

PRO BAHN



REGIONALVERBAND  
NIEDERRHEIN e.V.

# NiederRhein info

Nr. 1/2006

Januar – März 2006

21. Jahrgang

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



## Zerstörte Schmalspurromantik:

Malter 29.3.1995 auf der Strecke Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf

(Foto: Roland Stahl)

### Inhalt:

Vorwort

Wimmer: Aus für Eisernen Rhein und  
Flughafen MG

Wittke: Aus für Zukunft der Schiene in  
NRW

Der neue Nahverkehrsplan in  
Mönchengladbach

So geht's auch!

Verspätungsmanagement per Handy  
Rausch gegen gesetzliche Regelung der  
Fahrgastrechte

RE 7 in der Kritik

IGVP und ÖPNV-Bedarfsplan – was  
beschert uns Düsseldorf damit?

Kurz gemeldet

Termine

## Vorwort

Liebe Mitglieder von PRO BAHN,

wieder beginnt ein neues Jahr. Blickt man auf den ÖPNV und SPNV in unseren Bezirken, so kann man hier bestenfalls von Stillstand reden. War einst der Metrorapid zur WM 2006 geplant, so verzögert sich das Nachfolgeprojekt, wie kaum anders zu erwarten war. Und für die vielen Reisenden im Nahverkehr bleiben Züge zwischen Köln und Dortmund überfüllte Züge, vor allem während der Stoßzeiten, traurige Realität.

Inwieweit seitens der politischen Veränderungen in NRW und im Bund Veränderungen zu erwarten sind, bleibt abzuwarten. Während auf Bundesebene Angela Merkel und Wolfgang Tiefensee erste Signale geben, Mehdorn nicht weiterhin als autonomen Bahn-Imperator gewähren zu lassen, sind die zündenden Neuimpulse von Oliver Wittke bisher eher Mangelware. Lothar Ebers hat dazu im NI einen kundigen und differenzierten Bericht geschrieben.

Seit 2005 haben wir auch den NRW-Tarif. Zu diesem Thema haben wir auch unsere Jahreshauptversammlung gehabt und dort sachkundige Referenten dazu gehört und

mit ihnen diskutiert. Die vorherrschende Meinung ist: ein Schritt in die richtige Richtung, aber handwerklich außerordentlich schlecht gemacht, sodass für viele Kundinnen und Kunden die Unübersichtlichkeit zunimmt. Inwieweit diese Maßnahmen zu einem Fahrgastzuwachs führen, der nicht durch die in diesem Jahr hohen Benzinpreise bedingt ist, werden sorgfältige Analysen erweisen müssen.

Zu keinem Fahrgastzuwachs führen sicher die neuerlichen Preiserhöhungen um durchschnittlich 2,9 %. Auch die Abschaffung des Mitfahrer-Rabatts für BahnCard-Inhaber macht Bahnfahren wieder ein Stück unattraktiver. Aber vielleicht ist das ja auch so gewollt ...

Zum Ende des Jahres bleibt mir als Vorsitzendem, allen Aktiven für Ihr sachkundiges, beharrliches und phantasievolles Engagement zu danken. Ich wünsche uns ein gutes Jahr 2006!

Ihr/Euer

Ekkehard Starke  
Regionalverbandsvorsitzender

## Wimmer: Aus für Eisernen Rhein und Flughafen MG Wittke: Aus für Zukunft der Schiene in NRW

Nach dem Wechsel der Landesregierung in Düsseldorf sieht der CDU-Bundestagsabgeordnete Willy Wimmer neue Bewegung gleich für eine ganze Reihe wichtiger Infrastrukturprojekte in der Region. Den "Eisernen Rhein", die alte Schienenverbindung für den Güterverkehr zwischen dem Seehafen Antwerpen und dem Rheinland, etwa sieht Wimmer nicht mehr auf der historischen Trasse.

Dies wäre laut Wimmer eine gute Nachricht für die Menschen zwischen Wegberg und Krefeld, die entlang der Schienenwege leben, die bei der Reaktivierung der alten

Route des "Eisernen Rheins" in kurzem Takt mit Güterzügen befahren worden wären. Wie immer übersieht Herr Wimmer aber, dass der Eiserne Rhein heute schon weitgehend in Betrieb ist und nur auf dem kurzen Stück zwischen Rheydt und Roermond wirklich mehr Belastungen auf die Anwohner zukommen. Anfang 2006 soll ein Gutachten in Auftrag gegeben werden, das Möglichkeiten einer Anbindung des Hafens Antwerpen an den Rhein-Ruhr-Raum aufzeigen könnte, ohne die Schienenanwohner zu belasten. Leider ist auch das nur wieder eine weitere Aktion zur Verhinderung der

Schienenanbindung des Hafens Antwerpen an das Ruhrgebiet. Gewinner wird wieder einmal der LKW-Verkehr werden. Insbesondere wenn die Prognosen über die Entwicklung des Güteraufkommens des Hafen Antwerpens wahr werden. Diese sagen einen hohen Zuwachs für die nächsten Jahre aus. Weiter ist Herr Wimmer der Meinung, dass sich gleichzeitig über verschiedenste Transportwege sicherstellen lasse, dass die Wirtschaft Warenverkehr über den Seehafen Antwerpen abwickeln könne ohne eine konzentrierte Lärmbelastung entlang einer oder weniger Schienenstrecken. Auch die A40-Variante ist NUR eine Schienenstrecke!

Von Nutzen für die Menschen in der Region, so Wimmer, könne es auch sein, wenn die Ausbaupläne für den Flugplatz Mönchengladbach endgültig in der Schublade verschwinden würden. Wimmer glaubt, dass die Landesregierung die Entscheidung des Regionalrates gegen einen weiteren Ausbau der Start- und Landebahn in Mönchengladbach akzeptiert. Würde der Flugbetrieb dort auf absehbare Zeit eingestellt, böte dies neue Möglichkeiten, die An- und Abflugrouten für den Flughafen Düsseldorf festzulegen: "Dies könnte sich entlastend für die Menschen in der Region auswirken." Dieser Meinung kann sich PRO BAHN nur anschließen, da die für den Ausbau und das spätere hohe Betriebsdefizit notwendigen Millionen anderen, viel wichtigeren Ver-

kehrsprojekten in der Region zu gute kommen muss.

Beklagt hat Wimmer, dass sich der Ausbau der Autobahn 57 so lange hinzieht. Bis die Strecke zwischen Gartenstadt und Oppum sechsspurig werde, könnten noch gut sechs bis sieben Jahre ins Land gehen. Da fließe auch bei geringerer Verkehrsbelastung mehr Geld in den Osten; hier müssten dringend die Verhältnisse beachtet werden.

Leider zeigt auch dieser CDU-Politiker die bahnfeindliche Seite der CDU. Erst am 21.12.06 hat der NRW-Verkehrsminister die Wende weg von der Unterstützung des Bahnverkehrs hin zur reinen Autovorrangpolitik bekannt gegeben.

Es war zu befürchten, dass nach dem Wechsel der Regierungsparteien in NRW ein Politikwechsel gegen den umweltschonenden Bahnverkehr kommt. Aber das es so schnell und so heftig kommt überrascht schon. Dazu passt auch, dass eine der ersten Sparmaßnahmen der neuen Bundesregierung die Kürzung der Gelder für den ÖPNV war. Leider haben in den Parteien die Autofahrer die Übermacht, so dass den Menschen in Bussen und Bahnen in Zukunft nur das Nachsehen und ständig steigende Preise bleiben. Eine zukunftsfähige Umwelt- und Verkehrspolitik sieht anders aus.

Roland Stahl

## Der neue Nahverkehrsplan in Mönchengladbach

Im Frühjahr wird in Mönchengladbach ein neuer Nahverkehrsplan (NVP) veröffentlicht. Eigentlich hätte dieser schon vor 2 Jahren erstellt werden müssen. Aber da sich am Horizont einige gesetzliche Änderungen an den Rahmenbedingungen abzeichneten, hat die Stadt die Neukonzeption verschoben. Im Gegensatz zum ersten NVP sind wir dieses Mal aktiv von der Stadt angesprochen worden und es fanden auch schon 2

Gespräche mit unserer Beteiligung statt. Anfang November lud der BUND alle Umweltverbände in Mönchengladbach zu einer Diskussion mit dem Verantwortlichen, Herrn Clages, ein. Zu unserer vollkommenen Überraschung, war das Gespräch von Anfang an sehr konstruktiv. 1997 hatten wir bei dem einen Gespräch mit der Stadt das Gefühl, wir sind deren Feinde. Diesmal ganz im Gegenteil. Herr Clages forderte uns auf

aktiv an den Vorbereitungen für den NVP mitzuwirken.

Auch bei einem von uns in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsclub Deutschland am 20.12.2005 organisierten Treffen fand eine intensive Diskussion statt. Herr Clages hat diesmal auch seinen Mitarbeiter, Herrn Hecht, mitgebracht. Herr Hecht war schon bei der Erstellung des ersten NVP beteiligt.

Natürlich muss das dann noch alles durch den Stadtrat. Aber das Thema ÖPNV ist für fast alle Politiker ein unbekanntes Thema. Was noch interessiert, ist der Zuschussbedarf. Und der ist in Mönchengladbach für die Stadt sehr klein, da die NVV AG den Busbetrieb in Eigenverantwortung fährt. Nicht die Stadt trägt das Minus des ÖPNV, sondern der NVV-Kunde mit überhöhten Preisen für Gas, Wasser und Strom. Das wird aber wohl nicht mehr lange gut gehen. Was dann geschieht möchte ich heute mir lieber nicht ausmalen, denn für einen attraktiven ÖPNV ist in dieser Stadt garantiert kein Geld da. Man sieht es ja daran, dass das Bus-Angebot in den Schwachlastzeiten für ein Stadt in der Größe von Mönchengladbach ein absolutes Armutszeugnis darstellt. Aber hier wäre die Stadt gefordert, diese Verkehre bei der NVV AG (oder auch sonst einem Betreiber) zu bestellen und auch zu bezahlen.

Der neue NVP bietet, aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen, nun der Stadt dem Nahverkehrsbetreiber detailliertere Vorgaben zu machen. Bis hin zu Ausstattung der Busse. Gerade hierzu können wir als Kunden bestimmt einiges einbringen, da uns als tägliche Nutzer die eine oder andere Sache auffällt.

Während der 2. Diskussionsrunde ergab sich die Notwendigkeit, die Vorschläge in zwei Gruppen zu unterteilen:

1. Allgemeine Strukturen wie sich der ÖPNV in den nächsten Jahren in Mönchengladbach entwickeln soll.

2. Direkte Änderungen im betrieblichen Ablauf auf die die Stadt Einfluss hat.

Die Notwendigkeit dafür ergab sich aus dem im Vorfeld von uns gesammelten Vorschläge. Es kamen einige Vorschläge zu ganz spezifischen Problemen. Herr Clages war darüber z.T. sehr überrascht, da er erwartet hätte, dass die NVV AG so etwas gegenüber der Stadt anbringt. Da diese Art der Hinweise nicht in einen NVP gehören, Herr Clages diese aber auch auf keinen Fall zur Seite legen will, wurde vereinbart, das wir sie getrennt von den Vorschlägen zum NVP an die Stadt schicken. Evtl. könnte dies in Zukunft sogar regelmäßig geschehen. In den Gesprächen kam mehrfach die Äußerung, dass von der NVV AG fast keine Rückmeldung bzgl. des Busverkehrs an die Stadt kämen. Für uns Außenstehende ergab sich der Eindruck, dass da zwischen NVV AG und Stadt so gut wie nichts läuft. Vielleicht können wir Fahrgäste ein paar Hinweise geben, wo es im täglichen Betrieb regelmäßig klemmt. Es sind oft nur kleiner bauliche Veränderungen, die helfen können ein Problem zu lösen. Auch hier zeigte sich Herr Clages ganz offen! Wir werden unsere beiden Sammlungen im Januar 2006 an die Stadt übergeben. Bleibt zu hoffen, das wir in Herrn Clages für die Zukunft ein offenes Ohr für die Belange der Fahrgäste in Mönchengladbach haben werden.

Sobald der neue NVP dann verabschiedet ist, wird darüber im Niederrhein-Info berichtet.

Roland Stahl

## So geht's auch!

Wie man mit Kundenwünschen positiv umgehen kann, dazu ein Beispiel. Nein, natürlich nicht von der DB AG, sondern in diesem Falle von einem Luftfahrtunternehmen, der Deutschen British Airways.

Die dba hatte im Sommer in einer Sonderaktion über den Discounter ALDI Flugtickets für 49 € pro Stück verkauft. Die Flugstrecke konnte man selbst bestimmen, sofern der entsprechende Flug noch Kapazitäten frei hatte (zu überprüfen im Internet oder über die Hotline der dba). Man konnte Flüge bis zum 30.11.2005 buchen. Buchungsschluss war der 01.09.2005.

Ich habe vier solche Tickets gekauft. Durch eigene Schusseligkeit hatte ich den 01.09. als Buchungsschluss jedoch übersehen. Da ich die 198 € nicht ein-

fach "in den Wind schreiben" wollte, habe ich an die dba geschrieben, die Schuld für mein Versäumnis auf mich genommen und vorsichtig gefragt, ob sie irgendeine Form der Kulanz sähen, da ich die Tickets ja tatsächlich nicht benutzt habe.

Zu meiner freudigen Überraschung kam binnen einer Woche (!) die Antwort: Aus Kulanz bekam ich einen Scheck über die volle Summe! Nicht mal einen Reisegutschein, sondern den vollen Betrag. Das fördert Kundenbindung!

Es darf geraten werden, wie solch ein Vorgang bei der DB AG abgelaufen wäre – vom zeitlichen Rahmen wie vom Ergebnis her. Aber das dba-Beispiel zeigt: So geht's auch.

Ekkehard Starke

## Verspätungsmanagement per Handy

Verspätungen müssen nicht immer schlecht sein. Gerade hier in unserer Gegend mit einem dichten Zugangebot können Verspätungen auch helfen, die Fahrzeit zu verkürzen, in dem man einen verspäteten Zug erreicht, der normalerweise laut Fahrplan schon weg sein müsste. Das Problem: Woher bekomme ich diese Informationen. Doch im Zeitalter des Internets und des Mobiltelefons ist das kein Problem. Alle modernen Handys erlauben auf leichte Art und Weise den Zugriff zum Internet. Und unter ‚<http://mobile.bahn.de>‘ beschert uns die DB AG den Online-Zugriff auf den aktuellen Bahnverkehr. Unter dem Menüpunkt ‚Abfahrt/Ankunft‘ wird der nächste Umsteigebahnhof eingegeben und ‚Ankunft‘ gewählt. Im Nu werden die nächsten ankommenden Züge

des eingegebenen Bahnhofs mit der aktuellen Pünktlichkeit oder Verspätung angezeigt. Das ganze ist sehr genau, da die Erfassung automatisch erfolgt. Mir hat das schon oft geholfen, meine Fahrzeiten zu kürzen. Ich habe schon des öfteren unverhoffte Anschlüsse bekommen.

Weitere Optionen ermöglichen die Einschränkung auf bestimmte Zuggattungen und andere Dinge.

Neben der aktuellen Fahrplanlage ist es möglich sich eine Verbindung ermitteln zu lassen.

Unter ‚<http://wap.vrr.de>‘ bietet der VRR auch eine Fahrplanauskunft an.

Bei beiden Anbietern sind die Möglichkeiten fast so wie es schon seit Jahren zu Hause am PC möglich ist. Schnelle Bahnhof zu Bahnhofverbindungen e-

benso, wie Angaben von Straßen oder wichtigen Punkten als Start und/oder Zieleingabe.

Auch die Kosten halten sich in Grenzen. Abhängig vom Handyvertrag zwischen 2

und 59 Cent. Bei vielen neueren Verträgen ist bereits ein Inklusiv-Datenvolumen enthalten, so dass dieser Dienst kostenlos ist.

Roland Stahl

## Rausch gegen gesetzliche Regelung der Fahrgastrechte

Nicht was der geneigte Leser jetzt nach dem Titel denken könnte. Gemeint ist Karl-Friedrich Rausch von der DB AG. Aber hier der ganze Artikel:

Rausch gegen gesetzliche Regelung der Fahrgastrechte

Der Vorstand Personenverkehr der Deutschen Bahn, Karl-Friedrich Rausch, hat sich gegen eine gesetzliche Regelung der Fahrgastrechte im Bahnverkehr ausgesprochen. Von den Bahnkunden selbst gebe es momentan keinen Druck, denn die gegenwärtigen Regelungen sind bereits transparent und einklagbar, sagte Rausch der „inform“, der Mitgliederzeitschrift der TRANSNET. Die Kundencharta funktionierte, so Rausch weiter. Pro Tag gebe die DB AG rund 800 Gutscheinkarten aus. „Wenn wir uns die Kundenbeschwerden ansehen, beschäftigen sich weniger als ein Prozent mit den Passagierrechten. Wir sind auch oftmals über die ein-

klagbaren Ansprüche der Kunden hinausgegangen.“

Darin spiegele sich auch, dass die Bahn bei der Pünktlichkeit besser geworden sei, so der Chef des DB-Personenverkehrs. „Wir sind knapp auf dem Niveau des Vorjahres – das ist nicht ganz das, was wir uns vorgenommen haben, aber es ist deutlich mehr als 2003.“ Rausch kündigte an, sich um eine weitere Verbesserung zu bemühen. „Für mich ist klar: Die Basis eines Angebots ist Qualität. Kunden, die das erste Mal mit der Bahn fahren und gleich wegen Unpünktlichkeit ihren Anschluss verpassen, kommen nicht wieder.“

Natürlich wäre eine Regelung wie in den Niederlanden für die DB AG eine Katastrophe. Die in anderen Veröffentlichungen gemachte Drohung, dass dann die Fahrpreise bis zu 10% steigen müssten, ist reine Erpressung.

Roland Stahl

## RE 7 in der Kritik

### Regional-Express RE 7 Rheine/Münster - Krefeld in der Kritik

Dunkle Wolken in punkto Zuverlässigkeit sind über den RE 7 aufgezogen, so dunkel, dass sich die Medien intensiv des Themas angenommen haben und ausführlich berichteten. Was ist geschehen? Es wurden immer mehr Stimmen von Pendlern laut, die sich beschwerten, dass besagter RE wegen großer Ver-

spätungsanfälligkeit häufig nicht bis zum eigentlichen Endpunkt Krefeld durchläuft, sondern bereits in Dormagen oder in Neuss seine Fahrt beendet, um dann zurück Richtung Münster zu rollen. Wie die Reisenden ihre weiteren Ziele dann erreichen sollen, ist in der Regel ihrem eigenen Geschick überlassen, es sei denn, man ist in Neuss gelandet und die DB schafft es, den Niers-Express mittels

eines Extra-Schlenkers in den Bahnhof Neuss zu dirigieren. Oftmals heißt es aber ab Neuss: Warten und Tee trinken, sprich warten auf den nächsten Zug. Bei einem Stundentakt wahrlich keine Offenbarung! Und meist ist der dann auch verspätet.

Wie kommt es zu diesen Verspätungen und was sagt die DB dazu? Ein Blick zurück: Bis zum Fahrplanwechsel Dezember 2003 war Krefeld mit dem RE 9 an Köln angebunden. Ziel war Gießen, das über Siegen erreicht wurde. Auch mit diesem RE gab es Probleme mit der Fahrplan-Einhaltung, weswegen man eine zusätzliche Zügeinheit einsetzte, die extreme Verspätungen ausglich und das vorzeitige Wenden vermied (die sogenannte überschlagende Wende). Laut DB gab es neben Bautätigkeiten im Siegerland einen weiteren Grund für Verspätungen: kreuzende Linienwege im Bereich Deutz zwischen RE 9 und RE 7 Münster - Aachen. Das soll dann mit dazu beigetragen haben, dass die beiden linksrheinischen Ziele getauscht wurden, RE 7 lief dann Krefeld an, RE 9 endete fortan in Aachen. In Köln Hbf wurde eine Umsteigemöglichkeit geschaffen (Pünktlichkeit vorausgesetzt). Im Bereich Krefeld brach nicht gerade Jubel aus, als die Änderung bekannt wurde. Es ist davon auszugehen, dass der RE 9 generell gut angenommen worden ist, da er ein bequemes Reisen ins Siegerland, mit einmaligem Umsteigen in Gießen sogar bis Frankfurt ermöglichte. Plötzlich gab es die Möglichkeit, auf zwei verschiedenen Wegen Münster zu erreichen, einmal mit RE 2 auf direktem Weg über das Ruhrgebiet oder, sofern man das nötige Kleingeld auslegen wollte, über Köln-Wuppertal-Hagen-Hamm. Es wäre nebenbei ge-

merkt einmal interessant zu wissen, ob die gesamte Strecke überhaupt schon einmal von Normalreisenden befahren wurde, was wahrscheinlich auch nicht vom Besteller so gedacht war, ist doch der vordringliche Wunsch für den Niederrheiner, möglichst auf kurzem Wege nach Köln zu kommen. Dass ausgerechnet Wuppertal bzw. das Bergische Land als nun direkt erreichbares Ziel mit diesem Zug von Ex-Bahnsprecher Pietschmann in seiner ihn eigenen Art hervorgehoben wurde, kann man wohl nur als Witz bezeichnen.

Die häufigen Verspätungen sind auf den engen Fahrplan und die zahlreichen Verknüpfungsbahnhöfe mit dem Fernverkehr zurückzuführen. Wenn der Fernverkehr zu spät ist, muss der Nahverkehr eben warten. Laut DB-Sprecher Frank Gassen-Wendler ist der RE 7 ein "Sorgenkind", das ihn persönlich ärgert, weil auch kurzfristig keine Verbesserungen möglich sind. So kann kein zusätzlicher Zug für Verspätungsfälle bereitgestellt werden wie beim RE 9, ein Ersatzzug mit Standard-Wagenmaterial für Notfälle ist angeblich wegen des VRR-Vertrages nicht möglich. Wobei es sicherlich nicht nur dem Schreiber dieser Zeilen nichts ausmachen würde, die letzten Kilometer in einem einfacheren Zug zurückzulegen, Hauptsache, man kommt ans Ziel. Es bleibt abschließend zu hoffen, dass möglichst zahlreiche Fahrgäste von ihrem Recht auf Beantragung der Mobilitätsgarantie Gebrauch machen (sofern sie natürlich die dazu berechtigten Fahrausweise besitzen), um so Druck auf die zuständigen Stellen auszuüben, sich des Problems weiterhin zu widmen.

PRO BAHN Niederrhein bleibt am Ball.

Joachim Meyer

## IGVP und ÖPNV-Bedarfsplan – was beschert uns Düsseldorf damit?

Nach rund vierjähriger Bearbeitungszeit hat das Verkehrsministerium in Düsseldorf kurz vor Weihnachten die Ergebnisse der Bewertung von Neubaumaßnahmen im Verkehrsbereich nach der sogenannten „Integrierten Gesamtverkehrsplanung“ (IGVP) veröffentlicht. Noch unter Rot-grün gesetzlich verankert, sollte mit diesem Verfahren ein übergreifendes Instrumentarium zu einer sachgerechteren Beurteilung geplanter Vorhaben nicht nur unter verkehrlichen, sondern auch gesamtgesellschaftlichen Aspekten (z.B. Auswirkungen auf Umwelt, Kulturgüter usw.) führen. Dementsprechend wurde ein Zielsystem mit 10 Bereichen und 35 Teilzielen erarbeitet, das dann mit Hilfe von Messgrößen und Indikatoren sowohl eine Nutzen-Kosten-Berechnung für die monetarisierbaren, also die in Geldwerten fassbaren, Größen, als auch eine Nutzwertanalyse, unter Einbeziehung der nur qualitativ beschreibbaren Auswirkungen (z.B. Eingriffe in den Naturraum) erlaubte. Der Leser erkennt schon, dass ein solches Verfahren hoch komplex, aber auch leicht durch subjektive Auswahlen von Indikatoren und Bewertungsschemata beeinflussbar ist, zumal ganz unterschiedliche Maßnahmen, Schiene wie Straße, Ausbau wie Neubau, Straßenbahn wie Regionalbahn, miteinander verglichen wurden.

Dennoch gelang es Minister Wittke, das dann veröffentlichte Ergebnis für 200 Schienen- und über 450 Straßenprojekte, jeweils in zehneitigen Projektdossiers kurz dargestellt, umgehend als weitgehende Überlegenheit der Straße, vielfach sogar aus Umweltsicht, zu interpretieren und Entwürfe für die Be-

darfspläne Schiene und Straße vorzulegen, in denen bis 2015 für die Schiene (kommunal und SPNV) nur 30 neue Projekte für insgesamt 600 Mio. € berücksichtigt wurden, während Straßenbauprojekte (Landesstraßen) von gut 1 Mrd. € aufgenommen wurden. Gleichzeitig verurteilte er die bisherige Schienenvorrangpolitik von Rot-grün als ideologisch motiviert und nicht sachgerecht. Will man sich fachlich mit den Ergebnissen auseinandersetzen, so ist die detaillierte Beschäftigung mit der Bewertungsmethodik unabdingbar. Bei genauere Betrachtung ergeben sich einige methodische Zweifel an der sachgerechten Bewertung. Nur zwei Beispiele aus der Nutzen-Kosten-Analyse:

1. Während bei der Straße der laufende Unterhalt der neugebauten Straßen nach Richtwerten entsprechend dem Straßentyp und ohne Berücksichtigung der Verkehrsbelastungen angesetzt werden, werden bei der Schiene die Kosten des Streckenunterhalts als prozentuale Anteile der Investitionskosten getrennt nach Fahrweg, Ingenieurbauwerken und elektrischer Ausrüstung errechnet. Bei reinen Straßenausbauten fallen demnach keine erhöhten Unterhaltungskosten an, bei der Schiene wird auch in Fällen von reinen Ausbaumaßnahmen wie Umrüstung einer Straßenbahnstrecke auf Stadtbahnstandard der Unterhaltungsaufwand als Prozentwert der Investitionssumme angerechnet und gar versäumt, die entfallenden Kosten für die nicht mehr zu unterhaltende bisherige Trasse abzuziehen.
2. Dem Autoverkehr wird für das Prognosejahr 2015 eine Senkung des E-

nergieverbrauchs unterstellt, für den öffentlichen Verkehr wird mangels einer entsprechenden fundierten Aussage in den Modellberechnungen des Umweltbundesamtes eine Reduzierung nicht unterstellt. Dieser Fakt wirkt sich in der Nutzen-Kosten-Analyse gleich dreifach negativ für die Schiene aus, beim Energieverbrauch, dem Schadstoffausstoß und der CO<sub>2</sub>-Emission.

Dass die Nutzwertanalyse, auf deren Ergebnisse allerdings bei der Auswahl der Maßnahmen noch nicht einmal hingewiesen wurde, noch zweifelhaftere Bewertungen erbrachte, lässt sich bereits erahnen. So werden Bahnstrecken, auf denen neben einem auch zukünftig sicher stattfindenden Güterverkehr der Personenverkehr wieder aufgenommen werden soll, gleich mehrfach mit negativen Nutzwertpunkten belastet, weil sie Landschaftsräume verschiedener Qualität durchqueren. Dies wäre jedoch überhaupt kein Ergebnis der Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf diesen Strecken. So erhält z.B. die Rätinger Weststrecke gleich für fünf Indikatoren insgesamt 390,85 Minuspunkte und dadurch eine Gesamtbewertung von – 318,52.

Auch bei zahlreichen Dossiers sind nicht plausible Detailergebnisse zu finden. Wie erklärt man sich z.B., dass bei Verwirklichung des Tunnels zum Landschaftspark Nord auf dem betreffenden Abschnitt die Fahrgastzahl um 2.900 steigt, zwischen Duissern und Hauptbahnhof aber gar um 3.900? Hier sind fehlerhafte Dateneingaben für die Planfälle wohl offensichtlich.

Auch bei der Auswahl der zu fördernden Maßnahmen ist weitere Willkür zu sehen. So fällt die Rätinger Weststrecke trotz eines der besten Nutzen-Kosten-Quotienten (3,45) aus dem Katalog,

während die U-Bahn-Verlängerung nach Meiderich Nord trotz schlechter Bewertung (0,23) ausgewählt wurde. Es ist die teuerste ausgewählte Neumaßnahme und umfasst fast 15 % der Gesamtsumme aller 30 berücksichtigten Projekte. Im Gebiet des RV Niederrhein wurde von mehr als einem Dutzend Anmeldungen ansonsten nur die Reaktivierung des SPNV auf dem Eisernen Rhein ausgewählt (siehe Tabelle auf Seite 10), wobei hier aufgrund der Implikationen mit dem Güterverkehr und der notwendigen Mitbestellung von niederländischer Seite die Realisierung eher unsicher sein dürfte. Dass andere noch nicht begonnene Maßnahmen wie die umstrittene Wehrhahnlinie in Düsseldorf bereits vorab als indisponibel aus dem Verfahren der IGVP herausgenommen wurden, hat den Topf für Neumaßnahmen stark reduziert. Die Wehrhahnlinie allein ist mit 700 Mio. € teurer als alle 30 ausgewählten Neumaßnahmen zusammen.

Die Bedarfspläne sollen jetzt im Hau-ruck-Verfahren durch die Regionalräte und den Landtag gejagt werden, da nur bei einer Verabschiedung vor dem 30.6.2006 eine EU-Richtlinie zur verbindlichen Umweltverträglichkeitsprüfung umgangen werden kann. Der hehre fachliche Anspruch der IGVP bei der Einführung wird dadurch völlig ad absurdum geführt. Herrn Wittke und der CDU-/FDP-Mehrheit im Landtag muss man bescheinigen, dass sie die von Ihnen ungeliebte IGVP kurzfristig gut für ihre Vorstellungen instrumentalisieren konnten. PRO BAHN wird die Widersprüchlichkeiten und Detailfehler – wie schon beim Metrorapid – öffentlich machen und damit die scheinbar objektiven Ergebnisse kritisch hinterfragen.

Lothar Ebbers

Nr	Von	Nach	Maßnahme	NKQ	Kosten (in Tsd. €)
<b>Nicht berücksichtigte Maßnahmen am Niederrhein</b>					
13011	Duisburg, Hbf	Düsseldorf, Hbf	Reaktivierung Ratinger Weststrecke	3,446	25.168
13137	Neukirchen-Vluyn	Moers	Reaktivierung SPNV	1,081	10.951
13083	Kamp-Lintfort	Duisburg, Hbf	Einrichtung SPNV Moers – Kamp-Lintfort	0,784	3.747
13182	Mönchengladbach, Hbf	MG-Wickrath / Rheydt-Odenkirchen	S-Bahn-Ausbau	0,463	70.184
13087	Kleve, Grenze D/NL	Xanten	Reaktivierung	0,077	48.562
13112	Mönchengladbach, Hbf	Neuss, Hbf	Dreigleisiger Ausbau	0,039	106.000
13098	Krefeld, TEW Tor 3	Willich, Wekeln Schiefbahner Straße	Neubau	-0,058	19.000
13117	Mönchengladbach, Voosen	Mönchengladbach, Nordpark	Einrichtung SPNV	-0,218	37.000
13093	Krefeld, Friedrichsplatz	Krefeld, Benrader Straße	Neubau	-0,254	13.000
13180	Kaarst, Kaarster See	Mönchengladbach	Reaktivierung SPNV	-0,277	32.200
13118	Wegberg	Wegberg, Prüfzentrum Wildenrath	Einrichtung SPNV	-0,474	7.376
13181	Duisburg, Hbf	Mönchengladbach, Hbf	S-Bahn-Ausbau	-0,547	67.100
13096	Krefeld, Hüls Betriebshof	Krefeld, Hüls Bf	Neubau	-0,844	12.500
13104	Millingen	Xanten	Elektifizierung	-4,757	4.700
<b>Berücksichtigte Maßnahmen</b>					
13116	Mönchengladbach, Hbf	Dalheim Grenze D/NL	Reaktivierung grenzüberschreitender SPNV	2,910	4.352
13013	Duisburg, Meiderich-Stadtbahn	Duisburg, Landschaftspark Nord	Verlängerung des Tunnels	0,231	89.500

## Kurz gemeldet

### Der Arnheimer im Probetrieb, aber weitere Verschlechterungen im Fernverkehr in die Niederlande

Am 10. Dezember hat das niederländische Verkehrsunternehmen Syntus einen zwei-jährigen Probetrieb auf der Bahnstrecke Emmerich – Arnheim aufgenommen. Allerdings verkehren zunächst die vier Zugpaare (zwei morgens, zwei abends) mit Anschluss

an die DB-Züge Richtung Duisburg nur an Samstagen, Sonn- und Feiertagen. Im Zuge werden Wochenendrückfahrkarten für 7,50 € verkauft, das Auskunftssystem der DB gibt als Fahrpreis für die Einzelstrecke stolze 8,40 € an.

Im Fernverkehr über Emmerich wurde der Halt des CNL-Zugpaares Amsterdam – Zürich/München in Wesel gestrichen. Außer-

dem fährt im Winterhalbjahr ein Mittagszugpaar der ICE-Linie Frankfurt – Amsterdam nur bis und ab Dortmund, so dass im grenzüberschreitenden Verkehr jetzt eine Fahrplanlücke von vier Stunden Richtung Niederlande und gar fünf Stunden Richtung Deutschland besteht.

### Neue Tickets bei VRR und VGN

Zusammen mit den allgemeinen Preiserhöhungen zum 1.1. haben VRR und VGN jeweils neue Tickets herausgebracht. Beim VRR gilt das **Tagesticket** jetzt nur noch für eine Person, ist aber deutlich günstiger als das bisher für fünf Personen gültige (Preisstufe A 4,70 €, bisher 7,00 €) und kann auch als nochmals ermäßigtes 4erTicket erworben werden (Preisstufe A 16,90 €). Das Ticket für bis zu fünf Personen heißt jetzt **Gruppenticket** und ist entsprechend

im Preis angehoben worden (Preisstufe A 10,20 €). 7-TageTickets werden zukünftig nicht mehr angeboten.

Die VGN hat ihr Sortiment um die **Schnäppchenkarte** erweitert. Diese gilt in den Preisstufen 1 (2,80 €) und 2 (5,60 €) für eine Person für beliebig viele Fahrten zwischen 9 und 12 Uhr und ist deutlich billiger als eine Hin- und Rückfahrt mit Einzel- oder 4er-Karten. Außerdem wurde das Sortiment für Freizeitkarten im Schüler- und Ausbildungsverkehr neu geordnet. Neben der Freizeitkarte als Ergänzung zum Schulträgerabo wird jetzt **FreizeitPlus** (gültig ab 14 Uhr und am Wochenende) für alle Schüler angeboten (18 € in Preisstufe 1, 25 € im Gesamtnetz).

## Ansprechpartner im Regionalverband Niederrhein:

**Vorsitzender:** Ekkehard Starke

Haagstraße 14, 47441 Moers

Tel: 02841 / 9391280

e-Mail: ProBahnStarke@aol.com

### Vorsitzende der Bezirksgruppen:

**BG 1:** Manfred Beyer

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

e-Mail: BG1@probahn-niederrhein.de

**BG 2:** Hubert Dieregweiler

Schopenhauerstraße 3, 47447 Moers

Tel: 02841 / 323 82

**BG 3:** Joachim Meyer

Oberdießemer Straße 50, 47805 Krefeld

Tel und Fax: 02151 / 39 44 42

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

Bahnhofstraße 85 a, 46499 Hamminkeln

Tel: 028 57 / 91 59 92

e-Mail: BG4@probahn-niederrhein.de

**BG5:** offen

**BG 6:** Roland Stahl

Adresse siehe Schriftführer

**Schatzmeister:** Martin Wenzel

Tel: 0151-12753953

**Schriftführer, NI-Redaktion und Webmaster:** Ro-

land Stahl, Myllendonker Straße 52

41065 Mönchengladbach

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

e-Mail: BG6@probahn-niederrhein.de

NI-Redaktion: niederrhein-info@probahn-

niederrhein.de

### Internet:

www.pobahn-niederrhein.de

e-Mail: info@probahn-niederrhein.de

### Impressum:

**Herausgeber:** PRO BAHN Regionalverband Niederrhein e.V.

**Auflage:** 300 Exemplare

**Erscheinungsweise:** 4x jährlich

**V.i.S.d.P.:** Roland Stahl, Adresse siehe oben

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder!

**Redaktionsschluss:** 8. Januar 2006

**Nächste Ausgabe:** Anfang April 2006

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

**Einsendeschluss:** Mitte März 2006

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).

