

PRO BAHN



REGIONALVERBAND
NIEDERRHEIN e.V.

NiederRheininfo

Nr. 3/2013

Oktober 2013 – Dezember 2013

28. Jahrgang

www.probahn-niederrhein.de



Die RE 10 im Düsseldorfer Hbf

Inhalt:

Vorwort

So steht also zu befürchten, dass uns das Thema RE 10 noch einige Jahre beschäftigen wird und es wird wohl auch vorerst noch heißen: Im Westen nichts Neues.

Neue Intercity-Verbindung am linken Niederrhein

Rock – Round Table 2

Protokoll der RV-Jahresversammlung

Vermischtes

Termine

Vorwort

Detlef Neuß

Nach der Jahresversammlung des RV Niederrhein stand fest, der alte Vorstand wurde im Amt bestätigt.

Deshalb möchten wir uns an dieser Stelle für das entgegengebrachte Vertrauen bedanken. Da einige von uns jetzt auch in verantwortlicher Position im Landesvorstand tätig sind, haben wir ausreichen Ar-

beit. Wir werden aber auch weiterhin bemüht sein, unsere Arbeit im Regionalverband in gewohnter Weise fortzusetzen.

Bedanken möchten wir uns auch bei Roland Stahl, der dem Vorstand des Regionalverbands lange Zeit als Mitglied und Schriftführer gedient hat, und der jetzt den Wunsch geäußert hat, aus gesundheitlichen Gründen etwas kürzer zu treten.

RE 10 – Im Westen nichts Neues

Von Detlef Neuß

An dem Tag, an dem der Hauptprotagonist des Buches von Erich-Maria Remarque fällt, meldet die oberste Heeresleitung: Im Westen nicht Neues.

Dabei fühlt man sich ein wenig an die Zustände während der Hauptverkehrszeit beim RE 10 zwischen Kleve und Düsseldorf erinnert. Besonders schlimm ist es auf dem Abschnitt Krefeld – Kempen. Überfüllte Züge, Pannen und Probleme beim Schienenersatzverkehr gehören zum Alltag der Pendler auf dieser Strecke. Trotzdem sind sowohl der VRR als auch die in der Verantwortung stehenden Kempener Politiker der Meinung, es gäbe auf dieser Linie keine größeren Probleme. Die Strecke sei im Mittel nicht stärker belastet als andere auch. Rein statistisch betrachtet mag dies sogar stimmen. Es ist jedoch eine Statistik nach dem Prinzip: Wenn ich auf einer heißen Herdplatte sitze und meine Füße in einem Eisblock stecken, haben meine Knie Wohlfühltemperatur. Der Erfolg hat bekanntlich viele Väter, der Misserfolg nur einen und der scheint für viele festzustehen: die Nordwestbahn. Aber diese Schuldzuweisung greift zu kurz, auch wenn die NWB sicher für so manches Defizit verantwortlich gemacht werden kann. Fehlen Fahrzeuge ist dies die Schuld der NWB, fährt der Zug wie bestellt und ist trotzdem überfüllt, ist dies die Schuld des Aufgabenträgers, also der Politik die den Zug in diesem Umfang und Takt über den Zweckverband VRR so bestellt hat. Für

Mängel an der Strecke liegt die Schuld bei der DB Netz.

Eine Lösung des Problems ist keineswegs einfach. Da der Streckenabschnitt Kleve – Kempen nicht elektrifiziert ist, ist die Auswahl für das Wagenmaterial begrenzt. Diesellokgetriebene Doppelstockwagen könnten das Kapazitätsproblem zwar lösen, sind jedoch langsamer als die verwendeten Triebwagen des Fabrikats LINT 41H. Da viele Bahnhöfe auf der Strecke lediglich über eine Bahnsteiglänge von 150 m verfügen, kann man die Züge auch nicht beliebig verlängern. Blicke die Forderung nach Entlastungszügen während der Hauptverkehrszeit. Aber auch hier gibt es Probleme. Gerade während der Hauptverkehrszeit ist der Streckenabschnitt Neuss – Düsseldorf als auch der Düsseldorfer Hauptbahnhof fast vollständig ausgelastet. Und nicht nur die Kempener möchten zusätzliche Entlastungszüge auf dieser Strecke; auch in Grevenbroich wünscht man sich einen dichteren Takt. Geplant ist auch noch eine Fernverkehrsverbindung von Eindhoven über Venlo – Mönchengladbach – Neuss nach Düsseldorf. Hier noch einen zusätzlichen Entlastungszug der RE 10 unterzubringen wird sicher nicht leicht. Ein Lückenschluss Kleve – Nimwegen, verbunden mit durchgehendem zweigleisigen Ausbau und der durchgehenden Elektrifizierung der Strecke könnte viele Probleme lösen. Aber bis dieses Projekt tatsächlich praktisch umgesetzt wird, dürften viele der

heutigen Pendler entweder im Ruhestand sein oder sie sind längst wieder auf den eigenen PKW umgestiegen.

Bei einem von der Kempener SPD veranstalteten Bürgertreff zu diesem Thema wurden die Probleme der Pendler deutlich. Zu diesem Thema fand auch eine Bürgerversammlung mit Vertretern von DB AG, NWB, VRR und Politik in Kempen statt,

über die wir in der nächsten Ausgabe ausführlicher berichten werden. Zwar wurde Besserung gelobt, kurzfristige Lösungen konnten jedoch auch hier nicht in Aussicht gestellt werden.

So steht also zu befürchten, dass uns das Thema RE 10 noch einige Jahre beschäftigen wird und es wird wohl auch vorerst noch heißen: Im Westen nichts Neues.

ÖPNV-Zukunftskommission fordert Umdenken

Von Rainer Engel

Die vom Landtag NRW bestellte ÖPNV-Zukunftskommission fordert ein Umdenken in der Landespolitik, das weit über die reine Verkehrspolitik hinausgeht. Am 30. August 2013 hat die Kommission ihren Bericht an Verkehrsminister Michael Groschek übergeben. PRO BAHN hat an diesem Bericht mitgewirkt und entscheidende Impulse gegeben, die auch für den Niederrhein von Bedeutung sind.

Vom Landtag berufen

Die ÖPNV-Zukunftskommission NRW wurde im Februar 2012 vom Landtag NRW berufen. Eineinhalb Jahre lang haben Experten aus Wissenschaft, Verkehrsverbänden, Organisationen und Fahrgastvertreter beraten. Mit dabei war für den Fahrgastverband PRO BAHN Rainer Engel aus Detmold, einziges Mitglied aus Ostwestfalen-Lippe. Die Beteiligung von Fahrgastvertretern - für den VCD war Iko Tönjes dabei - hat der Arbeit wesentliche Impulse gegeben, was auch in der Langfassung unter dem Stichwort „Bürgerbeteiligung“ ausdrücklich als positiv erwähnt wird. In großer Einmütigkeit hat die Kommission unter der Leitung der Vorsitzenden Gisela Nacken (Grüne) und Wolfgang Röken (SPD) den Schlussbericht verabschiedet. War der erste Anlass der Berufung der Kommission noch das Bedürfnis der Landespolitiker, eine Antwort auf die Frage zu erhalten, wie der ÖPNV besser und billiger zu organisieren sei, so kristallisierte sich im Laufe der

Arbeit heraus, dass der öffentliche Verkehr eine deutlich bessere Stellung im Gesamtsystem der Landes- und Bundespolitik erlangen muss, um den Herausforderungen der Zukunft gerecht zu werden - nicht nur in Bezug auf Bahnen und Busse, sondern auf die Mobilität der Bürger insgesamt, der Forderung nach Teilhabe benachteiligter Bürger, der Veränderungen der Demografie und der Anforderungen der Umweltpolitik. Das Ergebnis ist ein Bericht, das als zukunftsweisendes Kompendium über die Entwicklung der Mobilität im größten Ballungsraum Deutschlands, aber auch im ländlichen Raum gelten kann.

Die organisatorische Begleitung und die Schlussredaktion lag in den fachkundigen Händen der Beratungsunternehmen Rail&Bus, Düsseldorf und KCW, Berlin.

Die wesentlichen Ergebnisse der ÖPNV-Zukunftskommission NRW wurden in zehn Kernthesen festgehalten und werden hier gekürzt und kommentiert wiedergegeben. Originaltexte sind *kursiv* gesetzt. Konkrete Empfehlungen sind in den ausführlichen Thementexten in der Kurz- und Langfassung zu finden, einige Forderungen nur in der Langfassung.

Mehr öffentlicher Verkehr

Die Mobilität der Bürger kann nach Auffassung der Kommission nur durch eine Ausweitung des ÖPNV erreicht werden. Nur so sind gleichzeitig Klima- und Umweltschutzziele, wirtschaftliche Ziele und soziale Ziele zu erfüllen. Dies setzt ein attraktives und optimiertes Leistungsangebot im ÖPNV voraus, das eine 50- bis 100%-ige Steige-

zung der ÖPNV-Verkehrsleistung ermöglicht. Dafür fordert die Kommission eine klare politischer Priorisierung des ÖPNV ein. Als „Frontalangriff“ auf die bisherige Politik wird diese Forderung allerdings wenig Erfolg haben. Die Kommission hat daher viele detaillierte Einzelforderungen entwickelt, die diesen Durchbruch möglich machen können. Während die Nachfragesteigerung, die wesentlich von der Entwicklung der Kosten des Autoverkehrs (Energiepreise, Kostenwahrheit) abhängen wird, in den Ballungen Engpässe verschärfen oder neu schaffen wird, ist auf mäßiger belasteten Verbindungen eine Steigerung der Wirtschaftlichkeit zu erwarten, wenn die Qualitätsanforderungen eines konkurrenzfähigen Angebots erfüllt werden.

Integrierte Mobilitätsplanung

Eine integrierte Mobilitäts- und Verkehrsplanung muss künftig auf Landes-, überörtlicher und lokaler Ebene verkehrsträger-spezifische Einzelplanungen ersetzen und alle Verkehre gesamthaft berücksichtigen. Damit meint die Kommission etwas völlig anderes als die bereits zu Grabe getragene „Integrierte Gesamtverkehrsplanung“: eine Planung, die bereits bei der Verkehrserzeugung ansetzt und die daraus folgenden Mobilitätsbedürfnisse der Bürger gesamthaft berücksichtigt. *Eine solche Mobilitätsplanung ist mit der (strategischen) ÖPNV-Planung sowie Raum-, Siedlungs-, Finanz- und Fachplanungen (insbesondere Bau- und Schulplanung) zu verzahnen.* Zwar ist das Wissen, dass bereits bei der Verkehrserzeugung angesetzt werden muss, bei Raum- und Siedlungsplanern längst Standard, aber bisher nicht in die politische und organisatorische Praxis umgesetzt. Dass die Zukunftskommission diese Forderung aufgenommen hat und in den politischen Raum trägt und die Forderung mit konkreten Handlungsforderungen unterlegt, ist geradezu revolutionär und wird Eingriffe in Rechtsbereiche wie das Bau- und Schulrecht erfordern, die weit abseits der Verkehrsgestaltung zu liegen scheinen. Auch diese Forderung ist gerade dort von großer Bedeutung, wo die Verkehrsnachfrage

schwächer wird, wo Schul- und andere Standorte wesentlich für die Verkehrsnachfrage sind und wo Siedlungen an Bahnstationen neu errichtet werden könnten.

Mobilität für alle

Übergeordnetes strategisches Ziel ist die Sicherstellung der Mobilität aller Einwohner des Landes und die Erreichbarkeit aller relevanten Alltagsziele auch ohne eigenes Auto. Die Kommission fordert ein, dass Mobilitätsdefizite zu benennen und - verkehrsmittelübergreifend - zu verringern sind, und berührt damit einen wunden Punkt der bisherigen Landespolitik: Während Straßen überallhin führen und Autobesitzer jederzeit überall hinfahren können, gilt das nicht für alle Bürger, die nicht über individuelle Verkehrsmittel verfügen oder sich entschieden haben, eine Fahrt ohne eigenes Auto anzutreten. In den Einzeltexen der Kommission wird klargestellt, dass es sich dabei um ein Problem der sozialen Teilhabe handelt. Bislang wurde das Thema der sozialen Teilhabe nur partiell und allenfalls auf kommunaler Ebene diskutiert. Dass vom Land (und auch vom Bund) gefordert wird, dass diese für die umfassende Mobilität Verantwortung übernehmen müssen, ist neu und ebenfalls revolutionär. Wer weiter draußen auf dem Lande wohnt, weiß wovon die Rede ist: Der letzte Zug, der letzte Bus fährt oft viel zu früh. Anruftaxis fahren nur bis zur Stadtgrenze. Als Beispiel sei hier Wegberg-Dalheim vor den Toren von Mönchengladbach genannt. Dorthin fährt der letzte Zug um 20.32 Uhr, das Anruftaxi von Mönchengladbach fährt nicht über die Stadtgrenze.. Von Bildungs- und Kulturveranstaltungen am Abend sind die Bürger genauso ausgeschlossen wie vom Anschluss an Fernverkehrszüge, wenn man nicht sehr zeitig startet. Den Bürgern von Bocholt geht es nicht besser, auch hierher fährt der letzte Zug von Wesel aus viel zu früh.

Leistungsfähige Infrastrukturen

Dass für die Gewährleistung der Mobilität leistungsfähige Infrastrukturen eine zwingende Grundvoraussetzung ist, ist dort, wo

der öffentliche Verkehr eigene Infrastrukturen hat, eine Binsenweisheit. Hier liegt indessen der wesentliche Finanzbedarf. Dass die bisherigen Finanzierungssysteme nicht einmal den Erhalt der Infrastruktur sichern, spricht sich auch in allerletzter Zeit herum. Insoweit stehen die Forderungen der Kommission im Einklang mit den neuesten Forderungen der Politik nach mehr Geld.

Doch dabei bleibt die Kommission nicht stehen: *Das Erschließen neuer Finanzierungsinstrumente (ggf. in einer Fondslösung) hält die Kommission für eine zukunftsfähige Finanzierung der Infrastruktur für unumgänglich.* Die umfangreichen Details hierzu können hier nicht dargestellt werden.

Die Kommission spricht auch an, dass die Straßen in NRW dem ÖPNV dienen müssen und dass diese Aufgabe nur unzureichend gesetzlich verankert ist. So müssen Kommunen, die auf Landesstraßen Verbesserungen für den ÖPNV erreichen wollen, hierfür dem Land die Kosten erstatten, weil der Landesbetrieb Straßen dafür „nicht zuständig“ ist. So kann es nicht bleiben.

Kostenwahrheit als Anschub

Aus Gründen der sozialen Fairness und des Verursacherprinzips ist eine stärkere Beteiligung der indirekten Nutznießer und Kostenverursacher im Verkehr an der Finanzierung des ÖPNV nötig. Parallelförderungen unterschiedlicher Verkehrsträger widersprechen dem Ziel eines integrierten Verkehrssystems und sollten daher in Zukunft unterbleiben. Die Internalisierung von externen Kosten im Verkehr wird von der Kommission ebenfalls eingefordert, doch es ist den Experten klar, dass hier Weichen auf der Ebene der EU und des Bundes gestellt werden müssen. Die Kommission sagt aber unmissverständlich, dass dadurch direkt und indirekt die Finanzierung des ÖPNV deutlich verbessert werden kann.

Mobilität gesamthaft organisieren

Angesichts sich verändernder Kundenbedürfnisse muss der ÖPNV seine Rolle als multi- und intermodaler Mobilitätsdienstleister für eine einfach zugängliche Mobilität

unter Nutzung aller verfügbaren Verkehrsmittel (weiter) entwickeln und ausbauen, um eine nahtlose Mobilität von Haus zu Haus („Tür-zu-Tür-Bedienung“) sicherzustellen. Diese Forderung richtet sich in erster Linie an die Verkehrsunternehmen, ist aber durch das Land als eigene Aufgabe zu begreifen. Das Land muss daher nach Auffassung der Kommission antreiben, fördern und Know-how zur Verfügung stellen. Bisher hat das Land immer sehr schnell und einfach auf die kommunale Selbstverwaltung verwiesen und zu wenig selbst dafür getan. Am Niederrhein weiß man sehr gut: Eigenmächtige Planungen der Busunternehmen, schlecht angepasste Anrufdienste und ähnliche Mängel sind hier an der Tagesordnung und zeigen so manchem Bürger, dass man ohne Auto gar nicht auskommt. So verstopfen denn auch vor allem Autos aus dem „ländlichen Raum“ die Straßen nach und in Duisburg und Düsseldorf.

Der Fahrgast im Mittelpunkt

Der Fahrgast muss noch stärker in den Mittelpunkt gerückt werden, um unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden und nachfragegerechte Angebote zu schaffen. Auch diese Forderung ist trivial, aber die Experten verweisen zu Recht darauf, dass nur ein Angebot, das auch angenommen wird, die notwendigen Effekte erzeugt. Dem dient auch mehr direkte Bürgerbeteiligung bei der ÖPNV-Planung und -Gestaltung, doch diese Forderung findet sich nur in der Langfassung des Berichts. Aber die Kommission rät der Politik auch, die Kommissionsarbeit nicht mit der Entgegennahme des Berichts zu beenden, sondern mit der Bildung eines ÖPNV-Beirats auf Landesebene fortzuführen.

Qualifiziertes Regionalnetz

Ein erhebliches Defizit der Landespolitik spricht die Kommission mit dieser Forderung an: *Für ganz NRW soll ein qualifiziertes Regionalnetz im ÖPNV definiert werden, das mit Garantieangeboten hinterlegt ist, um für die Bürger die Erreichbarkeit ihrer Ziele zu sichern, auch z. B. abends oder*

dann, wenn kein Pkw zur Verfügung steht. Das Regionalnetz soll aus dem SPNV-Schienennetz, den bedeutsamen ÖSPV-Schienenwegen und einem dem Schienenverkehr qualitativ ähnlichen (überregionalen Busnetz) bestehen. Jeder, der in den weiter entfernten Landesteilen wohnt, kann nachvollziehen, was es heißt, wenn der letzte Zug oder Bus zu früh fährt und größere Entfernungen mit dem Taxi zurückgelegt werden müssen. Schon eine Taxifahrt über mehr als 15 Kilometer kostet mehr als ein Ticket durchs ganze Land. Diese Forderung ist daher ein Teil der Forderung nach umfassender Gewährleistung der gesellschaftlichen Teilhabe. Dass die Ausgestaltung im Detail auf der Ebene der Aufgabenträger liegen muss, stellt die Kommission klar, weist dem Land aber ebenso klar die Aufgabe zu, den Rahmen dafür zu schaffen, dass die Aufgabe erfüllt wird. Das heißt auch: Zielvorstellungen entwickeln und Defizite benennen. So sollte beispielsweise die Zuständigkeit für die Planung von Eckpunkten von wichtigen Busverbindungen, etwa zwischen Wesel und Geldern, zwischen Emmerich und Nijmegen oder Bocholt und Münster bei den SPNV-Aufgabenträgern liegen, und es wäre Aufgabe des Landes, das betreffende Netz zu definieren, Lücken aufzudecken und deren Beseitigung zu fördern.

Bessere flexible Bedienungsformen

Ebenso bleibt die Kommission auch nicht dabei stecken, flexible Bedienungsformen als Notnagel für das flache Land zu begreifen: *Dort, wo vor Ort Linienverkehr wegen geringer Nachfragepotenziale nicht wirtschaftlich betrieben werden kann, müssen flexible Bedienungsformen weiterhin Mobilität sichern. Vernetzte Mobilitäts-, Informations- und Dispositionsangebote sind zu schaffen und zu koordinieren. Aus dem Nebeneinander von Fahrdiensten sozialer Träger und des ÖPNV ist ein gemeinsames, effizientes Angebot zu gestalten.* Auch diese letztere Forderung ist Neuland in NRW: Zu viele soziale Fahrdienste mit sehr unterschiedlichen Benutzungsbedingungen und unterschiedlichen Finanzierungsträgern

sind heute noch im Lande unterwegs. Auch am Niederrhein wäre in der Flächenbedienung noch viel mehr möglich als heute, wenn besser organisiert würde.

Mehr Mobilitätsmanagement

Auch im Mobilitätsmanagement muss das Land nach Auffassung der Kommission anleitende Aufgaben übernehmen. *Das Land wird aufgefordert, Kommunen, Verkehrsunternehmen und die Wirtschaft zu einer Ausschöpfung ihrer jeweiligen Handlungsmöglichkeiten im Mobilitätsmanagement zu bewegen. Sollte das Prinzip, dass Verkehrserzeuger eine Mitverantwortung für die Lösung der Verkehrsprobleme haben, nicht auf freiwilliger Basis umsetzbar sein, sind ggf. ordnungspolitische Maßnahmen zu ergreifen.*

Organisation weiterhin kommunal

Zu dem politisch umstrittenen Thema der SPNV-Organisation kommt die Kommission zu einem eindeutigen Ergebnis: *Für eine noch bessere Ausgestaltung des Leistungsangebotes sind wenige organisatorische Anpassungen vorzunehmen. Aus Sicht der Zukunftskommission hat es sich im Grundsatz bewährt, dass die Aufgabenträgerschaft für den öffentlichen Verkehr insgesamt auf der kommunalen Ebene angesiedelt ist. Mit der Zuständigkeit für den SPNV bei heute drei Zweckverbänden ist sichergestellt, dass auch der SPNV lokale Belange berücksichtigt. Einzelne Defizite im Zusammenwirken der SPNV-Aufgabenträger sollten durch bessere Kooperation überwunden werden.*

Fazit

Die Berichte und Empfehlungen der Kommission sind zu einer umfassenden, kaum eine Frage auslassenden Dokumentation des Ist-Zustandes und der Schlussfolgerungen geworden, die aus dem Ist-Zustand zu ziehen sind. Die Forderungen sind konkret und gehen weit über die Forderung nach einer „anderen Verkehrspolitik“ hinaus.

Jetzt wird eine Phase der parlamentarischen Diskussion über die Ergebnisse im

NRW-Landtag folgen. Bereits in der zweiten Hälfte der 90er Jahre hat eine vergleichbare Kommission - die „Enquete-Kommission“ - einen ähnlichen Bericht verfasst, deren Auswirkungen auf die Politik in NRW bis heute spürbar sind. Diese Wirkung ist auch dem Bericht der Zukunftskommission zu wünschen.

Dabei darf es jedoch nicht bleiben. Auch die Bundespolitik wird davon Kenntnis nehmen müssen, und andere Bundesländer sollten sich ein Vorbild an den Arbeitsergebnissen nehmen. Wer Verkehrspolitik verändern möchte, findet hier konkretes Handwerkszeug, das fern von jeder ideologischen Beeinflussung ist. Daher ist dem Bericht eine weit bessere Verbreitung zu wünschen, als die Pressemitteilung des

Verkehrsministeriums ihm hat zuteil werden lassen. Der Fahrgastverband PRO BAHN wird daher die Forderungen der Kommission aufnehmen und in praktische Politik umsetzen.

Download:

www.mbwsv.nrw.de/verkehr/_pdf_container/2013_08_30_OEPNV-Zukunftskommission_Abschlussbericht_Kurzfassung.pdf

www.mbwsv.nrw.de/verkehr/_pdf_container/2013_08_30_OEPNV-Zukunftskommission_Abschlussbericht_Langfassung.pdf

Neue Intercity-Verbindung am linken Niederrhein

Von David van der Grinten

Ab dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember wird Krefeld wieder am Fernverkehrsnetz der Deutsche Bahn angeschlossen sein. Montags bis freitags verkehrt eine neue Inter-City-Verbindung von Aachen über den linken Niederrhein nach Berlin und zurück. Im Dezember 2002 verkehrte der damalige InterRegio letztmals am linken Niederrhein zwischen Aachen und Duisburg. Jetzt kommt eine direkte InterCity-Verbindung in die Bundeshauptstadt zurück. Der Intercity (IC 2222) fährt ab dem 16. Dezember montags bis freitags von Aachen Hbf (Abfahrt um 5.45 Uhr) mit Halten in Herzogenrath, Rheydt, Mönchengladbach, Viersen und Krefeld weiter durch das

Ruhrgebiet nach Berlin. Der InterCity erreicht Berlin um 12.06 Uhr.

In der Gegenrichtung startet der IC 2223 um 13.55 Uhr ab Berlin Hbf und erreicht Aachen Hbf um 19.50 Uhr. Dabei werden auch abends alle genannten Halte am linken Niederrhein bedient. Wie die Bahn mitteilte, wird diese Verbindung zunächst für zwei Jahre angeboten. Für einen dauerhaften Betrieb ist eine ausreichende Nachfrage notwendig, so die Bahn in einer Pressemitteilung weiter.

PRO BAHN begrüßt den ersten Schritt, den linken Niederrhein wieder am Fernverkehrsnetz anzuschließen. Wir hoffen, dass diese umsteigefreie Verbindung über Hannover nach Berlin auch von den Fahrgästen angenommen wird.

Rock – Round Table 2

Von Detlef Neuß

InterCity Den Haag – Eindhoven – Düsseldorf – DUS Airport

Am 13. September 2013 in Düsseldorf

Beim 2. Round Table des RoCK-Projektes in Düsseldorf ging es vor allem um die Fi-

nanzierung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke Dülken – Kaldenkirchen. Die Beseitigung dieses Engpasses ist Grundvoraussetzung für ein Funktionieren dieser Schienenverbindung.

Die Veranstaltung war gut besucht. Anwesend waren Vertreter aus Politik und Ver-

waltung der am Projekt beteiligten Städte, die Beigeordneten der Städte Düsseldorf, Eindhoven und Venlo Dr. Stephan Keller, Joost Helms und Jos Teeuwen sowie Vertreter aus der Wirtschaft und der Fahrgastverbände.

Nach Aussage der Projektplaner bestehen gute Chancen, dass der Ausbau der Strecke Dülken – Kaldenkirchen früher als 2015/16 Eingang in den Bundesverkehrswegeplan findet. Vor allem die Niederländer wünschen sich eine schnelle Verbindung aus den Provinzen Nord-Brabant und Limburg nach Düsseldorf.

Konkrete Planungen zum Wagenmaterial, dass für diese Linie Verwendung finden soll sowie die Frage, wer die Linie letztendlich betreibt, gibt es jedoch nicht. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich bei dieser Zugverbindung um einen IC nach niederländischem Verständnis handeln wird, was eher dem deutschen RE-Format entspricht. Ebenfalls kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt auch noch nicht gesagt werden, ob die Verbindung im Gebiet des VRR auch von Pendlern genutzt werden kann. PRO BAHN vertritt die Ansicht, dass dies zum

wirtschaftlichen Erfolg der Verbindung beitragen würde.

Obwohl es primär bei dem Projekt um den Personenverkehr geht, wurde auch die Bedeutung des Ausbaus der Strecke Dülken – Kaldenkirchen für den Güterverkehr hervorgehoben. Gerade bei einem Ausfall der Verbindung in die Niederlande über Emmerich ist diese Strecke als Bypass wichtig. Der mit dem Ausbau Dülken – Kaldenkirchen in Zusammenhang stehende eingleisige Streckenabschnitt Rheydt – Rheydt-Odenkirchen wurde bei der Planung nicht berücksichtigt, was den Kosten-Nutzen-Faktor auf den traumhaften Wert von 17,7 hochschnellen lässt.

Ein Vertreter von DB-Netz betonte, dass es keine Kapazitätsprobleme im Düsseldorfer Bahnhof und auf dem Streckenabschnitt Neuss Hbf – Düsseldorf Hbf gäbe. Die Meinungen hierüber gehen allerdings auseinander.

Es bleibt jedoch festzustellen, dass es am Niederrhein viel zu wenige grenzüberschreitende Schienenverbindungen in die Niederlande gibt und dass es sich lohnt, das RoCK-Projekt voranzutreiben.

Protokoll der RV-Jahresversammlung

Sitzung am 12.10.2013, Wesel, Kaiserhof, großer Sitzungssaal

Protokollführung: David van der Grinten
Beginn: 16.45 Uhr

Begrüßung und Einführung

Frank Michalzik eröffnet die Jahreshauptversammlung und begrüßt die Teilnehmer.

Als Protokollant wird David van der Grinten einstimmig angenommen.

Wahl eines Versammlungsleiters Detlef Neuß wird zum Sitzungsleiter bestimmt. Es wird festgestellt, dass die Einladung rechtzeitig erfolgte. Detlef Neuß grüßt die Anwesenden im Namen des Landesvorstandes. Da drei Vorstandsmitglieder auch im Regionalvorstand tätig sind, ist ein weiteres Vorstandmitglied nicht angereist.

Geschäftsbericht des Vorstandes

Der Regionalverband Niederrhein stellt den vertretungsberechtigten

Landesverbandsvorstand mit Frank Michalzik, Axel Friese und David van der Grinten. Dazu ist Detlef Neuß neuer Schatzmeister des Landesverbandes.

Das führt zu vielen parallelen Themenbearbeitungen Niederrhein/Land, u.a. der Vertretung beim VRR Marketing & Ticket.

Zur Klärung der Zukunft des Regionalverbandes Rheinland lädt der Landesvorstand NRW die betroffenen Mitglieder zu einer Versammlung nach Düsseldorf ein (Termin: 16.11.13). Bei einigen Lösungsvarianten wäre auch der RV-Niederrhein beteiligt. Welche Lösungsvariante weiter verfolgt wird soll auf der o.g. Sitzung geklärt werden. .

Der Stand auf dem Adventsmarkt in Wesel ist mittlerweile eine regionalverbandweite Veranstaltung geworden, die auch dieses Jahr wieder stattfindet.

Aussprache zum Geschäftsbericht

Keine Anfragen

Kurzberichte aus den Bezirksgruppen

David van der Grinten berichtet über die Probleme auf dem „Niers-Express“. Neben Netzproblemen häufen sich auch Ausfälle von bestellten Triebwagen, da keine Wagenreserve vorhanden ist. Dazu nimmt PRO BAHN an einer Veranstaltung im November in Kempen teil, bei der auch die Verantwortlichen vor Ort sein werden.

Hubert Dierigsweiler berichtet über Aktivitäten zur Niederrheinbahnstrecke nach Kamp-Lintfort. Es erfolgte auch eine Einladung nach Neukirchen-Vluyn, hier könnte eine zweite Stichstrecke der Niederrheinbahn entstehen. Weiterhin ist Hubert Dierigsweiler Arbeitsgruppensprecher der Agenda 21 in Moers. Die Bauarbeiten am Bahnhof Moers sollen noch in diesem Jahr beginnen. Auf Hinweis von PRO BAHN wurden Probleme an Moerser Bushaltestellen behoben.

Die Bezirksgruppe 3 ist derzeit nicht besetzt. Weitere Vertretung durch Detlef Neuß und David van der Grinten, z.B. Termin im November in Kempen (s. Bericht oben)

Frank Michalzik berichtet für die Bezirksgruppe 4 über die Aktivitäten. Die Hauptarbeit bezieht sich auf die Betuwe-Strecke. PRO BAHN hat drei Anträge zu laufenden Planfeststellungsverfahren gestellt. Diese sind als Anlagen dieses Protokolls beigefügt.

Die Bezirksgruppe 5 wird weiterhin von Lothar Ebbers (Regionalverband Ruhr) vertreten. Er berichtet über die monatlichen Gesprächsrunden ÖPNV Duisburg/Mülheim. Derzeitige Themen: mögliche Stilllegungen in Mülheim, Finanzierung Tunnelsicherung in Duisburg sowie Zugausfälle wegen alten DVG-Fahrzeugen.

Detlef Neuß berichtet über die Aktivitäten in Mönchengladbach und im Kreis Viersen, u.a. Mitarbeit bei den Viersener Grünen. In

Mönchengladbach nutzen 63 Prozent den PKW, was der Stadt den Spitzenplatz im Ranking sichere, weitere Zusammenarbeit mit der AG Verkehrswende Mönchengladbach.

Kassenbericht

Schatzmeister Martin Wenzel stellt den Kassenbericht vor. Der Kassenprüfungsbericht wird vom Kassenprüfer Harald Arndt vorgestellt. Die Kasse wurde ordnungsgemäß und korrekt geführt.

Entlastung Schatzmeister

Norbert Kilian beantragt die Entlastung des Schatzmeisters.

Entlastung einstimmig mit einer Enthaltung

Entlastung Vorstand

Norbert Kilian beantragt die Entlastung des Vorstandes.

Entlastung einstimmig mit fünf Enthaltungen

Wahlen

Lothar Ebbers wird einstimmig zum Wahlleiter bestimmt.

Die Wahlen finden mit elf Wahlberechtigten statt.

Wahl zum Vorstand

Vorsitzender: Frank Michalzik (11 Ja-Stimmen)

Bezirksgruppe 1: David van der Grinten (10 Ja-Stimmen, 1 Enthaltung)

Bezirksgruppe 2: Hubert Dierigsweiler (10 Ja-Stimmen, 1 Enthaltung)

Bezirksgruppe 4: Frank Michalzik (11 Ja-Stimmen)

Bezirksgruppe 6: Detlef Neuß (11 Ja-Stimmen)

Schatzmeister: Martin Wenzel (10 Ja-Stimmen, 1 Enthaltung)

Wahl zu Kassenprüfern

Harald Arndt und Norbert Kilian werden mit je 10 Stimmen und einer Enthaltung zu Kassenprüfern gewählt.

Wahl der Delegierten zum Bundesverbandstag

Zu den Delegierten zum Bundesverbandstag wurden folgende Personen und in folgender Reihenfolge gewählt

Frank Michalzik (10 Ja-Stimmen und eine Enthaltung)



Detlef Neuß (10 Ja-Stimmen und eine Enthaltung)

David van der Grinten (10 Ja-Stimmen und eine Nein-Stimme)

Alle gewählten Mitglieder nehmen ihre Wahl an.

Anträge

David van der Grinten beantragt kurze Diskussion über die Niederrhein-Info. Dabei stellt sich heraus, dass noch zwei Ausgaben der Niederrhein-Info in diesem Jahr erscheinen.

Verschiedenes

Vermischtes

Handy-Ticket: Update

In der letzten Niederrhein-Info haben wir über die Handy-Ticket-App berichtet. Damals war es nur möglich, ein 4erTicket viermal vom gleichen Starttarifgebiet aus zu lösen, mit der Folge dass man teilweise mehrere Tickets von verschiedenen Starttarifgebieten in der App haben musste. Durch ein Update ist dieses Problem mittlerweile gelöst worden. Es ist jetzt auch möglich, die 4erTickets von verschiedenen Starttarifgebieten zu lösen.

FAHRGAST aktuell: Neues Medium

Wir informieren damit politische Mandatsträger, Unternehmen des öffentlichen Verkehrs so-wie die Verwaltungen und alle damit verbundenen Institutionen über die Sicht der Fahrgäste, sensibilisieren sie für deren Belange und werben bei ihnen für fahrgastgerechte Lösungen. "Entscheidend ist die durchgehende Reisekette: Nur, wenn es für meinen Fahrtwunsch vom Startpunkt zum Ziel ein passendes Angebot gibt, kann ich den öffentlichen Verkehr tatsächlich nutzen. Und nur dann kann der

Frank Michalzik weist noch auf folgende Termine hin:

Bundesweites Arbeitstreffen zum Thema Alkohol im ÖPNV am 26. Oktober in Duisburg

Verkehrsforum am 23. November (Ort noch unbekannt)

PRO BAHN auf dem Adventsmarkt am 1. Dezember in Wesel am Dom.

Veranstaltungsende: 18.15 Uhr

David van der Grinten
Protokollführer

öffentliche Verkehr eine umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr werden und somit auch die Teilhabe am Leben ohne Auto gewährleisten." so der Bundesvorsitzende des Fahrgastverbandes PRO BAHN, Jörg Bruchertseifer. FAHRGAST aktuell erscheint mehrmals im Jahr und wird als PDF-Datei per E-Mail versandt. Anmeldungen können auf www.der-fahrgast.de vorgenommen werden. Der bisherige Verbandszeitschrift der Fahrgast bleibt davon unberührt und erscheint weiterhin viermal im Jahr.

VRR: Änderungen bei den 7-Tage-Tickets am unteren Niederrhein

Wie in der letzten Niederrhein-Info berichtet führt der VRR das 7-Tage-Ticket in elektronischer Form wieder ein. Im Tarifraum Unterer Niederrhein wird das 7-Tage-Ticket in den Preisstufen A und B auch weiterhin in Papierform erhältlich sein. Das bisherige Zusatznutzen der Personenmitnahme (abends am 19 Uhr und am Wochenende) sowie der kostenlosen Fahrradmitnahme wird ab Januar 2014 aber entfallen.

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)

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: ca. 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: 30. September 2013

Nächste Ausgabe: Anfang Januar 2014

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

Einsendeschluss: Anfang Juni

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

November 2013			Januar 2014			Februar 2014							
		Kein regelmäßiges Treffen 3	Di 03.	18.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1	Di 04.	18.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1			
			Di 10.	19.30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4	Di 11.	19.30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4			
Di 05.	18.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1	Do 12.	19.00	Moers „Steakhaus Argentina“	2	Do 13.	19.00	Moers „Steakhaus Argentina“	2		
Di 12.	19.30	Besuch der Infoveranstaltung der Stadt Wesel und der Bürgerinitiativen zur Ausbauplanung Betuwe in der Niederrheinhalle	4	Di 17.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle	5	Di 18.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle	5		
			Di 17.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof	6	Di 18.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof	6			
Do 14.	19.00	Moers „Steakhaus Argentina“	2	Kein regelmäßiges Treffen 3			<p>Der Terminplan ist gültig von November 2013 bis Februar 2014 Alle Termine und aktuelle Änderungen auch im Internet unter termine.probahn-niederrhein.de</p> <p>Achtung: Neue Internetadresse für die Termine!!</p>						
Di 19.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle, Duisburg, Mülheimer Str. 91 (Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min. Fußweg vom Hbf).	5										
Di 19.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann erste Möglichkeit rechts um die Ecke; am Überlandbusbahnhof)	6										
			Di 07.	18.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1							
			Do 09.	19.00	Moers „Steakhaus Argentina“	2							
			Di 14.	19.30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4							
			Di 21.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle	5							
			Di 21.	19.00	Mönchengladbach, Krefelder Hof	6							
Dezember 2013			Februar 2014										
		Kein regelmäßiges Treffen 3			Kein regelmäßiges Treffen 3								