

PRO BAHN



**REGIONALVERBAND
NIEDERRHEIN e.V.**

NiederRheininfo

Nr. 1/2014

Januar - März 2014

29. Jahrgang

www.probahn-niederrhein.de



Die Referenten des Verkehrsforum zum EFM3 in Düsseldorf
von links nach rechts: Jürgen Eichel (VCD), Tim Boric (Rover), Arrien Kruyt (Rover),
Till N. Ponath (VRR), Frank Michalzik (PRO BAHN), Lothar Ebbers (PRO BAHN)

Inhalt:

Vorwort

Verkehrsforum EFM3 in Düsseldorf

**RE10: PRO BAHN nahm an einer
Diskussionsrunde in Kempen teil**

Betuwe: Finanzierung steht

**Elektromobilität vor 33 Jahren: Einstellung
des Personenverkehrs Baal – Dalheim**

Vermischtes

Termine

Vorwort

Von Detlef Neuß

Leider haben wir die traurige Pflicht, unsere Leser über den Tod unserer langjährigen Mitarbeiterin beim Bundesverband Frau Hedwig Ahnepohl zu informieren. Frau

Ahnepohl war lange Jahre in unserem Berliner Büro tätig und eine große Stütze unseres Verbands. Wir werden ihr ein ehrendes Andenken bewahren.

Verkehrsforum EFM3 in Düsseldorf

Von Detlef Neuß

Am 23.11.2013 fand in Düsseldorf ein gemeinsames Verkehrsforum von VCD und PRO BAHN zum Thema EFM3, elektronisches Fahrgeldmanagement im ÖPNV in Düsseldorf statt. Zum Thema gab es folgende Referate:

Jürgen Eichel, VCD, zum Thema Elektronisches Fahrgeldmanagement:

Grundsätzlich sei das EFM zu befürworten. Das derzeit unübersichtliche Tarifmanagement könne durch EFM einfacher werden, wobei man grundsätzlich nichts gegen Tickets wie z.B. das Ticket 2000 habe. Folgende Beispiele für EFM in Deutschland wurden aufgeführt:

1. die Kolibri-Karte in Schwäbisch-Hall, mit Check in - Check out System für Gelegenheitsfahrer. Bei Systemversagen wird der Fahrpreis nach Historie zugeordnet.
2. BOB in Bremen bietet Fahrten zum günstigsten Tagestarif. Nach dem Einchecken muss das Fahrziel selbständig eingegeben werden. Das BOB deckt 4% aller Fahrten ab.
3. Check, die PlusCard in Münster, hierbei findet nur ein Check in statt, danach hat man 90 Minuten freie Fahrzeit, danach wird ein erneuter Check in nötig, gilt nur in Münster und gibt es auch als Flex-Abo für Fahrten vor 8.00 Uhr. Für Einzelticketnutzer wurden keine Probleme gesehen, bei Abokunden gab es jedoch Akzeptanzprobleme.
4. Get in in Hanau mit Check in – Check out System. Das Ticket wird kostenlos ausgegeben, aus Kostengründen nicht ausgeweitet und am Jahresende eingestellt.

Modellversuche wurden nicht weiterverfolgt. Insgesamt ist das EFM in Deutschland nicht verbreitet und hat eine geringe Akzeptanz bei Vielfahrern.

Arrien Kruyt und Tim Boric, Rover, zu Erfahrungen mit der OV-Chipkaart in den Niederlanden:

Erfahrungen hiermit gibt es seit 2005 in Rotterdam und seit 2012 in den gesamten Niederlanden. Die Ziele waren eine bessere Einnahmenverteilung zwischen den Verkehrsbetrieben, eine bessere Planung, es sollte bequemer werden, die Zahlung sollte nach Kilometern statt nach Tarifzonen erfolgen, es sollte eine Karte für alle öffentlichen Verkehrsmittel geben, Schalter und Automaten sollten entfallen und es sollte eine automatische Aufladung möglich sein.

Es wurden jedoch auch Nachteile des Systems deutlich. Das Ein- und Auschecken wird oft vergessen, Zeitkarteninhaber müssen ebenfalls ein- und auschecken, beim Übergang zu anderen Verkehrsbetrieben muss erneut ein- und ausgecheckt werden, die Gruppenpreise sind zu kompliziert, in der Praxis passen nicht alle Reiseprodukte auf eine Karte, es gibt Problemen mit internationalen Fahrgästen, Bahnhofstunnel die z.B. Stadtteile miteinander verbunden haben sind nicht mehr öffentlich zugänglich und das Einkaufen im Bahnhof ist ohne Fahrkarte nicht mehr möglich. Nach Einführung der OV-Chipkaart wurden Fahrgastverluste verzeichnet und das Aktivieren der Karte ist kompliziert, da jedes Verkehrsunternehmen sein eigenes System hat. Es gab Staus beim Ein- und Aussteigen. Für Touristen ist das System proble-

matisch, weil sie nicht wissen, wo sie die Fahrkarten bekommen.

Fazit von Rover: Das System wurde am Fahrgast vorbei für die Interessen der Verkehrsunternehmen entwickelt. Die Zahlen zur Fahrgastentwicklung sind geheim und werden nicht publiziert, lediglich Veolia spricht von einem Fahrgastrückgang von 10%.

Lothar Ebberts, PRO BAHN, Verbundtarife – einfach, klar und Leistungsgerecht? VRR- und VRS-Tarif kritisch beleuchtet.

Der VRR-Tarif hat 6 Preisstufen von K (Kurzstrecke) über A (ein Tarifgebiet) bis E (gesamter Verbundraum). Hierzu zwei Extrembeispiele: In Preisstufe B gibt es Reichweiten zwischen 2 und 43 Kilometern, in Preisstufe E kommt man in einem Fall bis zu 51 km weit in Preisstufe E in einem anderen nur 44 km. Es gibt erhebliche Reichweitenunterschiede innerhalb der einzelnen Preisstufen und die Nutzenschwelle sinkt extrem, je höher die Reichweite des Tickets ist.

Der VRS-Tarif hat 8 Preisstufen. Auch beim VRS-Tarif gibt es extreme Reichweitenunterschiede innerhalb der einzelnen Preisstufen. Im Extrembeispiel variiert die Reichweite in Preisstufe 5 zwischen 25 und 208 Kilometern. Die Schwerpunktreichweiten sind weniger extrem. Die Preissprünge zwischen den einzelnen Preisstufen sind im VRS weniger extrem als im VRR. Die Nutzenschwelle liegt im VRS insgesamt höher als beim VRR.

Im VRR ist der Preisunterschied beim Bartarif zwischen den einzelnen Preisstufen extrem hoch und manchmal nicht mehr leistungsgerecht. Im VRS sind die Preise pro km im Bar- und Zeitkartentarif deutlich höher als im VRR und oft nicht leistungsgerecht. Die Problematik der Tarifstruktur ist, dass es eine stark variierende Konkurrenzsituation zwischen ÖPNV und MIV gibt. Ein insgesamt akzeptabler Mix mit jedoch zum Teil hohen Preisen schreckt die Kunden eher ab.

Till N. Ponath, VRR, Check in – Check out für alle? EFM3, Planungen im VRR

Marktstrukturen und Kunden anforderungen verändern sich im ÖPNV nachhaltig, z.B. durch den demografischen Wandel und die zunehmende Digitalisierung (zunehmende Verbreitung von Smartphones). Die Kundeakzeptanz eines Systems wird bestimmt von Können, Wollen und Kennen. Die bedeutet niedrige Eintrittsbarrieren, das Anbieten digitaler Lösungen und das Informieren der Kunden über die vorhandenen Möglichkeiten. Als Vorteil für den Fahrgast wurden genannt: komfortabel, durchgängiger, bargeldlos, günstige Tarife, transparente Abrechnungen und Rabatt. Die Vorteile für den Betrieben sind z.B.: höhere Attraktivität und Imagegewinn. Als Erfolgsbeispiele wurden die Octopus-Card in Hong Kong und die oyster-card in London, sowie das mobile Online-Angebot der Lufthansa angeführt. Es gibt viele unterschiedlich Kundengruppen mit unterschiedlichen Bedürfnissen. Die Entwicklung kundenrelevanter Mobilitätsdienste wird angestrebt, eine Machbarkeitsstudie zurzeit erstellt.

Als Ziele wurden genannt: die Senkung von Zugangshemmnissen, die Neukundengewinnung, die Erhöhung der Tarifiergiebigkeit, die Unterstützung der Planung, die Optimierung von Vertrieb und Betrieb und die Überzeugung von Neu- und Bestandskunden vom Vorteil des Systems.

Die Ermittlung der Fahrstrecke des Kunden soll durch Check in – Check out erfolgen. Derzeit stellt sich noch die Frage nach der Beschaffenheit der Terminals. Als Basis des Systems soll die Chipkarte dienen, um die Diskriminierung von Kunden auszuschließen. Daher findet keine Fixierung auf Smartphones statt. Die Chipkarte selbst muss von den Verkehrsunternehmen ausgestellt werden, sie soll jedoch von jedem verkauft werden können. Die Sicherheit der Daten entspricht der Norm. Die ermittelten Daten können für Marktforschung, Angebotsplanung und Einnahmenaufteilung genutzt werden.

Fest steht, dass das Checken die Fahrgastströme an Knotenpunkten verzögert. Hierzu müssen noch Lösungen entwickelt werden.

Es stellt sich die Frage nach den Rahmenbedingungen für die Einführung des eTarifs. Kundenkommunikation bedeutet die Schaffung von Akzeptanz und Vermittlung von Wissen über die Nutzung des Systems. Der Datenschutz soll wie folgt gewährleistet werden: Personendaten und Wegedaten werden getrennt voneinander gespeichert. Ein anonymer Kauf eines Tickets soll durch Prepaid-Angebote sicher gestellt sein. Es sind jedoch noch viele Fragen offen und müssen beantwortet werden.

Till N. Ponath, VRR, Überlegungen zum elektronische Tarif – Kilometer statt Fläche?

Die Fahrten im heutigen VRR-Tarif sind teilweise zu günstig und teilweise zu teuer. Im E-Tarif kann die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel und unterschiedlicher Gebiete (Stadt, Fläche) berücksichtigt werden. Leitlinien für das System wären der Wegfall von Grenzen, Nutzungshäufigkeitsrabatte, ein einfacher, nutzungs- und typengerechter Tarif, die Nutzungsintensivierung und die Schaffung von Bindungsanreizen.

Bei den Preisen soll ein Grundpreis mit einem nutzungsabhängigen Festbetrag sowie einem nutzungsabhängigem Leistungsbetrag kombiniert werden. Fest- und Leistungsbetrag sind Fahrtabhängig. Es wird auch an den Wegfall von Tarifprodukten gedacht. EFM3-Mustertarife für verschiedene Mustertypen mit und ohne Grundpreis inklusive einer Deckelung sind in unterschiedlichen Abstufungen zu entwickeln. Tarifliche Migration kann auf dem Weg über Pretest und Pilotgebieten erfolgen. Nach Auswertung und Optimierung kann der Tarif im Regelbetrieb eingeführt werden.

Jürgen Eichel, VCD, Thesen zum elektronischen Fahrgeldmanagement

EFM3 kann unter bestimmten Bedingungen für die Kunden nützlich sein. Voraussetzung dafür ist eine kundenfreundliche Ausgestaltung.

Durch einen km-basierten Tarif können Sprungkosten vermieden werden und ver-

bundübergreifende Fahrten vereinfacht werden.

Es muss möglich bleiben, auch ohne Chipkarte oder Mobiltelefon und ohne Preisgabe der Identität den ÖPNV zu nutzen.

Check in ist grundsätzlich akzeptabel, ein obligatorisches Check out für Zeitkarten jedoch nicht.

Die Abschaffung der flächenhaften Zeitkarten ist inakzeptabel.

Die Umsetzung des kontrollierten Vordereinstiegs in Bussen funktioniert bereits heute nur ohne Verzögerungen für die Fahrgäste, weil sie an viel frequentierten Haltestellen nicht umgesetzt wird.

Angesichts des massiven Investitionsstaus im ÖPNV muss die Frage erlaubt sein, ob die Priorität bei den Kosten für die Einführung eines E-Tarifs liegen sollte.

Eine Pilotanwendung sollte es allenfalls in einem jederzeit rückholbaren Modellversuche geben.

Fazit des VCD: Intelligent gestaltet und eingesetzt können EFM-Systeme Vorteile für Kunden und Unternehmen bringen. Eine technische Radikal-Lösung mit unzureichender Beachtung der Kundenwünsche würden dagegen das Medium grundsätzlich in Misskredit bringen, was zu bedauern wäre.

Fazit des Autors:

Das bestehende Tarifsystem im ÖPNV ist sicher unübersichtlich und teilweise ungerecht. Das elektronische Fahrgeldmanagement könnte hier Abhilfe schaffen und den Übergang in andere Tarifgebiete erleichtern. Auch die Zahl der Schwarzfahrer würde deutlich sinken. Die unsichere Gewährleistung des Datenschutzes und die mangelnde Kostenkontrolle beim E-Tarif, man weiß nicht genau, wie hoch die Kosten am Monatsende sind, sind jedoch Kritikpunkte von Gewicht. Auch bei der praktischen Umsetzung des Ein- und Auscheckens sind noch beinahe alle Fragen offen. Sollte es hierbei zu Zeitverzögerungen für den Kunden kommen, wird die Nutzung des ÖPNV unattraktiver, was zu einem Rückgang der Fahrgastzahlen führen würde. Die Erfahrungen der Kollegen von Rover sind hier ein warnendes Beispiel. Über-

legungen, einen E-Tarif einzuführen, sollte man auf keinen Fall einstellen. Von übereilten Modellversuchen oder Pilotprojekten ist jedoch im Interesse der Kunden Abstand zu nehmen. Ein misslungener Modellver-

such würde die Akzeptanz der Kunden für ein solches System zunichte machen und seine Einführung auf Jahre hinaus verhindern.

RE10: PRO BAHN nahm an einer Diskussionsrunde in Kempen teil

Von David van der Grinten

Zum kommenden Fahrplanwechsel im Dezember ist die NordWestBahn bereits vier Jahre am Niederrhein unterwegs. Leider häuften sich Beschwerden über Verspätungen und Zugausfälle der Pendler. Daher hatte die Stadt Kempen am 23. Oktober zu einer Diskussionsrunde in den Ratsaal der Stadt Kempen eingeladen. Es standen dabei alle Verantwortlichen vom VRR (Aufgabenträger), NordWestBahn (Betreiber RE10) sowie von DB Netz (Eigentümer der Infrastruktur) den Pendlern Rede und Antwort. Auch der Fahrgastverband PRO BAHN war mit mehreren Aktiven vor Ort.

"Traue keiner Statistik, welche du nicht selber gefälscht hast"

Die offizielle Pünktlichkeitsquote liegt bei 92 Prozent. Gemessen wird die Pünktlichkeit in Krefeld sowie an den Endpunkten in Kleve oder Düsseldorf, vorbei ein Zug erst mit drei Minuten Verspätung auch als verspätet in die Statistik einfließt. Dabei dürfte diese Statistik bei vielen Pendlern auf „blanken Hohn“ stoßen. Fährt der RE10 unter drei Minuten Verspätung in Krefeld ein und fährt in Krefeld aufgrund hohen Fahrgastwechsels mit mehr als fünf Minuten Verspätung ab und erreicht auch Kempen mit bis zu 7-8 Minuten Verspätung, kann davon ausgegangen werden, dass der Zug in Kleve pünktlich bzw. unter der 3-Minuten-Verspätungsgrenze erreicht und somit als pünktlich gilt, sofern keine weiteren Störungen auf der weiteren Fahrt auftreten. Der aktuelle Fahrplan wurde damals noch von der DB gefahren und das überwiegend mit Triebwagen der Baureihe 628, die eine deutliche geringere Beschleunigung hatten. Dazu ist auch noch zu erwähnen, dass alle Fahrten, also auf die Fahrten zu

Schwachlastzeiten, ist die Statistik einfließen. Daher ist im Berufsverkehr zwischen Kempen und Krefeld mit einer Pünktlichkeitsquote von unter 80 Prozent, wenn nicht sogar von unter 70 Prozent auszugehen.

NordWestBahn stockt die Werkstattkapazität auf

Die NordWestBahn wird in ihrer Werkstatt in Mettmann eine Millionen Euro für ein zusätzliches Werkstattgleis investieren, um die Wartungsintervalle zu reduzieren und die Anzahl der Zugausfälle zu reduzieren. Derzeit verfügt die NordWestBahn über 30 Triebwagen, wofür im Niederrhein-Emscher-Netz (dazu gehören auch die RB-Linien 31, 36 und 43) für den laufenden Betrieb 28 Fahrzeuge benötigt werden. Daher stehen lediglich zwei Reservefahrzeuge zur Verfügung. Zusätzlich will die NordWestBahn zusätzliches Personal einstellen, um auf kurzfristige Personalausfälle reagieren zu können. Dabei wurde erwähnt, dass der Aufgabenträger VRR die Aufstockung der Begleitquote bestellt hat. Zukünftig sollen 40 Prozent aller Fahrten ein Zugbegleiter mit an Bord sein. Bisher war nur bei jedem vierten Zug (25 Prozent) ein Zugbegleiter mit an Bord.

Fahrzeugtyp LINT41H ohne Alternative

Viele Pendler kritisierten die Auswahl des Fahrzeugtyps LINT41H. Auch wir berichteten bereits zu diesem Thema. Zum Zeitpunkt der Ausschreibung stand kein anderes Fahrzeug auf dem Markt zur Verfügung. Der von den Pendlern erwähnte „Talent“, die die Deutsche Bahn kurz vor der Übernahme der NordWestBahn teilweise auf dieser Linie einsetzte, wurde zu diesem Zeitpunkt nicht mehr produziert. Darauf verwies auch Herr Husmann vom Aufgabenträger VRR. Auch auf dem Gebraucht-

markt standen damals sowie heute keine Alternativen zur Verfügung. Auch im so genannten Kölner Dieselnetz kommen ab dem kommenden Fahrplanwechsel von der Deutschen Bahn die Fahrzeuge des Typs LINT zum Einsatz, auch verspätet wegen fehlender Zulassung.

VRR: Fahrgastzahlen aus 2005

Für die Ausschreibung hat der VRR Fahrgastzahlen aus 2005 zu Grunde gelegt. Kurz nach Betriebsaufnahme von der NordWestBahn stellte sich heraus, dass die damaligen Zahlen bereits deutlich abwichen. Der VRR bestellte dabei kurzfristig die Verstärkerzüge zwischen Kempen und Krefeld nach.

DB Netz: Verbesserungen kommen

Die Hauptstörung, die auf die Infrastruktur zurückzuführen ist, sind dabei Bahnübergangsstörungen (BÜ-Störungen). Dabei existieren zwischen Krefeld und Kempen fünf Bahnübergänge, die von einem einzigen Signal aus geschaltet werden, mit der Folge, wenn dieses Signal ausfällt, dann auch alle fünf Bahnübergänge ausfallen. Hier werden die genannten Bahnübergänge alle ein eigenes Signal erhalten. Dadurch sollte im Störfall auch nur noch ein Bahnübergang ausfallen und nicht wie heute dann direkt alle fünf Bahnübergänge, die derzeit dann zwangsläufig zu Verspätungen von mehr als zehn Minuten führen. Zusätzlich sollen zwei störungsanfällige Bahnübergänge in Meerbusch zurückgebaut werden. Leider können die Umsetzungen nicht von heute auf morgen erfolgen, da die Kosten auch von Straßen NRW mitzutragen sind und auch teilweise Planfeststellungsverfahren notwendig sind.

Wir sind am Limit angelangt!

Auch PRO BAHN hat sich in der Vergangenheit Gedanken zu diesem Thema gemacht. Dabei mussten wir leider feststellen, dass ein Verstärkerzug in die Landeshauptstadt Düsseldorf morgens mangels Trassenkapazitäten nicht möglich ist. Auf dem Abschnitt NE-Am Kaiser und Düsseldorf Hbf verkehren morgens in der Hauptverkehrszeit neben den RE10 (zweimal stündlich) auch die RE-Linien 4 (insgesamt 3, Regelleistung + 2 Verstärker), RE13 so-

wie die RB38 zweimal aus Grevenbroich. Die einzige freie Fahrplanlage, die derzeit noch vorhanden wäre, ist für die RE6-Verlängerung über Neuss nach Köln reserviert. Der VRR machte auch noch klar, dass zwischen Krefeld und Düsseldorf durchaus noch Kapazitäten vorhanden sind, da viele Pendler vom Nordabschnitt den RE10 in Krefeld verlassen.

Verstärkerzüge von Geldern aus?

Daher sind Lösungsansätze auf dem Nordabschnitt zu suchen. Dabei kam der Vorschlag seitens der Vertreter von DB Netz, die bisher verkehrenden Verstärkerzüge zwischen Kempen und Krefeld bis nach Kerken oder sogar bis nach Geldern zurück zu verlängern, um somit Krefelder Pendler auf diese freie Kapazitäten zu locken, um die durchgehende Verbindungen nach Düsseldorf wiederum zu entlasten. Fahrbar wäre dieses Szenario durchaus. aber ein Haken hat diese Lösung, es wird ein zusätzliches Fahrzeug benötigt. Und der VRR machte an diesem Abend auch klar, dass die Finanzen des Aufgabenträgers beschränkt sind. Auf die Frage eines Pendlers, wo die zusätzlichen Fahrpreiseinnahmen des Verstärkers hingeflossen sind, wurde vom Herr Husmann (VRR) klargestellt, dass die RE10 gerade einen Kostendeckungsgrad von 33 Prozent habe. Auch die NRW-Vorzeigelinie RE1 fährt nur knapp kostendeckend und wäre noch auf Zuschüsse von Land und Bund angewiesen.

Kapazitäten auch im Kreis Kleve benötigt

Einige Pendler in Kempen bemängelten, dass die Verbindungen morgens in Richtung Kleve mit zwei Fahrzeugen im Verhältnis in die Gegenrichtung zu gering besetzt wären. Da müssen wir darauf hinweisen, dass gerade im Kreis Kleve ein hoher Anteil des Schülerverkehrs entlang der RE10-Strecke über die Schiene abgewickelt wird. Gerade Weeze verfügt nur über eine Hauptschule, aber ohne eine einzige Busverbindung in die Nachbarstädte! Natürlich entstehen auch weitere Schülerpendlerströme zwischen benachbarten Kommunen

PRO BAHN setzt Hoffnungen auf kom- mendes Zählsystem

Fahrgastzählungen wurden in der Vergangen- heit nur stichprobenartig von mitfahrenden Personen durchgeführt. Der VRR möchte in Zukunft technische Zählsysteme

flächendeckend in den Zügen installieren, die sich derzeit in der Ausschreibung befinden. Ein klarer Vorteil ist, dass der VRR daher verlässliche Zahlen vom Fahrgast- aufkommen erhält und dann hoffentlich im Sinne der Fahrgäste reagiert.

Betuwe: Finanzierung steht

Von Lothar Ebbers

Bonn. (le) Am 24.07. haben Bund, Land und Deutsche Bahn die lange erwarteten Finanzierungsvereinbarungen zum Ausbau der "Betuwestrecke" Oberhausen - Emme- rich (Grenze) unterzeichnet. Dabei wurde auch die bereits 2002 vereinbarte Beteil- gung des Landes an den Kosten konkreti- siert.

Zu dem Projekt gehören neben dem drei- gleisigen Ausbau der Gesamtstrecke (süd- lich von Oberhausen-Sterkrade soll auch ein viertes Gleis hinzukommen, das zwi- schen Emscher und Rhein-Herne-Kanal in das Gleis der Walsumbahn eingefädelt wird) auch die Umstellung des Stromsys- tems auf dem Abschnitt zwischen Emme- rich und der Grenze, die Blockverdichtung mit Umstellung auf ESTW-Technik (bereits durch ein Sonderprogramm des Bundes finanziell abgesichert) sowie der zweigleisi- ge Ausbau der Spange von Oberhausen- Sterkrade Richtung Oberhausen-Osterfeld Süd. Die mögliche Anhebung der Höchst- geschwindigkeit auf der Strecke auf 200 km/h bleibt erst einmal außen vor und wird im Bundesverkehrswegeplan als eigenes Projekt außen vor.

Nach dem Preis- und Planungsstand von 2011 wird mit Kosten von 1.501,6 Mio. Euro gerechnet. NRW beteiligt sich an den für den SPNV relevanten Teilen wie 2002 ver- einbart mit 36 %. Dabei wurde ein Förder- festbetrag vereinbart, so dass das Land maximal 450,1 Mio. Euro beitragen muss, wobei die Landesmittel als erste fließen werden, der Bund muss die restliche Finan- zierung - voraussichtlich ab 2018 - sicher- stellen, ohne dass beim Bau Verzögerun- gen entstehen. Bund und Bahn versuchen, für das Projekt Fördermittel der EU für die

Transeuropäischen Netze (TEN- Zuschüsse) in der Förderperiode 2014 bis 2020 zu erlangen, die vorrangig vor Lan- des- und Bundesmittel eingesetzt werden sollen.

Bei einer Bürgerversammlung am 31.07. in Dinslaken stellten Landesverkehrsminister Michael Groschek und DB- Konzernbeauftragter Reiner Latsch die Er- gebnisse der Vereinbarung vor. Lothar Ebbers konnte sowohl für PRO BAHN als auch für die örtlichen Bürgerinitiativen "Betuwe - so nicht" die Kritik an den bisher offengelegten Planungen vortragen. So sind vielerorts die geplanten Bahnunterfö- hrungen sehr eng bemessen und durch rechtwinklig angeordnete Zugänge bzw. Rampen an den Enden wenig transparent, wodurch sie von vielen Menschen als Angsträume wahrgenommen werden. Auch Bahnsteige, auf denen die Fahrgäste hinter nicht transparenten Lärmschutzwänden auf ihren Zug warten müssen, bieten keine aus- reichende soziale Kontrolle. Negativer Höhepunkt der bisherigen Planungen: Im Bahnhof Voerde soll auch zwischen den Gleisen eine hohe Lärmschutzwand errich- tet werden, so dass noch nicht einmal der gegenüber liegende Bahnsteig einzusehen ist. Auch an den geplanten Aufzügen zu den Bahnsteigen an mehreren Stationen, u. a. Dinslaken, übt PRO BAHN Kritik. Erfah- rungsgemäß haben Aufzüge an unbesetz- ten Stationen hohe Ausfallraten, Hilfe für mobilitätseingeschränkte Personen steht dann nicht bereit. PRO BAHN fordert für diese Zugänge stattdessen den Bau von Rampen.

Ein weiterer Kritikpunkt ist die Betriebsab- wicklung während der Bauzeit. Einen mög- lichen Vorgeschmack gab es während der

Sommerferien: Mehr als sechs Wochen lang war der Abschnitt Oberhausen-Sterkrade - Dinslaken wegen Gleisumschaltungsarbeiten nur eingleisig befahrbar. Im Baustellenfahrplan wurden statt drei Zügen pro Stunde nur eine einzige stündliche Regionalbahn Emmerich - Oberhausen angeboten, ergänzt durch drei HVZ-Züge Emmerich - Düsseldorf und zurück, die aber sehr zeitnah zur stündlichen RB verkehrten und dadurch keine wirklichen Taktverdichtungen darstellten. Vom stündlichen Pendelzug musste in Oberhausen Hbf mit Wechsel des Bahnsteigs in Richtung Koblenz umgestiegen werden, die Übergangszeiten auf die S 3 nach Essen waren mit bis zu 28 Minuten sehr lang, von Oberhausen Richtung Gelsenkirchen war wegen der zeitgleichen Bauarbeiten an dieser Strecke mit Ausfall der S 2 überhaupt kein akzeptabler Anschluss gegeben. Die ICE International Frankfurt - Amsterdam wurden teilweise über Venlo umgeleitet, andere mussten den Zwischenhalt in Oberhausen Hbf auslassen. Trotz der eingeschränkten Stre-

ckenkapazität wurden auch tagsüber zahlreiche internationale Güterzüge über die Strecke geführt, wodurch der Personenverkehr oft Verspätungen erhielt. PRO BAHN fordert für die geplanten Ausbaumaßnahmen an der Strecke, die überwiegend nur mit Sperrung eines Gleises durchgeführt werden können und dann nicht nur während der Schulferien stattfinden werden, ein wesentlich umfangreicheres und stabiles Fahrplankonzept, bei dem von der Hollandstrecke möglichst bis Düsseldorf, mindestens aber bis Duisburg gefahren wird, um die Umsteigenotwendigkeiten zu minimieren. VRR-Chef Husmann hat im VRR-Ausschuss für Verkehr und Planung angekündigt, dass er zu diesem Thema bei der DB vorstellig werden wird.

In den nächsten Monaten werden die Pläne für den Ausbau in besonders empfindlichen Abschnitten offengelegt, so ab November für den Bereich von Oberhausen-Sterkrade bis zur Stadtgrenze Dinslaken. Auch die Pläne für die Ortslagen in Wesel, Emmerich und Emmerich-Elten stehen noch aus.

Elektromobilität vor 33 Jahren: Einstellung des Personenverkehrs Baal – Dalheim

Von Michael Bienick

Elektromobilität ist heute in aller Munde. Vor 33 Jahren konnte man das Hückelhovener Stadtzentrum noch „elektromobil“ mit Akkutriebwagen der damaligen Bundesbahn erreichen.

Hückelhoven. Vor 33 Jahren, am **27. September 1980**, fuhr der letzte fahrplanmäßige Personenzug von Baal über Hückelhoven, Ratheim und Wassenberg nach Dalheim. Grund genug für die Bürgerinitiative IG Ratheimer Bahn, an diesen denkwürdigen Tag zu erinnern.

Die Eisenbahnstrecke von Jülich über Baal nach Dalheim wurde 1911 in Betrieb genommen, um die Textilstädte Düren und Mönchengladbach zu verbinden und das Steinkohlenbecken rechts der Rur zu erschließen. Eine herausgehobene Bedeu-

tung hatte immer schon der Turmbahnhof Baal, wo man in die Züge der Strecke Aachen – Düsseldorf umsteigen konnte. Während zwischen Baal und Jülich der Personenverkehr bereits 1968 eingestellt wurde, war die Strecke Baal – Dalheim zunächst weiter von Bestand. Vielen Menschen noch in positiver Erinnerung ist der damalige „Rundverkehr“, eine Ringverbindung von Mönchengladbach über Wegberg, Dalheim, Wassenberg, Hückelhoven und Erkelenz wieder nach Mönchengladbach.

„Autos für Jedermann“ – Niedergang der Bahn

Doch in den 1970ern und 1980ern mochte man sich die Bahn als Fortbewegungsmittel nicht für die Zukunft vorstellen. Das politische Ziel hieß: Autos für jeden. Der damaligen Bundesbahn wurde verkehrspoli-

tisch bundesweit eine „Schrumpfkur“ verordnet, Verkehrspolitik wurde aus dem Blickwinkel der Autoindustrie betrieben. Während das Autobahnnetz immer engmaschiger zusammenwuchs, wurden bei der Bahn Fahrpläne bis auf wenige Züge am Tag zusammengeschrumpft und parallele Konkurrenz durch „Bahnbusse“ eingesetzt. Im Zuge dieser Umstrukturierung verloren nicht nur Hückelhoven und Wassenberg ihren Schienenpersonenverkehr, die Stilllegungswelle erfasste die gesamte Region: Auch Ziele wie Heinsberg, Alsdorf und die Stadtzentren von Stolberg und Eschweiler verschwanden aus den Fahrplanbüchern. Am 27. September 1980 fuhr der letzte mit einem Trauerkranz versehene Personenzug, ein damals moderner „elektromobiler“ Akkutriebwagen der Bundesbahn-Baureihe 515, von Baal aus in Richtung Dalheim.

Scharfer Protest kam zu dieser Zeit vor allem aus Wassenberg: Neben einer Unterschriftenaktion und einer Demonstration der Bevölkerung zur Fahrt des letzten Zuges, hielt Bürgermeister Schumann eine Rede, in der er die „Entscheidung vom grünen Tisch [...] ohne sich um die tatsächlichen Belange der Bevölkerung zu kümmern“ kritisierte.¹ In Hückelhoven und Ratheim zählte der Bundestagsabgeordnete Dr. Spies von Büllesheim zu den prominentesten Stilllegungsgegnern; dieser zweifelte an den Fahrgasterhebungen der Bundesbahn für die Strecken Heinsberg – Lindern sowie Baal – Dalheim und bezeichnete die Zahlen, auf die sich die Bahn als Stilllegungsgrund stützte, als „unrealistische Phantomzahlen“, die „nicht nachprüfbar“ wären.² Der ehemalige Außenstellenleiter des Bahnhofs Ratheim und Mitglied der IG Ratheimer Bahn, Willi Woltery, bestätigte dies: „Die Fahrgastzählungen fanden merkwürdigerweise meist in den

Ferien oder an Brückentagen statt. Außerdem wurde der Fahrplan sehr langsam zurückgeschraubt, um Proteste zu verhindern. Das Ende der Strecke kam schleichend.“ Nur wenige Jahre nach Einstellung des Personenverkehrs wurde das Gleis von Ratheim nach Dalheim abgebaut. Inzwischen ist die Trasse dort zum Teil mit Häusern überbaut.

Zechenschließung und struktureller Umbruch

Das Ende der Eisenbahnstrecke von Baal über Hückelhoven nach Ratheim war das freilich noch nicht. Viele weitere Jahre gingen ins Land, in denen Kohlenzüge der Zeche Sophia-Jacoba weiter durch Hückelhoven fuhren. Doch mit der Schließung der Zeche 1997 sowie der Aufgabe der Brikettfabrik 2008 wurde die Bahnstrecke dann auch nicht mehr für den Güterverkehr benötigt. Kluge Köpfe hatten zu dieser Zeit bereits erkannt, dass die Ideen der „Autogerechten Stadt“ und „Autos für Jedermann“ auf einem rasanten Rückschritt sind. Doch in Zeiten des gewaltigen strukturellen Umbruchs dieser nun ehemaligen Zechenstadt war es verständlich, dass der Schwerpunkt der Politik nicht darauf lag, die vorhandene und den Verkehrsbedürfnissen gut entsprechende Bahnstrecke von Ratheim nach Baal schnell wieder für den Personenverkehr fit zu machen. Stattdessen wurde erst einmal Wert auf die sonstige Infrastruktur der Stadt gelegt. Wichtig war es nun, Arbeitsplätze zu schaffen und neues Gewerbe in die Stadt zu locken.

Zukunftsweisende Entscheidungen?

Der Strukturwandel vollzog sich geradezu rasant, weshalb die Köpfe nun schnell hätten frei werden können für weitere zukunftsweisende Entscheidungen. Und dabei hätte es nicht einmal viel Mühe gebraucht: Hätten die Stadtverordneten vom Auto aus einen Blick neben die Jacobastraße geworfen, wäre ihnen vielleicht aufgefallen, wo der Weg hätte lang

Heinsberger Nachrichten vom 29. September 1980
Erkelenzer Volkszeitung vom 24. Januar 1978



gehen können: Das Industriegebiet Baal mit seinen hunderten Mitarbeitern, das Stadtzentrum von Hückelhoven mit seinen Einkaufsmöglichkeiten sowie Pendlerorte mit Neubaugebieten, wie Ratheim, Millich und Doveren hätten mit geringem Aufwand wieder ans Bahnnetz angebunden werden können. Gleise, ja sogar elektrische Oberleitungen – alles war vorhanden.

Stattdessen kamen das Jahr 2007, die Fahrt des letzten Güterzuges, und die Jahre 2011 und 2012, in denen die Strecke demontiert wurde. So ziemlich jede Stadt hatte in dieser Zeit erkannt, wo der Personenverkehr der Zukunft in Zeiten von Klimawandel und dem nahenden Ende der fossilen Brennstoffe stattfinden wird. Dazu genügen einige wenige Schlaglichter aus der Nachbarschaft: Der Kreis Düren erkannte schon früh das Potential der vorhandenen Strecke, so dass dort heute auf dem Schienenweg von 1911, unmittelbar hinter den Toren des Hückelhovener Stadtgebiets, ab Linnich die Rurtalbahn verkehrt. Oder die Städte Alsdorf, Stolberg, Eschweiler und Heinsberg: Sie leiteten alles in die Wege, damit sie endlich wieder an das Bahnnetz angebunden werden.

Die Stadt Hückelhoven hingegen bewies, wie es möglich ist, das komplette Schienennetz mit der – im wahrsten Sinne des Wortes – Holzhammermethode kurz und klein zu hauen, ohne dass der Ottonormalbürger versteht, was da gerade vor sich geht. Die Pläne der Stadt Hückelhoven, die Eisenbahnstrecke letztlich entwiden las-

sen zu wollen und damit auch in Zukunft eine Reaktivierung nahezu unmöglich zu machen, rief schließlich die Bürgerinitiative IG Ratheimer Bahn auf den Plan, die sich mit wachsendem Erfolg gegen eine Entwidmung und für eine Reaktivierung der Bahn stark macht. So hat die Bürgerinitiative auch die Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) im Januar 2013 begrüßt, der von der Stadt beantragten Entwidmung nicht zuzustimmen. Im Regionalplan der Bezirksregierung hat man vorausschauend gedacht und den Erhalt der Trasse für eine spätere Reaktivierung berücksichtigt und gesichert.

Hier und jetzt: An die Zukunft denken

Trotz der Fehlentwicklungen der Vergangenheit sollte an die weitere Zukunft in Hückelhoven gedacht werden. Die Schiene könnte die Lösung sein, die Mobilität in Zukunft menschen- und umweltgerechter zu gestalten: „Pendler könnten ihr Auto entspannt in der Garage stehen lassen, könnten auf Ärger über gestiegene Kraftstoffpreise oder auf den allmorgendlichen Stau auf der ‚A46 Heinsberg Richtung Düsseldorf, zwischen Grevenbroich-Kapellen und dem Kreuz Neuss-West‘ verzichten und stattdessen entspannt die Tageszeitung im Zug lesen“, unterstreicht Michael Bienick, Sprecher der IG Ratheimer Bahn. Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten würden für diejenigen, die kein Auto fahren können oder wollen in eine heute unvorstellbare Nähe rücken.

Vermischtes

Bahnhof Odenkirchen

Nach der Wiedereröffnung der Strecke Mönchengladbach – Köln wird der neu geschaffene Park + Ride – Platz am

Odenkirchener Bahnhof gut angenommen. Ebenfalls gibt es dort die ersten Fahrradboxen in Mönchengladbach.

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: 24. November 2013

Nächste Ausgabe: Anfang April 2014

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

Einsendeschluss: Anfang März 2014

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 unser Konto 641 200 bei der Sparda-Bank Köln (BLZ 370 605 90)

IBAN: DE83370605900000641200

BIC: GENODED1SPK

Eine PDF-Datei zum Herunterladen steht unter www.probahn-niederrhein.de bereit.

Termine PRO BAHN Regionalverband Niederrhein

| Januar 2014 | | | |
|---------------------|--|--------|--|
| | | Do 13. | 19.00 Moers „Steakhaus Angus“ 2 |
| | Kein regelmäßiges Treffen | | 3 |
| Di 07. | 18.00 BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch | | 1 |
| Do 09. | 19.00 Moers „Steakhaus Angus“ | | 2 |
| Di 14. | 19.30 Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof | | 4 |
| Di 21. | 19.00 Gesprächsrunde ÖPNV ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle, Duisburg, Mülheimer Str. 91 (Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min. Fußweg vom Hbf). | | 5 |
| Di 21. | 19.00 Mönchengladbach, Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann erste Möglichkeit rechts um die Ecke; am Überlandbusbahnhof) | | 6 |
| Februar 2014 | | | |
| | Kein regelmäßiges Treffen | | 3 |
| Di 04. | 18.00 BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch | | 1 |
| Di 11. | 19.30 Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof | | 4 |
| März 2014 | | | |
| | Kein regelmäßiges Treffen | | 3 |
| Di 04. | 18.00 BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch | | 1 |
| Di 11. | 19.30 Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof | | 4 |
| Do 13. | 19.00 Moers „Steakhaus Angus“ | | 2 |
| Di 18. | 19.00 Gesprächsrunde ÖPNV ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle | | 5 |
| Di 18. | 18.45 Mönchengladbach, Krefelder Hof | | 6 |
| April 2014 | | | |
| | Kein regelmäßiges Treffen | | 3 |
| Di 01. | 18.00 BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch | | 1 |
| Di 08. | 19.30 Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof | | 4 |
| Do 10. | 19.00 Moers „Steakhaus Angus“ | | 2 |
| Di 15. | 18.45 Mönchengladbach, Krefelder Hof | | 6 |
| Di 15. | 19.00 Gesprächsrunde ÖPNV ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle | | 5 |

Der Terminplan ist gültig von Januar bis April 2014

Alle Termine und aktuelle Änderungen auch im Internet unter termine.probahn-niederrhein.de