

PRO BAHN



REGIONALVERBAND
NIEDERRHEIN e.V.

NiederRhein info

Nr. 1/2007

Mai 2007 – Juni 2007

22. Jahrgang
www.probahn-niederrhein.de



Na endlich - so wird sie aussehen! Zumindest ungefähr.
In einer Marathonsitzung beschloss der Rat der Stadt Wesel im April den Bau der
neuen Markthalle am dann sanierten Weseler Bahnhof.

(Baugesellschaft H. TECKLENBURG, 2007)

Inhalt:

VORWORT DES VORSITZENDEN

KÜRZUNGSDISKUSSION IM VRR

RRX: REALISTISCHES AUSBAUKONZEPT – UNZUREICHENDES LINIENNETZ

EINSPARUNGEN AUF DER KBS 420 – PRO BAHN-KONZEPT FAVORISIERT

DVG BESSERT U 79 NACH

VORWORT DES VORSITZENDEN

Von Ekkehard Starke

LIEBE LESERINNEN
UND LESER,

eigentlich ärgert es uns ja schon genug, wenn wir auf verspätete Busse und Züge warten müssen. Viele von uns erfahren das leidvoll in diesen Tagen, in denen neben den üblichen Verspätungen noch baustellenbedingte Unpünktlichkeiten in nicht geringem Ausmaß dazukommen.

Und nun auch noch auf's Niederrhein-Info warten? Versucht sich PRO BAHN an der DEUTSCHEN BAHN AG ein Beispiel zu nehmen?

Nein, selbstverständlich ist das nicht so. Aber berufliche und gesundheitliche Gründe der allesamt ehrenamtlich Tätigen haben dazu geführt, dass unsere Zeitschrift diesmal nicht wie gewohnt pünktlich erscheint.

Dafür möchte ich Sie um Entschuldigung bitten. Wir bringen nun die erste Ausgabe des NI ausnahmsweise für den Zeitrahmen November bis Juni, die zweite erscheint im Juli, und ab dem 3. Quartal versuchen wir, wieder ein pünktliches Erscheinen sicherzustellen.

Im Bereich unseres Regionalverbandes haben wir im SPNV Leistungskürzungen am linken wie am rechten Niederrhein zu beklagen. Hinzu kommen die schon gewohnten Verspätungen im Nah- wie Fernverkehr im Ruhrgebiet, die viele gut geplanten Anschlussmöglichkeiten zunichte machen. Es gibt aber auch Erfreuliches wie etwa die Aufstockung des Ange-

bots der SB 30 zwischen Duisburg und Moers.

Dies und vieles andere samt Hintergründen erfahren Sie auf den Treffen unserer Bezirksgruppen, zu denen ich Sie sehr herzlich einladen möchte. Ihre Mitarbeit, Ihre Fragen und Ihre Kompetenz sind willkommen und gefragt!

*Ekkehard Starke
Regionalverbandsvorsitzender*

TERMINHINWEIS

Fast schon traditionell treffen sich PRO BAHN-Aktive von Ruhr und Niederrhein an einer der Nahtstellen zwischen den beiden Regionalverbänden, nämlich am Bahnhof Oberhausen-Sterkrade. In diesem Jahr findet dieses "Grenz-Treff" am 31.7. statt (Treffpunkt 18:35 Uhr am DB-Gleis 1, Ankunft des RE 5 aus beiden Richtungen wird abgewartet). Anschließend wird ein Rundgang mit Museumsbesuch in der ältesten deutschen Werksiedlung Eisenheim angeboten, von dort aus erfolgt ein "Grenzegang" auf der historischen Grenze zwischen Rheinland (Sterkrade) und Westfalen (Osterfeld), und als Abschluss ein "Grenz-Imbiss" (aber nicht Pommes-Schranke!).



KÜRZUNGSDISKUSSION IM VRR

Von Lothar Ebbers

ESSEN. Die bundesweiten Kürzungen der Regionalisierungsmittel führen für das Fahrplanjahr 2008 zu umfassenden Fahrplanreduzierungen, für die die nordrhein-westfälischen Zweckverbände bereits im Frühjahr erste Weichen stellen mussten, da am 10. April der Trassenbestellschluss bei DB Netz anstand. Verschärft wird die Situation durch die Vertragslage mit DB Regio (siehe Ruhrschiene 2006#4), so dass alleine im VRR eine Deckungslücke für 2008 in einer Größenordnung von rund 30 Mio. € besteht.

Diskussionsgrundlage für die Streichvorschläge waren die Ergebnisse des Gutachters SMA, das landesweit beauftragt war, Optimierungs- und Einsparpotentiale im ITF herauszuarbeiten. Im VRR hatte SMA weiterhin die Aufgabe, ein mögliches neues S-Bahn-Netz im 15'-/30'-Minuten-Grundtakt zu konzipieren. Das zugrunde gelegte Einsparscenario sieht eine Absenkung der SPNV-Betriebsleis-

tungen um rund 8 % gegenüber 2006 vor und enthält Dutzende Einzelmaßnahmen. Positiv hervorzuheben ist, dass die Grundprinzipien des ITF bislang in der Regel nicht zur Disposition stehen, vor allem die ganztägige und ganzwöchige Bedienung der Strecken und die Mindestbedienung alle 1 bzw. 2 Stunden. Hierdurch hebt sich die Streichdiskussion in NRW immer noch positiv von den Fahrplanmaßnahmen in anderen Bundesländern wie z.B. Hessen ab.

Dennoch umfasst die Streichliste viele Maßnahmen, die selbst nach den Aussagen der Gutachter „erhebliche Eingriffe in den ITF“ darstellen. Schwerpunkt war die Ausdünnung von Linien mit Parallelverkehr in der NVZ. Dabei wurden bei den RE-Linien VRR-weit Minderleistungen von über 300.000 Zug-Kilometern pro Jahr ermittelt, bei den RB-Linien über 1.600.000 Zug-Kilometer. PRO BAHN bezeichnete die Maßnahmen in einer Presseerklärung als „Horrorliste“, da es sich dabei nicht um die Streichung schwach besetzter Züge handelt, sondern in der Mehrzahl der Fälle Züge und Linien mit Besetzungen



von 50 und mehr Fahrgästen betroffen wären. In der Spitze war gar die Streichung einer HVZ-Leistung auf dem RE 1 mit einer ermittelten Besetzung von über 270 Fahrgästen vorgeschlagen

Die einzelnen Maßnahmen sind recht unterschiedlich zu bewerten. Besonders kritikwürdig ist die angedachte Stilllegung von drei Strecken (Mönchengladbach – Dalheim, Wanne-Eickel – Dorsten, Dorsten – Coesfeld), die in der VRR-Vorlage verharmlosend als „mögliche Veränderung der Angebotskonzeption“ bezeichnet wurde. Alle drei Strecken weisen recht hohe Reisegeschwindigkeiten von 55 bis 60 km/h auf, die durch Schienenersatzverkehre mit Bussen auch nicht annähernd erreicht werden können. Hingegen ist zeigt eine andere Maßnahme, nämlich die gemeinsame Führung von RB 56 und RB 91 von Hagen bis Letmathe mit Flügelung dort, dass kreative Weiterentwicklungen im ITF mit gleichzeitigen Einsparungen möglich sind.

Im S-Bahn-Bereich wurde neben der Umstellung auf einen 15'/30'-Minuten-Takt, auf den wir in einer späteren Ausgabe eingehen werden, auch eine Optimierung des 20-Minuten-

Takts mit Angebotsreduzierungen auf einzelnen nachfrageschwachen Abschnitten untersucht. Während beim 15'-/30er-Takt eine Umsetzung erst nach weitgehender Auslieferung der neuen S-Bahn-Triebwagen möglich wäre (frühestens Ende 2010), könnte eine Neubelegung der Fahrplantrassen im Raum Düsseldorf bereits Ende dieses Jahres umgesetzt werden. Hierbei würde die S 1 nach Solingen weitergeführt, die S 11 nach Düsseldorf-Flughafen Terminal, und die Verstärkerzüge der S 6 zwischen Düsseldorf und Ratingen weitgehend entfallen bzw. über die Ortsgleise verkehren. Die übrigen HVZ-Verstärker würden in der Relation Langenfeld – Düsseldorf – Wuppertal-Vohwinkel verkehren. So würden auf dem Abschnitt nördlich von Düsseldorf Hbf. nur noch drei Linien verkehren, der Takt könnte von 5 auf 6,7 Minuten umgestellt werden, wodurch sich auch die Pünktlichkeit im Gesamtsystem verbessern lässt. Angebotskürzungen sind angedacht auf der S 5, der S 8 östlich von Wuppertal sowie der S 11.

Die verschiedenen Kürzungsmaßnahmen wurden anschließend von DB Regio bewertet. Beim S-Bahn-Netz wurde ein



Koppelgeschäft angebahnt: neben der Umsetzung der Kürzungen sollen weitere bis zu 17 S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 422/423 angeschafft werden, so dass mit Ausnahme einzelner HVZ-Verstärker das gesamte Netz hiermit betrieben werden kann (was auch die Zuverlässigkeit des Betriebs erhöht), im Gegenzug soll die Laufzeit des S-Bahn-Vetrags (zur Zeit bis 2016) verlängert werden. Bislang weichen allerdings die Vorstellungen von DB Regio und VRR sowohl bei der Laufzeitverlängerung als auch bei dem hierdurch erzielbaren Einsparpotential noch voneinander ab. Erst dann kann auch geklärt werden, welche der vorgeschlagenen Maßnahmen im RE- und RB-Netz noch zusätzlich umgesetzt werden müssen, um das Einsparziel zu erreichen. Dies soll dann in der VRR-Sitzungswoche im Mai/Juni festgelegt werden. Hierüber hinaus gibt es aber auch das Bestreben, im RE-Netz eine wirtschaftliche Optimierung mit Neukonzeption von Durchbindungen zu erreichen.

Die Spardiskussion im VRR geht langsam in eine vernünftige

Richtung. Strukturelle Veränderungen im ITF, mit denen sich sogar noch neue und attraktive Direktverbindungen (Dormagen – Neuss – Düsseldorf Flughafen) oder Anschlussverbesserungen erzielen lassen, müssen den Vorrang haben vor phantasielosen Rotstiftorgien. Das Ergebnis bei den S-Bahnen lässt aufhorchen und führt zur Nachahmung beim RE-Netz. Auch PRO BAHN wird weiterhin Vorschläge machen: so könnte bei der vom NVN vorgesehenen Abbestellung der RB 35 zwischen Wesel und Emmerich tagsüber eine Fahrzeuggarnitur eingespart werden, wenn RB 33 und RB 35 einen gemeinsamen Umlauf bilden. RE 2 könnte bei geringfügiger Änderung der Fahrpläne in Mönchengladbach auf den RE 8 übergehen (spart eine Fahrzeuggarnitur).

Eins steht aber bereits jetzt fest: dieses Thema wird im nächsten NiederrheinInfo fortgesetzt.



RRX: REALISTISCHES AUSBAUKONZEPT – UNZUREICHENDES LINIENNETZ

Von Lothar Ebbers

DÜSSELDORF. Im November letzten Jahres wurde die Kurzfassung des vom Bund in Auftrag gegebenen RRX-Gutachtens veröffentlicht. Ein erster Blick zeigt realistische Ausbauvorhaben, aber ein stark nachbesserungsbedürftiges Bedienungskonzept. Auch die Präsentation der Gutachter im Verkehrsausschuss des Landtags im März ergab nur wenige neue Aspekte.

Für den im Gutachten vorgesehenen Prognosezeitpunkt 2015 werden verschiedene Ausbauplanungen als bereits verwirklicht unterstellt, so die ABS Oberhausen - Grenze D/NL, Münster - Lünen, der zweigleisige Ausbau der Strecke über Köln Messe/Deutz (tief) sowie verschiedene Ausbaumaßnahmen am Dortmunder Hauptbahnhof. Für den Ausbau der Strecke Oberhausen - Emmerich ist demnach die Ertüchtigung der hier gelegenen Bahnhöfe für S-Bahn-Betrieb vorgesehen, ein Vorhaben, das entlang der Strecke bisher so nicht kommuniziert worden ist und nicht nur auf Zustimmung stoßen dürfte. Nach der Vorstellung der Gutachter im Ausschuss besteht hierbei noch mehr Unklarheit, da jetzt von einem Halt des RRX an allen Bahnhöfen zwischen Emmerich und Wesel die Rede war, während in Friedrichsfeld, Voerde und Oberhausen-Holten durchgefahren werden soll.

In einer ersten "Grobbeurteilung alternativer strategischer Handlungsoptionen" wird eine Durchbindung der RRX-Linien in die Außenstrecken gegen einen reinen Shuttle-Betrieb auf der Kernstrecke gestellt, wobei die von PRO

BAHN immer als selbstverständlich angesehene Durchbindung von Linien auf die Außenäste den Vorzug erhält. Beim Fahrplankontakt führt diese Entscheidung dazu, dass ein 15-Minuten-Takt zusätzlich zweier in Duisburg aus Richtung Oberhausen bis Düsseldorf hinzukommender Linien gegenüber einem reinen 10-Minuten-Takt auf der gesamten Stammstrecke den Vorzug erhält. Die Abwägung zwischen Höchstgeschwindigkeit 160 oder 200 km/h fällt zugunsten 160 km/h aus, bei Tempo 200 wären auf der Kernstrecke nur drei Minuten Zeitgewinn möglich bei zusätzlichen Streckeninvestitionen von 64 Mio. € sowie Mehrkosten bei Fahrzeuganschaffung und -betrieb. Die Nutzen-Kosten-Relation dieser Variante läge bei nur 0,3.

Die Festlegung der Systemhalte des RRX erfolgt in einem zweistufigen Verfahren. Zunächst werden die heutigen Fernverkehrshalte, also auch Düsseldorf Flughafen, allerdings nicht Mülheim (Ruhr) Hbf, als indisponibel gesetzt. Bei den übrigen Halten werden die Fahrzeitgewinne für die Ein- und Aussteiger des RRX an diesen Halten gegen die Fahrzeitverlängerungen für die durchfahrenden Fahrgäste abgewogen. Dieses sehr einseitige Verfahren führt dazu, dass stark frequentierte Halte wie Düsseldorf-Benrath und Köln-Mülheim, die gleichzeitig wichtige Nahverkehrsknoten bis in die Nachbarstädte sind, herausfallen, der schwächer frequentierte Halt Kamen jedoch Systemhalt werden soll. Bei Anwendung dieser Methodik würde auch der "gesetzte" Halt am Düsseldorfer Flughafenbahnhof in Gefahr geraten. Neben Kamen werden so Mülheim (Ruhr) Hbf und Leverkusen Mitte noch als Systemhalte vorgesehen, Watten-scheid hingegen nicht.



Beim Fahrzeugkonzept werden zunächst Doppelstockfahrzeuge wegen nicht höhengleicher Einstiege bei 76-cm-Bahnsteigen und dadurch längerer Fahrgastwechselzeiten ebenso ausgeschieden wie lokbespannte Züge wegen der schlechteren Beschleunigungswerte. Für das auszuwählende Fahrzeug gibt es dann einen Anforderungskatalog, eine Auswahl aus den heute am Markt verfügbaren Fahrzeugen erfolgt jedoch nicht, was aufgrund des Realisierungshorizonts 2015 auch sinnvoll ist.

Das Bedienungskonzept sieht auf der Stammstrecke vier Linien vor (Aachen – Hamm, Koblenz – Dortmund, Köln Hbf. – Minden und Köln/Bonn Flughafen – Köln Messe/Deutz (tief) – Dortmund – Münster). Hinzu kommen über Oberhausen zwei Linien (Emmerich – Düsseldorf und Dortmund – Essen-Altenessen – Düsseldorf). Hierdurch sollen die RE-Linien 1, 3, 5 und 6 ganz ersetzt werden, ebenso der Abschnitt Düsseldorf – Dortmund des RE 11. Der RE 2 bliebe erhalten, RE 16 und RB 40 werden nicht erwähnt. Eine Verlängerung des RRX nach Arnheim alleine wegen des auf absehbare Zeit unterschiedlichen Stromsystems ausgeschlossen. Für die Fahrgäste des heutigen RE 5 würde die Direktverbindung über Düsseldorf hinaus entfallen, auf der Gegenseite gäbe es weiterhin keinen Anschluss in die Niederlande.

Für eine Umlenkung von RRX-Linien auf die Wupperachse wird sowohl im Knoten Düsseldorf als auch Köln keine ausreichende Nachfrage gesehen. RRX-Linien über die Wupperachse von Hamm/Dortmund nach Düsseldorf/Köln seien aber als eigenständiges Projekt denkbar. Über eine mögliche Einbeziehung des linken Niederrheins in das RRX-Netz finden sich überhaupt keine

Aussagen, was vor Ort schon zu Protesten geführt hat.

Für den parallel laufenden Fernverkehr sind einzelne Einschränkungen gegenüber dem unterstellten Szenario des BVWP geplant. So bliebe das Konzept der Nord-Süd-Linien quasi auf dem heutigen Stand. Der Ruhrflügel des Berliner ICE würde nur noch zweistündlich zwischen Düsseldorf und Köln/Bonn Flughafen verkehren.

Für den Streckenausbau ist vor allem eine durchgehende Sechsgleisigkeit zwischen Duisburg Hbf. und Düsseldorf-Benrath vorgesehen, ebenso die Viergleisigkeit in der Weiterführung nach Köln. Weiterhin sollen Engpässe u.a. in Mülheim und Dortmund beseitigt werden. Insgesamt ist ein Streckeninvestitionsvolumen von 1,322 Mrd. € vorgesehen, zusätzlich gut 50 Mio. € für Bahnhofsmaßnahmen auf dem Kernabschnitt Köln – Hamm.

Die jetzt vorliegende Kurzfassung lässt viele Fragen offen, die nur durch die Langfassung beantwortet werden können. Diese aber haben selbst die Abgeordneten im Landtag noch nicht erhalten, da angeblich erst betriebsinterne Daten der DB unkenntlich gemacht werden müssen. Hier scheint ein Grundproblem des Konzepts zu liegen: das Koppelgeschäft der Politik mit der DB als Infrastrukturinhaber, Betreiber der eigenwirtschaftlichen Fernverkehre und scheinbar natürlich vorgesehenem Auftragnehmer für den RRX. Von Wettbewerb auf der Schiene ist in dem Konzept kein Wort zu lesen. PRO BAHN wird das Thema bei Vorliegen der Langfassung detailliert aufgreifen und kommentieren.

EINSPARUNGEN AUF DER KBS 420: NVN FAVORISIERT PRO BAHN-KONZEPT

Von Lothar Ebbers

WESEL/KLEVE. Im Januar stand auf der Tagesordnung der Verbandsversammlung des Nahverkehrs-Zweckverbands Niederrhein (NVN) eine Beschlussvorlage zur Anpassung des SPNV-Angebots ab dem Jahresfahrplan 2008, in der vorgeschlagen wurde, die RB 35 auf dem Abschnitt Wesel - Emmerich abzubestellen und stattdessen den RE 5 nach Möglichkeit mit Bedienung aller Halte stündlich bis Emmerich verkehren zu lassen.

Die drei HVZ-Zusatzzüge sollten weiter zwischen Emmerich und Düsseldorf verkehren. Dieser Vorschlag stieß bei der BG Wesel auf große Vorbehalte, da damit einerseits die Bedienung des Nordabschnitts in den Tagesrandzeiten gefährdet war (so erreicht der letzte RE 5 Emmerich heute bereits um 23:16 Uhr, die letzte RB 35 hingegen erst um 01:49 Uhr) und andererseits die Zusatzzüge meist sehr zeitnah zum RE 5 verkehren, z.B. nachmittags zwei Abfahrten ab Düsseldorf nur 8 Minuten nach der Abfahrt des RE 5, und damit kein optimales Zusatzangebot für den Nordabschnitt darstellen. Darüberhinaus sollte nach unserer Meinung mindestens ein Angebotsniveau gehalten werden, wie es direkt vor Einführung des ITF 2 auf der Strecke gegeben war (drei weitere Zugpaare der RB 35 auf dem Nordabschnitt). Mit diesen Vorgaben erstellte die BG Wesel ein zugscharfes Fahrplankonzept unter Berücksichtigung der komplizierten Umläufe auf der Strecke, die sich durch unterschiedliche Fahrzeiten der RB 35 mit 3- und 6-Wagen-Zügen, Verlängerungen der Linien bis Düsseldorf in der HVZ und unterschiedliche Überholungen durch ICE und CNL recht schwierig darstellt. Dabei sollte die RB 35 in den Tagesrandzeiten an allen Tagen und in der HVZ montags bis freitags auch auf

dem Nordabschnitt verkehren, gleichzeitig der Einsatz der HVZ-Verstärker vor allem morgens optimiert werden, da die vom NVN veröffentlichten Nutzerzahlen insbesondere eine schwache Auslastung des "schnellen Emmerichers" (RE 20525, im Nordabschnitt weniger als 30 Fahrgäste) aufzeigte, während die Kapazitäten gegen 07:00 Uhr extrem stark ausgelastet sind. Diese Konzept wurde rechtzeitig vor der Verbandsversammlung dem NVN übermittelt, worauf die Versammlung beschloss, die Vorschläge von PRO BAHN, die auf große Zustimmung stießen, der DB zur Prüfung weiterzuleiten. Das PRO BAHN-Konzept mit Fahrplantabellen und Begründung ist zur März-Sitzung auch als Anlage zum entsprechenden Tagesordnungspunkt beigefügt worden und unter www.zweckverband-nvn.de im Internet abrufbar.

Zur März-Sitzung der NVN-Verbandsversammlung lag dann die Antwort von DB Regio vor. Gegenübergestellt wurden die Konzepte der ITF-Gutachter SMA (Autoren des ursprünglichen Kürzungsvorschlags), PRO BAHN sowie ein neuer Vorschlag von DB Regio, statt des RE 5 die RB 35 stündlich bis Emmerich verkehren zu lassen, den RE 5 aber generell nur bis Wesel zu führen. Begründet wurde dies damit, dass bei Führung des RE 5 bis Emmerich mit Bedienung aller Zwischenhalte die Wendezeit nur noch 7 Minuten betrüge. Bei einem Enden des RE 5 in Wesel sei hingegen eine Wendezeit von 17 Minuten gegeben, und die DB benötige bei dem langen Laufweg des RE 5 eine Mindestwendezeit von 15 bis 20 Minuten, um die Betriebsqualität zu erhalten. Bestehe der NVN weiterhin auf einer Führung des RE 5 bis Emmerich, müssten pro Hin- und Rückfahrt vier Zwischenhalte ausgelassen werden. Ganz nachvollziehbar ist die Rechnung der DB nicht, zumal heute die Wendezeit des RE 5 in Wesel im Normalfall nur 13 Minuten beträgt und in den



einzelnen Stunden Abweichungen aufgrund unterschiedlicher ICE-Überholungen bestehen. So waren die Politiker in der Verbandsversammlung auch recht verärgert über die DB. Klar wurde aber, dass alle Fraktionen weiterhin auf der Linie des PRO BAHN-Vorschlags lagen und forderten, dass sich die DB bewegen müsse.

Lösung möglich?

Eins ist klar: das Konzept von DB Regio ist betrieblich am einfachsten und bietet auch einen sehr klaren Fahrplan. Verkehrlich hat es jedoch massive Nachteile. Vom Nordabschnitt aus kommt man danach im Regelfall nur noch bis Duisburg (nur montags bis freitags in der HVZ gibt es einzelne Durchbindungen bis Düsseldorf). Hier muss in den stark ausgelasteten und oft verspäteten RE 1 umgestiegen werden, aus Richtung Düsseldorf droht oft der Verlust des Anschlusses wegen Verspätung des RE 1. Zudem wird der Nordast des RE 5 bei Enden in Wesel deutlich schwächer ausgelastet (heute schon bei den entsprechenden Fahrten zu beobachten), so dass sich möglicherweise bald die Frage stellt, ob diese Linie ab Duisburg nicht zu einem anderen Ziel geführt werden soll und die Hollandstrecke damit ihre attraktive Direktverbindung nach Düsseldorf, Köln, Bonn und Koblenz verliert.

Andererseits darf das Pünktlichkeitsproblem nicht vernachlässigt werden. Wenn der RE 5 aufgrund zu großer Verspätung vorzeitig in Wesel gewendet wird, um wieder halbwegs in den Takt zu kommen, steht dann zumeist kein alternatives Fahrtangebot für den Nordabschnitt zur Verfügung und es drohen Verhältnisse wie beim RE 7, der Krefeld oft gar nicht erreicht. Ein Auslassen der Zwischenhalte - hier ist von Praest, Millingen und Haltern die Rede - darf nur sehr vorsichtig

angegangen werden. Gerade das Beispiel Praest, das im ITF 1 nur unsystematisch mit Lücken bis zu vier Stunden bedient wurde und sich in der Nachfrage bis heute nicht erholt hat (weniger als 100 Ein- und Aussteiger pro Tag) muss als Warnung dienen. Die besondere Verkehrsstruktur der Strecke (starke Ausrichtung auf die Hauptlastrichtung in der HVZ) und ein Beachten von Mindeststandards nach ITF (Mindestbedienung eines normalen Haltes alle zwei Stunden) ließe eine Lösung wie folgt zu:

Praest wird nur noch als Halt der RB 35 am Tagesrand und in der HVZ bedient, eventuell auch von den ein- und ausfahrenden Tagesrandzügen des RE 5. In Millingen und Haltern wird in Lastrichtung (vormittags Richtung Süden, nachmittags Richtung Norden) immer gehalten, in Gegenlastrichtung wird alternierend auf einen der beiden Halte verzichtet, so dass hier in der Lastrichtung ein Stundentakt plus zusätzliche Fahrten der RB 35 in der HVZ angeboten werden, während in der Gegenlastrichtung eine Mindestbedienung alle zwei Stunden erfolgt. Soweit keine Überholungen durch den ICE vorkommen (z.B. in den Abendstunden), kann auch auf den Haltausfall in Millingen bzw. Haltern verzichtet werden. Insgesamt würden also nur drei statt vier Zwischenhalte auf dem Nordabschnitt entfallen, die Wendezeit in Emmerich betrüge mindestens 13 Minuten. Die ins Gespräch gebrachte Auslassung von RE 5-Halten im Südabschnitt (heute wird bereits bei ICE-Überholung auf den Halt in Friedrichsfeld und Oberhausen-Holten verzichtet) ist kein sinnvoller Weg, da hier deutlich größere Fahrgastmengen vom Wegfall der attraktiven Direktverbindung betroffen wären (beide o.g. Halte liegen bei über 1.000 Fahrgästen pro Tag).

PRO BAHN wird die weitere Entwicklung auf der KBS 420 aufmerksam beobachten.



DVG BESSERT U 79 NACH

Von Lothar Ebbers

DUISBURG. Bereits zum dritten Mal seit dem Fahrplanwechsel am 28.5.2006 hat die DVG am 5.3.2007 den Fahrplan der zusammen mit der Rheinbahn betriebenen Stadtbahnlinie U 79 geändert.

Waren die ersten Anpassungen notwendig, um den tatsächlich gefassten Beschluss zur Taktverdichtung in der HVZ (10-Minuten-Takt über die Stadtgrenze) ausreichend umzusetzen, wird jetzt auch im Tagesverkehr montags bis freitags viermal stündlich von Duisburg nach Düsseldorf gefahren. Da es bei dem 15-Minuten-Takt auf Duisburger Stadtgebiet bleibt, während in Düsseldorf alle 10 Minuten gefahren wird, muss zur Anpassung an die unterschiedlichen Takte bei jeder zweiten Fahrt an der Haltestelle Kesselsberg ein fünfminütiger Aufenthalt eingelegt werden.

Die Änderung war von der örtlichen Politik gefordert worden, nachdem es zahlreiche Klagen über den von 10- auf 30-Minuten-Takt ausgedünnten Fahrplan im stadtgrenzüberschreitenden Abschnitt in der NVZ gegeben hatte, vor allem von Schülern auf dem Duisburger Süden, die Schulen in Düsseldorf-Kaiserswerth besuchen. PRO BAHN

hatte bereits nach Aufstellung des Fahrplan darauf hingewiesen, dass die jetzt gefundene Lösung mit der gleichen Anzahl Fahrzeuge möglich sei wie der ursprüngliche Fahrplan. Dagegen war zunächst bei der DVG von Mehrkosten in sechsstelliger Höhe die Rede. Vielleicht sollte hier demnächst auch der Grundsatz gelten: "Erst nachdenken - dann ändern!" und nicht gleich eine Milchmädchenrechnung ("Jeder zusätzliche Wagenkilometer kostet x Euro") aufgestellt werden.

Richtig befriedigend ist der jetzige Fahrplan der U 79 natürlich nicht. Der Alleingang der DVG bei der Einführung des 15-/30-Minuten-Grundtakts zeigt seine schlimmsten Folgen bei den stadtgrenzüberschreitenden Linien nach Düsseldorf und Mülheim. Da die Rheinbahn zudem die U 79 in der HVZ auch noch bis Oberbilk verlängert, allerdings nicht während der Schulferien und freitags nachmittags zu anderen Zeiten als montags bis donnerstags, wird der Fahrplan extrem unübersichtlich. Der Linienfahrplan wie er im Stadtfahrplan veröffentlicht wird umfasst rekordverdächtige 36 Seiten, getrennt nach vier verschiedenen Verkehrstagen (mo-do, fr, sa, so), und es kommt zu so skurrilen Auswüchsen, dass eine Freitagsfahrt um 21:46 Uhr ab Meiderich Süd Bf. in den Schulferien zwischen Meiderich und Duissern entfällt!



IHRE ANSPRECHPARTNER IM PRO BAHN 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

BG 2: Hubert Dieregswiler

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

BG5: offen

BG 6: Roland Stahl

Adresse siehe Schriftführer

Schatzmeister: Martin Wenzel,

Wagnerstraße 1a, 47239 Duisburg
Tel: 0151-12753953

Schriftführer:

Roland Stahl, Myllendonker Straße 52,
41065 Mönchengladbach

Tel: 02161 / 65 09 14,

Fax: 0211 / 798 1143,

e-Mail: BG6@probahn-niederrhein.de

Internet: www.probahn-niederrhein.de

e-Mail: info@probahn-niederrhein.de

Ansprechpartner: David Van der Grin-

ten, Herderstr. 46, D-47533 Kleve
e-Mail: webmaster@probahn-niederrhein.de

Impressum:

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband Niederrhein e.V.

Auflage: 300 Exemplare

Erscheinungsweise: 4x jährlich

V.i.S.d.P.: Matthias Oomen, Rabenweg
11, 46487 Wesel

niederrhein-info@probahn-niederrhein.de

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

Redaktionsschluss: 16. Juli 2006

Nächste Ausgabe: Anfang Oktober 2006

Redaktionelle Beiträge sind uns immer willkommen! Bitte an Matthias Oomen, Adresse siehe oben

Einsendeschluss: Mitte Juni. 2007

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).



Termine PRO BAHN Regionalverband Niederrhein

Mai 2007			
Mi 03.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1
Di 08.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, ge- genüber dem Bahnhof	4
Mi 09.	18.00	Krefeld, Gaststätte "Kulis- se" im alten Fabrikgebäu- de Heeder, Virchowstr. 130, Krefeld (zu errei- chen vom Hauptbahnhof über den Südeingang, in Sichtweite). Nach Möglichkeit vorher anrufen. Telefon berufl.: 02151/574136 oder privat 02151/394442.	3
Do 10.	19.00	Moers, „Artemis“, Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, nach der Am- pel 2. Haus auf der linken Seite.	2
Di 15.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann erste Mög- lichkeit rechts um die Ecke; am Überlandbus- bahnhof)	6

Mo 21.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV Ortsbesichtigung Neumühl/Obermarxloh, Treffpunkt Obermarxloher Str./Lehrerstr., Fahrrad mit- bringen. Näheres bei Lothar Ebbers	5
--------	-------	---	---

Juni 2007			
Mi 06.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1
Di 12.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, ge- genüber dem Bahnhof	4
Mi 13.	18.00	Krefeld, Gaststätte "Kulis- se" siehe August	3
Do 14.	19.00	Moers, „Artemis“, Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, nach der Am- pel 2. Haus auf der linken Seite.	2
Mo 18.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle, 47058 Duisburg, Mülhei- mer Str. 91 (Hst. Luther- platz bzw. 10 Min. Fuß- weg vom Hbf).	5
Di 19.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann erste Mög- lichkeit rechts um die Ecke; am Überlandbus- bahnhof)	6

Juli 2007			
Mi 04.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1
Di 10.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, ge- genüber dem Bahnhof	4
Mi 11.	18.00	Krefeld, Gaststätte "Kulis- se" siehe August	3
Do 12.	19.00	Moers, „Artemis“, Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, nach der Am- pel 2. Haus auf der linken Seite.	2
Mo 16.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle, 47058 Duisburg, Mülhei- mer Str. 91 (Hst. Luther- platz bzw. 10 Min. Fuß- weg vom Hbf).	5
Di 17.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann erste Mög- lichkeit rechts um die Ecke; am Überlandbus- bahnhof)	6
Di 31.	18.35	„Grenz-Treff“, OB-Sterk- rade, Siehe Seite 2	

Terminplan gültig von Mai 2007 bis zum Juli 2007.
Alle Termine und **aktuelle Änderungen** sind auch
im Internet unter
www-probahn-niederrhein.de/termine
zu finden.