentariern viel Erfolg bei der zeitnahen Umsetzung.

Während der Veranstaltung wurden die Unterschiede in der Bewertung der erreichbaren Sicherheit – insbesondere im Vergleich zur Betuwe-Route auf der niederländischen Seite – zwischen Herrn Latsch von der DBAG und den kommunalen Vertretern offensichtlich. Es ist aber positiv zu vermelden, dass nun die anliegenden Feuerwehren enger in die Gestaltung des Sicherheitskonzeptes mit eingebunden werden sollen. Im Interesse der Streckenanwohner ist zu hoffen, dass die Argumente und Vorschläge der Feuerwehren hinreichend berücksichtigt werden, zumal Gefahrguttransporte in den Niederlanden nun verstärkt über die dort sehr sicher gestaltete Strecke geführt werden.

In den letzten Monaten hat sich die Belastung der Strecke mit Güterzügen

merklich erhöht. Immer häufiger können diese im Knoten Oberhausen nicht abfließen, so dass dann Güterzüge im Bahnhof OB-Sterkrade in Gleis 3 auf Weiterfahrt warten müssen. Überholungen des RE 5 durch den verspäteten ICE erfolgen immer wieder in Dinslaken im Gegengleis, und wenn dann bis zu drei Güterzüge hinter dem RE 5 nach Süden durchgeschleust werden, verspätet sich regelmäßig die folgende RB 33 nach Mönchengladbach trotz pünktlicher Abfahrt in Wesel bis zu 10 Minuten, so dass die Anschlüsse in Oberhausen und Duisburg verpasst werden.

In diesem Zusammenhang erscheint auch der seitens der EU geforderte Vorrangkorridor für internationale Güterzüge als Bedrohung für den wichtigen SPNV auf dieser Strecke.

Diese Erkenntnis wurde auch von den anwesenden Parlamentariern geteilt. Ein denkbarer Lösungsansatz wäre die Forderung, die SPNV-Verbindung zeitnah nach Arnheim zu verlängern, um so durch den dann geltenden Status einer internationalen SPNV-Verbindung gegenüber dem Güterverkehr hinsichtlich Trassenvergabe und Betriebsabwicklung höher priorisiert zu werden.

NordWestBahn übt Kritik an Winterdienst von DB Netz

Presseerklärung der NWB vom 11.01.11

Immer häufiger bremsen Bahnübergangsstörungen, Stellwerkausfälle, festgefrorene Weichen, Langsamfahrstellen und Personalausfälle bei DB Netz die NordWestBahn aus. „Unsere Kunden haben zu Recht den Anspruch, dass wir sie das ganze Jahr über pünktlich an ihr Ziel bringen. Wir zahlen an DB Netz für die ganzjährige Nutzung der Schieneninfrastruktur einen zweistelligen Millionenbetrag. Wir erwarten deshalb, dass DB Netz alles dafür tut, das wir ganzjährig

ohne Einschränkung fahren können“, so die Geschäftsleitung der NordWestBahn (NWB). Derzeit sind Wartung und Qualität der Infrastruktur aber oft derart miserabel, dass sich das Osnabrücker Unternehmen nun entschieden hat, DB Netz mit der Zurückhaltung einer Millionenzahlung zu drohen.

In den letzten Wochen waren es Schnee und Kälte, die die Zuverlässigkeit aller Verkehrsmittel beeinträchtigen. Bei der DB kam es immer wieder zu Weichen-, Signal- und Bahnübergangsstörungen.

Dabei wurden von den Betriebsleitungen der NWB regional große Unterschiede festgestellt. Während beispielsweise in Ostwestfalen viele DB-Mitarbeiter vor Ort mit Engagement gegen Schnee und Kälte ankämpften, vermisste die NordWestBahn jenes Bemühen insbesondere an Niederrhein und im Ruhrgebiet. So hätten die Züge der NordWestBahn am 23. Dezember über Stunden das Depot in Duisburg nicht verlassen können, weil Weichen eingefroren waren. Auch auf der Strecke zwischen Dorsten und Bottrop sowie Dorsten und Dortmund kam es im Dezember immer wieder zu massiven Störungen. „Es fehlen oft schlichtweg funktionierende Weichenheizungen. Umso ärgerlicher, wenn man sich bei DB Netz sehr viel Zeit lässt, die Weichen wieder in Gang zu setzen“, kritisiert die NWB.

Ärgerlich im Winter waren auch vereiste Bahnsteige, die so gefährlich für die Fahrgäste waren, dass die DB eine Sperrung oder Teilsperrung veranlasste. Und Teilsperrung bedeutete, dass Fahrgäste nur in ein Fahrzeug einsteigen konnten, selbst wenn die NWB mit drei aneinander gekuppelten Fahrzeugen gefahren ist. Ergebnis: Verspätung wegen langer Einsteigezeiten und Enge in den Fahrzeugen für die Fahrgäste.

Aber auch rein organisatorische Gründe hindern die NWB immer wieder an einer planmäßigen Befahrung der Strecken, zum Beispiel, weil morgens die Fahrdienst- und Stellwerksleiter nicht rechtzeitig vor Ort sind „Wir fordern – wie bei unseren eigenen Lokführern üblich – von der DB im Winter einen früheren Dienstantritt, damit z. B. frühzeitig Weichenheizungen eingeschaltet werden“, so die NWB.

Ganz dramatisch sieht die NordWestBahn die Infrastruktur auf der Linie RE 10 zwischen Kleve und Düsseldorf getroffen. Nicht weniger als 1.500 Stre-

ckenstörungen haben die Mitarbeiter des Unternehmens dort im Jahr 2010 gezählt: Schranken funktionieren nicht, Signale fallen aus, über Monate behindern Langsamfahrstellen den Verkehr. „Das sind im Schnitt vier Streckenstörungen am Tag! Das erschwert es uns immens, den Fahrplan im 30-Minuten-Tag verlässlich einzuhalten“, so die NWB-Geschäftsführung.

Auch auf den elektrifizierten Strecken im Netz der Regio-S-Bahn rund um Bremen kam es zum Jahresende zu massiven Störungen der Infrastruktur. So fielen wichtige Stellwerke an größeren Stationen wie Delmenhorst aus, die Hubbrücken über die Hunte in Oldenburg und Elsfleth waren über Stunden eingefroren und zahlreiche Weichen waren morgens festgefroren.

Besonders ärgert die NordWestBahn, dass offenbar für den Fernverkehr Sonderregeln im winterlichen Verkehr gelten. Auf den Strecken Osnabrück – Bremen und Hannover – Bielefeld wurden wiederholt pünktliche Züge der NWB in Abstellgleise rangiert, um dort bis zu 15 Minuten auf die Überholung durch verspätete IC zu warten. Bei der NWB kommt der Verdacht auf, dass Strecken privater Betreiber durch DB Netz einen schlechteren Service erhalten als Strecken für DB-Züge.

Die Mängelliste der NordWestBahn ist lang. Regelmäßig hat das Unternehmen die verschiedenen Problemfelder mit den Kollegen von DB Netz diskutiert. Die Verantwortlichen der DB Netz vor Ort, so die Erfahrung, zeigen Verständnis und sind zu einer guten Zusammenarbeit bereit. Strukturelle Probleme oder Investitionsstaus können sie aber auch nicht lösen. Und zu konkreten, verbindlichen Lösungen zu kommen, setzt die Geschäftsleitung der NordWestBahn nun auf die Drohung der Zurückhaltung der nächsten Millionenzahlung. Die NWB

wird außerdem die Bundesnetzagentur, das Eisenbahnbundesamt und das Bundesverkehrsministerium einschalten, um sicher zu stellen, dass die DB ihren Verpflichtungen zur Infrastruktur nachkommt.

Kommentar von David van der Grinten

PRO BAHN kann sich den Ausführungen der NordWestBahn nur anschließen. Die Infrastrukturmängel auf dem RE10 und auch auf dem RB31 sind teilweise gravierend. Wir haben dieses Thema bereits auf unserer ersten Vorstandssitzung in diesem Jahr besprochen. Um den Betriebsablauf zu verbessern ist neben der Instandsetzung der Schieneninfrastruktur auch eine Bestellung zusätzlicher Triebwagen notwendig. Nach unserer Meinung sind die Kapazitäten auf dem RE10 im Berufsverkehr, vor allem zwischen Kempen und Krefeld, ausgeschöpft. Die bis-

her bestellten Triebwagen beruhen auf Fahrgastzahlen aus dem Jahr 2007. Diese sind mittlerweile überholt, was der Aufgabenträger VRR inzwischen ebenfalls festgestellt hat. Zusätzlich wurde nur ein Reservetriebwagen bestellt, was für eine Linie wie die RE10 schlichtweg zu knapp bemessen ist. Das bedeutet, wenn sich mehr als ein Triebwagen in der Werkstatt befindet, wird unter Bestellung gefahren. PRO BAHN sieht eine Verschärfung dieses Problems für die nächste Zeit. Erstens sind die Benzinpreise nach der Wirtschaftskrise wieder sehr hoch gestiegen und zweitens wird die Einführung des VRR-Tarifs am 1. Januar 2012 in den Kreisen Kleve und Wesel zu weiterem Fahrgastzuwachs führen. Wir werden daher in nächster Zeit den Dialog mit dem Aufgabenträger VRR suchen müssen.

Mehr RE für ganz NRW?

Von Detlef Neuß

Mit dem Tausch des RE 2 gegen den RE 11 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 wurde unbestritten der Tatsache Rechnung getragen, dass es auf der Strecke Duisburg – Düsseldorf – Köln erhebliche Kapazitätsengpässe gibt, die jetzt abgemildert wurden. Dem Wunsch des Münsterlandes an eine bessere Anbindung an die Landeshauptstadt und den Flughafen Düsseldorf wurde ebenfalls entsprochen.

Aber bringen diese Änderungen wirklich mehr RE für ganz NRW? Für den linken Niederrhein sicher nicht. Die Fahrt nach Münster dauert jetzt von Krefeld und Mönchengladbach aus, laut Fahrplanauskunft 30 Minuten länger. Bessere Umsteigemöglichkeiten in Duisburg und Essen sind nur mit Glück erreichbar, sind aber nicht garantiert. Auch kommt

es auf der Strecke immer wieder zu Verspätungen, die jedoch nicht im Internet angezeigt werden, da der RE 11 in Duisburg eine andere Zugnummer bekommt. Eine Übertragung der Verspätung auf die neue Zugnummer scheint zur Zeit nicht zu funktionieren.

Noch fahren auf der RE moderne Doppelstockwagen, da die neuen umgebauten 425er-Triebwagen erst nach Ostern fertig werden sollen. Es gab beim Umbau Schwierigkeiten. In Einzelfällen kamen auch alte 425er zum Einsatz, was sofort zu massiven Beschwerden der Fahrgäste führte. Da der Einsatz des ET 425 auf dieser Strecke vertraglich vereinbart wurde, werden uns die schönen neuen Doppelstockwagen jedoch kaum erhalten bleiben. Trotzdem sollte man noch einmal über das eingesetzte Wagenmaterial nachdenken.

Eine wirkliche Verbesserung der Anbindung des linken Niederrheins an das östliche Ruhrgebiet ist nicht erkennbar. Schon jetzt sind Hamm und Dortmund von Mönchengladbach aus ausreichend angebunden. Lediglich Viersen, Krefeld, Krefeld-Uerdingen und Rheinhausen erhalten nun eine Direktverbindung nach Hamm und Dortmund. Zwar ist die Fahrt mit der RE 11 nach Dortmund um 15 Minuten kürzer, den meisten Fahrgästen genügt jedoch eine Direktverbindung nach Essen, die aber auch mit dem RE2 bestand. Der Zeitvorteil kommt also nur wenigen Fahrgästen zu gute. Auch der schlechte Anschluss bei der Verbindung Mönchengladbach – Kleve und in Gegenrichtung in der Schwachverkehrszeit, den es schon seit

der Einführung des ITF 2 gibt, besteht weiter, da der RE 11 zwischen Duisburg und Mönchengladbach die selbe Fahrplantrasse benutzt, wie der RE 2. Hier entstehen lange Wartezeiten für die Fahrgäste.

Insgesamt erscheint die Personengruppe, die von der neuen Regelung profitiert kleiner, als die jener Fahrgäste die eine Direktverbindung nach Münster bevorzugen. Die alte Verbindung war auch von touristischem Reiz. Es sollte also noch nachgebessert werden. Vor allem bei den Anschlüssen in Krefeld an den RE 10 sowie in Duisburg oder Essen an die Züge nach Münster, damit der linke Niederrhein nicht die Zeche für die Verbesserungen auf der rechten Rheinseite zahlen muss.

Kurs 21-Grenzlandgespräche in Breyell

Von Detlef Neuß

Am 3. November fand in der Stadtbibliothek in Breyell eine interessante Diskussion zum Thema: Zukunft des Schienenverkehrs am linken Niederrhein statt. Der Veranstalter der Diskussion war die Kreisvolkshochschule in Viersen in Zusammenarbeit mit der Rheinischen Post und dem Europe Direct-Informationszentrum Mittlerer Niederrhein. Die Leitung des Gesprächs hatte Ludger Peters von der Rheinischen Post. Weitere Gäste waren: Dr. Marcus Optendrenk von der Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen, Bernd Neffgen von der IHK Mittlerer Niederrhein, Theo Stroeken als Vorsitzender der Unternehmerschaft Venlo sowie der Technische Dezernent der Stadt Viersen, Gerd Zenses.

Alle Beteiligten waren sich darüber einig, dass in unserer Region der grenzüberschreitende Personennahverkehr erhebliche Lücken aufweist, teilweise gar nicht vorhanden ist. So war es auch

nicht weiter verwunderlich, dass sich alle für eine Verlängerung der S28 über Viersen bis Venlo aussprachen. Ebenfalls wurde der zweigleisige Ausbau der Strecke Dülken – Kaldenkirchen gefordert. Einige der anwesenden Zuhörer hatten Bedenken, hierdurch könnte die Lärmbelastung für die Anwohner steigen. Der meiste Lärm entsteht jedoch beim Anhalten und Anfahren der Güterzüge. Dies würde durch die Zweigleisigkeit der Strecke erheblich gemildert.

Herr Stroeken wies darauf hin, dass in der Region um Venlo in den nächsten Jahren etwa 10.000 bis 15.000 Arbeitsplätze entstehen, die auch für deutsche Arbeitnehmer attraktiv sind. Hierfür wird eine Verbesserung des grenzüberschreitenden Nahverkehrsangebots dringend benötigt. Gerade unsere niederländischen Nachbarn wünschen sich bessere Fern- und Nahverkehrsverbindungen nach Köln und Düsseldorf sowie in die Städte am linken Niederrhein.



Sehr interessant waren auch die Ausführungen von Herrn Neffgen zur Verkehrsentwicklung in unserer Region bis zum Jahr 2025. So wird bundesweit mit einem erheblichen Anstieg des Warentransportaufkommens von bis zu 70% gerechnet. Das Meiste davon auf der Straße. Am linken Niederrhein könnten sogar 90% Steigerung erreicht werden. Grund dafür ist unter anderem ein deutlicher Anstieg des Transferverkehrs. Was dies für den Individualverkehr, vor allem für Berufspendler, die mit dem eigenen PKW zur Arbeit fahren bedeutet, kann man sich vorstellen. Ein Ausbau des Schienennahverkehrs würde hier zu einer erheblichen Entlastung führen.

Einigkeit bestand in der Gesprächsrunde auch darüber, dass man auf die Viersener Kurve verzichtet, da ein Ausbau dieser Trasse den Ort in zwei Teile spalten würde. Die Lärmschutzwände, die für diese Trassenführung unumgänglich wären, hätten die Optik einer Berliner Mauer, eine unterirdische Trassenführung wäre zu teuer.

Abschließend kann man den Gesprächsteilnehmern bestätigen, dass sie die Zukunftsprobleme und die sich daraus ergebenden Notwendigkeiten erkannt haben. Ob Land und Bund für die Umsetzung des ÖPNV-Ausbaus auch die nötigen Geldmittel zur Verfügung stellen, steht in den Sternen.

RVN: Neuer SB 7, Verschlechterung bei der 72

Von David van der Grinten

Seit dem Fahrplanwechsel verkehrt der SB7 im Stundenwechsel montags bis freitags mit der Linie 67 zwischen Geldern und Wesel über Issum und Alpen. Zwar werden keine zusätzlichen Fahrten zwischen Alpen und Wesel angeboten, aber die bisherigen Fahrplanlücken zwischen Geldern und Alpen geschlossen. Der zweistündlich fahrende SB7 ist 12 Minuten schneller zwischen Geldern und Wesel unterwegs, da nicht mehr über Menzelen und Ginderich gefahren wird. Während Ginderich weiterhin gut mit dem SB 6 an Wesel angebunden ist, verschlechtert sich das Angebot für Menzelen drastisch.

Ein Ausbau des Fahrtangebots, gerade im Spät- und Wochenende, wurde nicht vorgenommen, was aus unserer Sicht längst notwendig gewesen wäre, da eine Alternativlinie zwischen den zwei Städten nicht existiert und somit Fahrten in der Nebenverkehrszeit nur mit teilweise erheblichen Umwegen möglich sind. Die letzte Verbindung fährt ab

Geldern montags bis freitags um 19.35 Uhr und samstags bereits um 15.35 Uhr ab. Die letzten Verbindung verlässt Wesel Bahnhof montags bis freitags bereits um 18.38 Uhr und samstags bereits um 14.35 Uhr (zusätzliche Fahrt um 18.35 Uhr noch bis Alpen). Sonntags verkehren nur fünf Fahrten zwischen Wesel und Alpen. Es bleibt abzuwarten, wie das neue Angebot von den Fahrgästen angenommen wird.

Die Linie 72 zwischen Wesel und Raesfeld über Hamminkeln-Brünen wird jetzt samstags gar nicht mehr bedient. Nach Brünen, Marienthal und Havelich kann jetzt nur noch über Hamminkeln und weiter mit dem Anruf-Sammel-Taxi (AST) gefahren werden. Auch auf dem anschließenden Fahrtabschnitt der Busse zwischen Raesfeld und Schermbeck (als Linie 71) entfällt die Bedienung an Samstagen, wird aber als TaxiBus weiter angeboten, so dass weiterhin Fahrmöglichkeiten von Wesel nach Raesfeld über den SB 21 bestehen.

Vermischtes

Zug der Erinnerung

Die Ausstellung in historischen Eisenbahnwaggons erinnert an das Schicksal deportierter Kinder und ist schon seit 2007 in Deutschland und Polen unterwegs.

Im März und April macht er Station in unserem RV-Gebiet:

Mönchengladbach: 10.-12. März

Viersen: 13.-15. März

Krefeld: 20.-22. März

Viele weitere Informationen unter

www.zug-der-erinnerung.eu

Verkehrsforum

Der Landesverband plant für den 2.4.2011 in Düsseldorf zusammen mit dem VCD-Landesverband ein Verkehrsforum zum Thema „**Eisenbahn und Politik – gestern und heute**“.

Näheres in Kürze auf der Website www.probahn-nrw.de.

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

E-Mail: bg1@probahn-niederrhein.de

BG 2: Hubert Dieregswiler

Schopenhauerstraße 3, 47447 Moers

Tel: 02841-32382

E-Mail: bg2@probahn-niederrhein.de

BG 3: offen

BG 4: Dipl.-Ing. Frank Michalzik

Bahnhofstraße 85 a, 46499 Hamminkeln

Tel: 02857-915992

E-Mail: bg4@probahn-niederrhein.de

BG5: offen

BG 6: Detlef Neuß

Stapper Weg 94, 41199 Mönchengladbach

Tel: 02166-10560/01705853246

E-Mail: bg6@probahn-niederrhein.de

Schatzmeister: Martin Wenzel,

Winkelhauser Str. 140, 47228 Duisburg

Tel: 02065-839069 u. 0211-49742350 (Büro)

E-Mail: schatzmeister@probahn-niederrhein.de

Schriftführer:

Roland Stahl, Myllendonker Straße 52

41065 Mönchengladbach

Tel: 02161-650914

E-Mail: schriftfuehrer@probahn-niederrhein.de

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.: Roland Stahl, Myllendonker Straße 52, 41065 Mönchengladbach

niederrhein-info@probahn-niederrhein.de

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht die Meinung der Redaktion wieder!

Redaktionsschluss: 12. Februar 2011

Nächste Ausgabe: Anfang April 2011

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

Einsendeschluss: Mitte März 2011

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

Februar 2011		
		Krefeld, Treffen nach besonderer Vereinbarung 3
Di 08.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch 1
Di 08.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof 4
Do 10.	19.00	Moers, „Artemis“, Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, nach der Ampel 2. Haus auf der linken Seite. 2
Di 15.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof Hof (aus Hbf rechts, dann erste Möglichkeit rechts um die Ecke; am Überlandbusbahnhof) 6
Mo 21.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle, 47058 Duisburg, Mülheimer Str. 91 (Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min. Fußweg vom Hbf). 5
März 2011		
		Kein regelmäßiges Treffen 3
Di 12.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch 1
Di 12.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof 4
Di 01.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch 1
Di 01.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof 4
Do 10.	19.00	Moers, „Artemis“, 2
10.-12.		„Zug der Erinnerung“ in Mönchengladbach
13.-15.		„Zug der Erinnerung“ in Viersen
Di 15.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder 6
20.-22.		„Zug der Erinnerung“ in Krefeld
Mo 21.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle, 5
April 2011		
		Kein regelmäßiges Treffen 3
Sa 2.		Verkehrsforum „Eisenbahn und Politik – gestern und heute“. Düsseldorf Siehe www.probahn-nrw.de L V
Di 12.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch 1
Di 12.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof 4
Do 14.	19.00	Moers, „Artemis“, 2
Mo 18.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle, 5
Di 19.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder 6
Mai 2011		
		Kein regelmäßiges Treffen 3
Di 10.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch 1
Di 10.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof 4
Do 12.	19.00	Moers, „Artemis“, 2
Mo 16.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle, 5
Di 17.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder 6

Der Terminplan ist gültig von Februar bis Mai 2011
 Alle Termine und aktuelle Änderungen auch im Internet unter
www.probahn-niederrhein.de/termine