

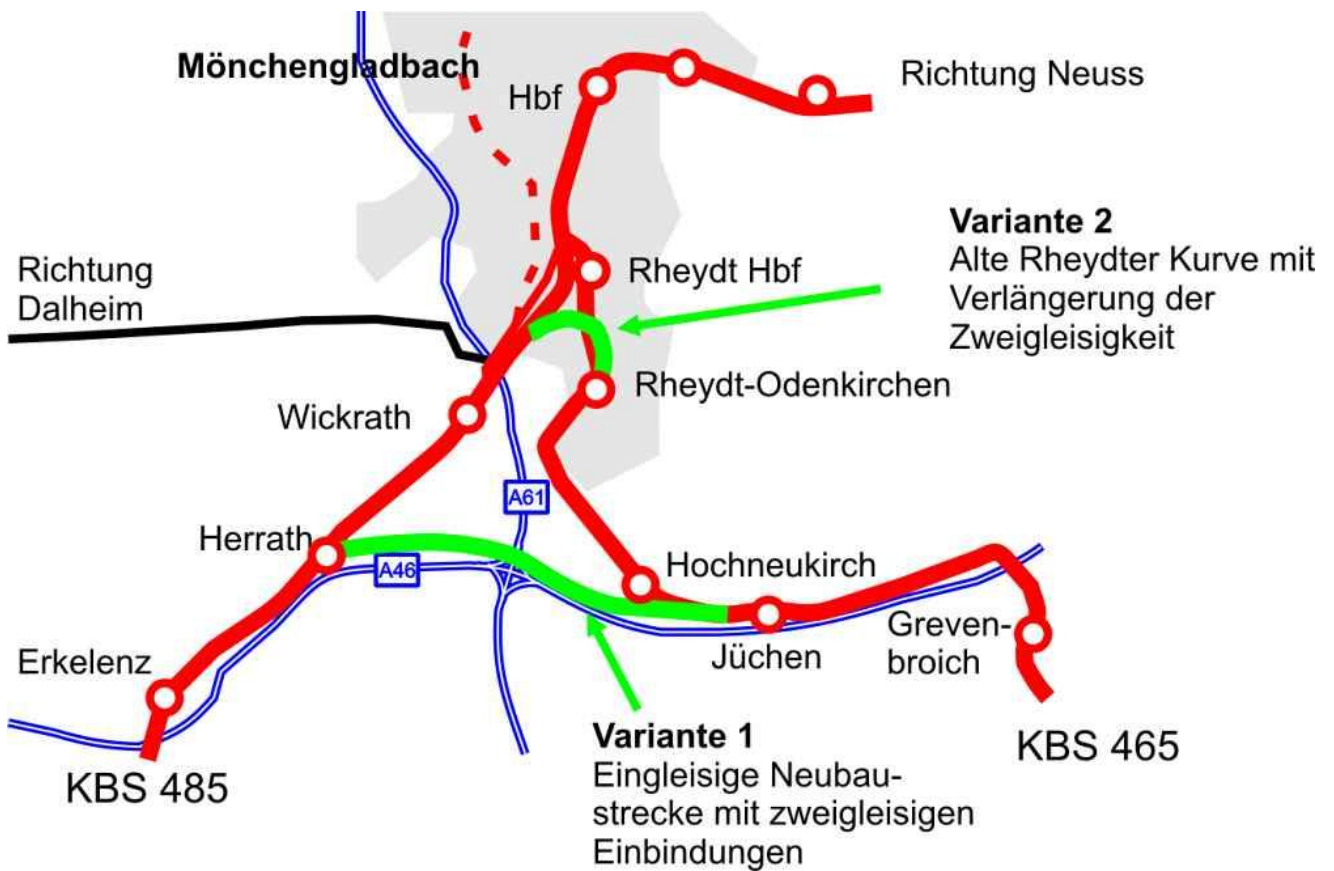
NiederRheininfo

Nr. 2/2012

April 2012 – Juni 2012

27. Jahrgang

www.probahn-niederrhein.de



Skizze der 2 Varianten zum geplanten Neubau der Rheydter Kurve

Inhalt:

Vorwort

Neubau der Rheydter Kurve geplant

Interview mit dem Heinsberger Bürgermeister

Wolfgang Dieder

Neue Fahrradboxen in Lürrip aber kein Bus

Fahrradboxen in Anrath

Neuer Busbahnhof in Dülken

Bestellung für Züge für die S8

Aktuelle Planungen beim Rhein-Ruhr-

Express

Vermischtes

Termine

Vorwort

Liebe Leserinnen, liebe Leser,
das aktuelle Niederrhein-Info beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit den aktuellen Entwicklungen im Raum Mönchengladbach.

Zudem enthält es als Gastbeitrag unseres neuen Landesvorsitzenden Michael Bienek ein Interview mit dem Bürgermeister von Heinsberg zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken.

Des Weiteren wurde aus Unterlagen zur Planfeststellung (Raum Langenfeld, RRX) herausgearbeitet, in welche Richtung sich der RRX hinsichtlich der vorgesehenen Verbesserungen an der Strecke entwickelt. Auch wird ausführlich auf das geplante RRX Betriebskonzept eingegangen.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen mit dem vorliegenden Niederrhein-Info.

Ihr Frank Michalzik

Neubau der Rheydter Kurve geplant

Von Roland Stahl

Die DG AB plant eine sogenannte Rheydter Kurve. Dazu haben der KV des VCD und die PRO BAHN Bezirksgruppe in Mönchengladbach im März einen offenen Brief an alle Parteien in Mönchengladbach gesendet:

Wir möchten Sie auf eine Planung der DB AG in Zusammenarbeit mit dem Nahverkehr Rheinland GmbH hinweisen, die auf den Bahnverkehr in der Stadt Mönchengladbach erheblichen Einfluss haben wird.

Zur Entlastung der Strecke Aachen – Köln vom Güterverkehr ist geplant, die Güterzüge Richtung Köln über die Strecken Aachen – Mönchengladbach und Mönchengladbach – Köln zu leiten. Dazu gibt es zwei Szenarien um die beiden Strecken direkt zu verbinden.

Variante 1: eine eingleisige Neubaustrecke zwischen Herrath und Jüchen

Variante 2: Reaktivierung der im Krieg zerstörten Rheydter Kurve zwischen Rheydt-Güterbahnhof und Rheydt-Odenkirchen.

PRO BAHN und der VCD empfehlen der Stadt Mönchengladbach frühzeitig auf diese Entwicklung einzuwirken, da wir folgende Gefahr sehen: Die Reaktivie-

rung der Rheydter Kurve würde zum einem erheblichen Lärm in die Rheydter Innenstadt bringen und zum anderen den wichtigen zweigleisigen Ausbau der Strecke Rheydt Hauptbahnhof – Rheydt-Odenkirchen verhindern.

Die Variante 1 parallel zur A46 durch wenig bebauten Gebiet halten wir aus Sicht der Stadt Mönchengladbach für die bessere Lösung.

Da es sich um ein reines Bahngüterverkehrsprojekt handelt fordern wir die Politiker der Stadt Mönchengladbach auf an diesem überregional bedeutenden und umweltfreundlichen Projekt im Sinne der Stadt mitzuwirken um die Lärmbelastung für die Bürger so gering wie möglich zu halten. Dazu erscheint die Realisierung der Variante 1 die beste Lösung.

Soweit der Brief.

Aus VCD- und PRO-BAHN-Sicht kann Variante 1 nur begrüßt werden. Denn eine Entlastung der Strecke Aachen – Köln ist dringend notwendig, damit die dort fahrenden Personenzüge wieder pünktlicher unterwegs sind.

Die Variante 2 würde sehr viel Lärm in die Stadt bringen. Die Titelbild-Grafik zeigt beide Varianten auf

Interview mit dem Heinsberger Bürgermeister Wolfgang Dieder

„Der Wunsch der Bürger, der Industrie und der Verkehrsträger ist mit viel Ausdauer und Energie immer wieder vorgetragen worden und hat somit letztlich zu Erfolg geführt.“

Fragebogen-Interview mit dem Heinsberger Bürgermeister Wolfgang Dieder zum Thema Standortchancen bei reaktivierten Eisenbahnstrecken:

Dieses Interview entstand im Rahmen einer studentischen Ausarbeitung.

M. Bienick: Welche Standortchancen gehen aus Ihrer Sicht von reaktivierten Eisenbahnstrecken aus? Inwieweit beurteilen Sie Reaktivierungsprojekte als wichtigen zukünftigen Standortfaktor, bzw. Faktor für die Zukunftsfähigkeit einer Stadt, bzw. Gemeinde?

Bürgermeister W. Dieder: Der direkte SPNV Anschluss einer Kommune stellt für Pendler- und Freizeitverkehr gleichermaßen ein attraktives Angebot dar. Transport über die Schiene ist auch im Gewerbe- und Industriebereich zunehmend ein Thema. Es wird immer mehr versucht, Verkehre auf den kostengünstigsten und umweltverträglichsten Transportweg zu verlagern. Insofern ist eine Eisenbahnstrecke, die unmittelbar an einem Gewerbegebiet vorbeiführt oder gar einen bestehenden Gleisanschluss in dieses hinein anbietet, ein positiver Standortfaktor.

Die „Wahl“ des Firmen- oder Wohnstandortes wird somit positiv beeinflusst, da sowohl Transportwege für die Industrie als auch Arbeitswege für Pendler oder Freizeitfahrten mit umweltverträglichen Verkehrsmitteln abgewickelt werden können.

M. Bienick: Welche positiven Impulse können aus Ihrer Sicht durch die Reaktivierung der Heinsberger Bahn mit

direkter Durchbindung nach Aachen auf kommunaler Ebene ausgelöst werden? Insbesondere im Hinblick auf die Aspekte Umwelt- und Lebensqualität, Urbanität, Arbeitsmarkt und kommunale Finanzen (Steuer-einnahmen)?

Bürgermeister W. Dieder: Ein positiver Effekt kann sicherlich die Verlagerung von Individualverkehren hin zum öffentlichen Personennahverkehr sein, der darüber hinaus oftmals auch die Fahrzeiten von City zu City verkürzt (ganz abgesehen von der Vermeidung unnötigen Stresses).

Die Urbanität einer Stadt bestimmt sich ganz entscheidend über ihre Aufenthaltsqualität, also der Verweildauer in ihr. Es muss somit Ziel der Kommune sein, ihre Bürger „aufzunehmen“ und ihre Bedürfnisse als Versorgungs- und Freizeitzentrum sicherzustellen.

*Der Gewinn für eine Stadt mit reaktiviertem Bahnanschluss besteht darin, dass der Transport **von und zur** Arbeit schnell und sicher erfolgen kann.*

Für den Arbeitsmarkt und den einzelnen in seiner speziellen Situation ergibt sich durch den Bahnanschluss seiner Kommune eine deutlich größere Flexibilität, da Wegezeiten und Kosten oft durch die Nutzung der Verkehre des öffentlichen Personennahverkehrs verringert werden können.

*Gelingt es der Kommune, seine Bürger durch ihre Urbanität am Ort zu halten, so gewinnt sie gleichzeitig auch an Kaufkraft, da ein auswärts erzielttes Einkommen in der **Heimatkommune** (Zuhause) investiert wird.*

M. Bienick: Was ist (bzw. war) Ihrer Ansicht nach das „Erfolgsrezept“ beim Reaktivierungsprojekt Heinsberger Bahn?

Bürgermeister W. Dieder: Beharrlichkeit, um es auf ein Wort zu reduzieren.

Der Wunsch der Bürger, der Industrie und der Verkehrsträger ist mit viel Ausdauer und Energie immer wieder vorgebracht worden und hat somit letztlich zu Erfolg geführt.

Die Antwort im „Langtext“:

Bereits Ende der 90er Jahre wurde über die Reaktivierung der Bahnstrecke Lindern – Heinsberg immer wieder gesprochen und das Projekt als Zukunftsmodell angedacht. Im Jahre 2002 betrachtete ein Gutachten die Reaktivierung der Bahnlinie und traf Aussagen zu deren Nutzungskriterien und –frequenzen. Der Entwurf des Nahverkehrsplans für den AVV aus dem Jahre 2005 nennt die Reaktivierung der Strecke nach Heinsberg unter der Rubrik „Zielkonzept Infrastruktur 2008“ als Reaktivierungsmaßnahme. Aus den vorgenannten Zeitabläufen und Untersuchungen ist zu erkennen, dass die Reaktivierung einer Bahnlinie mit erheblichen zeitlichen und planerischen Vorläufen behaftet ist, um den ersten Schritt, Einbringung und Verankerung

der Maßnahme in den übergeordneten Verkehrswegeplänen, zu realisieren. Es ist somit konsequentes und auch langfristig zielgerichtetes Handeln erforderlich, um eine solche Maßnahme letztlich umzusetzen.

Ein breiter Konsens aller Beteiligten bei der Etablierung einer Reaktivierungsmaßnahme in den entsprechenden Programmen ist dabei sehr hilfreich.

M. Bienick: Welche Hinderungsgründe könnte es bei Reaktivierungen geben? Welche Interessen könnten gegen Reaktivierungen sprechen?

Bürgermeister W. Dieder: Persönliche Interessen einzelner Anlieger, die den Verkehr auf der reaktivierten Strecke als Beeinträchtigung ansehen, können sich hinderlich auswirken.

Eine Reaktivierungsmaßnahme ist gegen die Öffentlichkeit und die Anlieger nicht durchzuführen, somit ist eine frühe und offene Beteiligung der Bürger eine Grundvoraussetzung für die Akzeptanz der Reaktivierung.

Wir danken herzlich für das aufschlussreiche Interview.

Neue Fahrradboxen in Lürrip aber kein Bus

Von Roland Stahl

Die Grünen in Mönchengladbach haben vorgeschlagen, dass am Bahnhof in Mönchengladbach-Lürrip abschließbare Fahrradboxen aufgebaut werden sollen. Ähnlich denen in Anrath (siehe Artikel dazu). Der VCD begrüßt diesen Vorschlag. Aber was eigentlich noch viel wichtiger wäre als Fahrradboxen wäre eine Busanbindung. Unverändert zeigt sich der zum Winterfahrplan 1980 eröffnete Bahnhof Mönchengladbach-Lürrip an der Strecke zwischen Mönchengladbach und Neuss bis heute. Im Gegensatz zum Bild von 1997 sind zumindest heute die Graffiti erheblich weniger. Was sich aber in den 32 Jahren nicht

geändert hat: Der Bahnhof hat keine Anbindung an das Busnetz in Mönchengladbach. Zumindest keine brauchbare. Es existiert zwar eine Haltstelle der Linie 031 in der Nähe aber die fährt nur stündlich und parallel zur S-Bahn. Was der Bahnhof aber bräuchte, wäre eine Nord/Süd-Anbindung in Richtung Bungt – Bonnenbroich - Giesenkirchen und Richtung Neuwerk – Bettrath. Eine Buslinie ‚018‘ (mit der 18 zur S8) würde einen großen Teil der Stadt direkt mit dem Bahnhof Lürrip verbinden und damit den Hauptbahnhof entlasten. Es ist vollkommen unverständlich, warum die Stadtwerke/NVV/NEW bis heute nicht in der Lage sind diesen Bahnhof an das

städtische Busnetz anzuschließen. Auch an der lokalen Politik kann nur gezweifelt werden, da sie die Möglichkeiten der Station ignoriert. Hier zeigt sich wieder die totale Inkompetenz der Verantwortlichen (NEW und Politik) in Mönchengladbach bezüglich des ÖPNV. Gladbach hat nicht umsonst so ein schlech-

tes und überteuertes Busnetz. Eine Linie ‚018‘ würde auch eine schnelle tangentielle Verbindung innerhalb des Stadtbezirkes Ost ermöglichen. Aber da so eine Buslinie, im Gegensatz zur Straße, Geld kostet, scheut man sich vor den Ausgaben.

Fahrradboxen in Anrath

Von Roland Stahl



Am 18. April sind am Bahnhof Anrath 40 neue Fahrradboxen in Betrieb gegangen. Als ‚Radhaus‘ bezeichnet sind diese ein echter Gewinn für Fahrgäste die Rad und Bahn kombinieren. Für eine Kautions von 20€ und einer jährlichen Bearbeitungsgebühr von 5€ können diese Boxen angemietet werden. Die Nutzung wird überwacht, da der Bedarf hoch ist und die Boxen optimal genutzt

werden. Jede Nutzung einer Box wird registriert und einmal im Jahr erfolgt eine Prüfung, ob der Nutzer weiterhin seine zugewiesene Box weiter behalten darf. Somit wird sicher gestellt, dass die hohen Investitionskosten von 550.000€ auch optimal genutzt werden. 320.000€ wurden vom VRR getragen. 200.000€ trägt die Stadt Willich. Aus Sicht des VCD ist das eine sehr gute Investition, da gerade am Bahnhof Anrath Beschädigungen und Diebstähle von Fahrrädern ein Dauerthema sind. Nun stehen 90 Fahrradboxen insgesamt zur Verfügung. 50 aus dem Jahre 2003 und diese 40. Nebenbei wurde auch ein teilweise überdachtes Rondell errichtet, so dass wartenden Fahrgästen auch ein gewisser Wetterschutz geboten wird.

Neuer Busbahnhof in Dülken

Von Roland Stahl

Ein neuer Busbahnhof soll in Viersen-Dülken die bisherigen Haltestellen ‚Mariensäule‘ und ‚Bücklerstraße‘ ersetzen. Ein bisher ungenutztes Areal an der Melscherstiege wird im Zentrum Dülkens eine gute Verknüpfung der Buslinien bieten. Während der innerstädtische ÖPNV damit eine erhebliche Aufwertung erhält, wird leider der Weg zum Bahnhof Dülken damit aber noch weiter.

Eine Busanbindung des Bahnhofs fehlt bis heute. Am 26. März war Start der Baumaßnahme. Für 750.000€ wird der zentrale Umsteigepunkt bis November 2012 fertig gestellt. Somit wird auch Dülken als letzter Stadtteil Viersens einen zentralen Umsteigepunkt erhalten. In Zukunft soll auch eine Ansiedlung von Geschäften den Platz weiter aufwerten. Dies kann nur begrüßt werden.

Bestellung für Züge für die S8

Von Roland Stahl / Alstom



Bild-Quelle: Alstom

Wie im letzten Niers-Info schon geschrieben hat es sich mittlerweile bestätigt, dass Alstom Transport 28 elektrische Triebzüge für die Deutsche Bahn Regio NRW GmbH in Nordrhein-Westfalen liefert. Der Auftragswert beläuft sich auf rund 140 Millionen Euro.

Auf den Linien S5 und S8 werden erstmals S-Bahn Züge mit behindertengerechten Toiletten fahren. Die Fahrzeuge sind speziell für bewegungseingeschränkte und sehbehinderte Personen modifiziert. Mit akustischen Signalen, Haltestangen, Hinweisschildern und Beleuchtung soll die Orientierung vereinfacht werden. Da die Züge ca. 25 Jahre im Einsatz sein werden, ist so etwas in einer alternden Gesellschaft sehr wichtig! Zudem sind die Züge mit einer Videoüberwachung zur Erhöhung der Sicherheit der Fahrgäste ausgestattet. Sie

verfügen über Mehrzweckbereiche mit Abstellmöglichkeiten für Rollstühle, Fahrräder und Kinderwagen. Der Zug hat eine Bodenhöhe von 80cm über Schienenoberkante und passt damit an die 76cm Bahnsteige. Leider sind auf der S8 aber auch viele Bahnsteige mit 1m Höhe vorhanden. In Zukunft sollen im VRR aber alle Bahnsteige auf 80cm gebracht werden. Durch die Verlagerung der Antriebsausrüstung auf das Dach kann eine geräumige Innenausstattung mit einem breiten Mittelgang für bequemes, leises und damit besonders komfortables Reisen realisiert werden. Fahrbare Schiebetritte werden künftig den Spalt zwischen Bahnsteig und Fahrzeug verschließen.

Die Züge erreichen im Einsatz Geschwindigkeiten von bis zu 160 km/h und besitzen ein sehr gutes Beschleunigungsvermögen. Sie verfügen über 170 Sitz- und 173 Stehplätze und können mit Doppel- und Dreifachtraktion betrieben werden. Wobei eine Dreifachtraktion bei den vorhandenen Bahnsteiglängen in NRW nicht geht, da der Zug zu lang ist. Hier macht sich wieder die Sparausführung der S-Bahn in NRW bemerkbar. Leider wurde in der Vergangenheit die S-Bahn nicht mit dem hohen Standard gebaut wie in anderen Ballungszentren.

Aktuelle Planungen beim Rhein-Ruhr-Express

Von Jochen Schöfnisch und Lothar Ebbers

Vor Kurzem wurden die Pläne für den ersten RRX-Planfeststellungsabschnitt (PFA 1.3) offengelegt, der dem Stadtgebiet von Langenfeld entspricht. Während dieser Abschnitt

keine Überraschungen bereithält, enthält der Erläuterungsbericht (einzusehen auf www.rrx.probahn-nrw.de), grundlegende Aussagen zur gesamten RRX-Strecke, die hier zusammengefasst werden.

Die gesamte RRX-Kernstrecke von Köln

bis Hamm ist in sechs Planfeststellungsbereiche mit jeweils bis zu fünf PFAs eingeteilt. Die Realisierung der Maßnahmen in jedem Bereich für sich würde bereits Verbesserungen im SPNV-Angebot ermöglichen. Begonnen wird voraussichtlich mit dem Bereich 1 zwischen Köln und Düsseldorf, da hier der Bedarf für eine weitere SPNV-Linie am dringendsten ist.

Nutzung der Infrastruktur

Zwischen Köln und Düsseldorf-Reisholz soll die S-Bahn-Strecke durchgängig zweigleisig ausgebaut werden. Stellenweise soll der bestehende Gleismittenabstand vergrößert werden, um auch überbreite Güterzüge verkehren zu lassen. Vorgesehen sind in diesem Bereich vier RRX-Linien im festen 15-Minuten-Takt auf den Ferngleisen. Alle dazwischen möglichen Trassen werden für den Personenfernverkehr benötigt – neben den heutigen ICE/IC-Linien werden auch Trassen für Zusatzzüge, Leerfahrten und weitere Anbieter freigehalten. Voraussetzung dafür ist, dass hier sämtliche Güterzüge, insbesondere zwischen den Güterbahnhöfen K-Kalk und D-Reisholz, über die S-Bahn-Gleise verkehren. Die geplante Infrastruktur lässt flexible Betriebsmöglichkeiten im Störfall zu.

In Reisholz wechseln die RRX-Züge auf ein neues Gleispaar westlich der S-Bahn. Von hier bis Duisburg Hbf stehen nach dem Ausbau durchgängig sechs Gleise zur Verfügung. Die heutigen Lücken in den Ortsgleisen werden geschlossen. Im Bereich Kalkum entsteht ein Überwerfungsbauwerk, so dass das RRX-Gleis Richtung Norden die S-Bahn-Strecke queren kann.

Auf den östlich liegenden Ferngleisen soll dann nur noch der Fernverkehr mit 200 km/h verkehren. Hier sind dann fliegende Überholungen möglich. Zwischen Duisburg und Düsseldorf sollen auch die

beiden aus Richtung Oberhausen kommenden RRX-Linien, der RE 2 und die zukünftig durchgängig bis/ab Düsseldorf verkehrende RB 35 die RRX-Gleise mitnutzen.

Im Abzweig Duisburg-Kaiserberg bleiben entgegen früherer Pläne die Weichen im Rahmen des ESTW-Umbaus doch erhalten. Zusätzlich wird eine Gleisverbindung vom westlichen Güterumgehungsgleis zum Bahnsteiggleis 1 geschaffen. Damit sind zukünftig Paralleleinfahrten aus Richtung Oberhausen und Essen möglich, bei denen wahlweise einer der Züge auf Gleis 1/2 zur Weiterfahrt auf den RRX-Gleisen oder auf Gleis 3/4 zur Weiterfahrt auf den Ferngleisen einfährt. In Gegenrichtung werden in der Regel die Gleise 10/11 für den RRX und 12/13 für den Fernverkehr genutzt. Damit wird der Duisburger Hbf symmetrisch, was beim integralen Taktfahrplan (ITF) die Kapazität erhöht. Vollkommen kreuzungsfrei können dann in beiden Richtungen die Fahrbeziehungen Düsseldorf (Fernbahn) – Essen, Düsseldorf (RRX) – Oberhausen, die S-Bahn 1 und Krefeld – Duisburg (Kehrgleis im Nordkopf) abgewickelt werden. Die Linie S 2 wird dann an Gleis 8 kehren, ohne die Ferngleise von/nach Essen kreuzen zu müssen. Um eine Parallelausfahrt des ICE Richtung Amsterdam und des RE 2 Richtung Essen zu ermöglichen, muss letzterer bis Mülheim die S-Bahn-Gleise nutzen – in Gegenrichtung geht es dank des Güterumgehungsgleises ohne.

RE auf S-Bahn-Gleisen

Zwischen Duisburg und Dortmund sollen die Ferngleise fast ausschließlich vom Fernverkehr und den vier RRX-Linien genutzt werden. Die Linie RE 42 zwischen Duisburg und Essen sowie die Linien RE 16 und RB 40 zwischen Essen und BO-Langendreer sollen statt dessen die S-Bahn-Gleise mitbenutzen.

Dazu entstehen ein Verbindungsgleis zwischen Essen Hbf und E-Steele, eine kreuzungsfreie Einfädung der S 3 in E-Steele Ost sowie eine Kurve vom S-Bahnhof BO-Langendreer Richtung Witten. *Diese ist nach früheren Unterlagen eingleisig und nicht kreuzungsfrei geplant und stellt damit einen neuen Zwangspunkt dar. Hier sehen wir eindeutig Nachbesserungsbedarf.* Der Haltepunkt E-Kray Süd wird aufgegeben, in BO-Wattenscheid werden voraussichtlich zwei RRX-Linien halten.

Auf praktisch der gesamten Kernstrecke sowie den ausgebauten parallelen S-Bahn-Strecken sollen die Blockabstände verkürzt und weitere Überleitmöglichkeiten von und zur S-Bahn geschaffen werden. Es ist davon auszugehen, dass damit alle Altstellwerke durch ESTW ersetzt werden und die Signaltechnik komplett erneuert wird. Der Bau des ESTW Duisburg hat bereits begonnen, hier wird es schon in den nächsten Jahren deutlich verbesserte Fahrmöglichkeiten auf den Zulaufstrecken geben. In Bochum Hbf werden außerdem schnellere Weichen eingebaut, um die Bahnsteiggleise der Fernstrecke mit höherer Geschwindigkeit anfahren zu können. Je Richtung entstehen so zwei gleichwertige Bahnsteigkanten, die zur Verkürzung der Zugfolge abwechselnd angefahren werden sollen. In Mülheim Hbf wird es dagegen bei einem Ferngleis je Richtung bleiben. In Mülheim-Heißen sind allerdings kurz vor dem vorhandenen Überwerfungsbauwerk neue Überleitmöglichkeiten zwischen S-Bahn und Fernbahn geplant, so dass Züge in Mülheim auf dem S-Bahn-Gleis und in Essen auf den Ferngleisen halten können, ohne Gleise der Gegenrichtung kreuzen zu müssen.

In Dortmund sind die von PRO BAHN kritisierten Pläne vom Tisch, den RRX westlich des Bahnhofs mit einer Brücke

auszufädeln und dann über Eving und die Güterumgehungsbahn Richtung Kamen zu führen. Nun sollen Fernverkehr und RRX gemeinsam die Gleise der Hauptstrecke benutzen, die Gleisvorfelder auf beiden Seiten werden optimiert. Im Hbf sollen die Gleise 8, 10, 11, 16, 18 und 20 von Fernverkehr und RRX genutzt werden. In der Regel werden dann die beiden äußeren Bahnsteige für die Fernverkehrs-Korrespondenzhalte und der mittlere für die RRX-Linien genutzt.

Im Zusammenhang mit dem geplanten zweigleisigen Ausbau der Strecke Lünen–Münster soll der Ostkopf vollsymmetrisch ausgebaut werden und ein zweigleisiges Überwerfungsbauwerk Richtung Lünen erhalten. Geplant ist außerdem eine Abstellanlage im Bereich Eving für in Dortmund endende RRX-Fahrzeuge.

Vorgesehene RRX-Fahrzeuge

Die Zweckverbände und das Land haben sich beim RRX-Wagenmaterial inzwischen auf vierteilige Doppelstock-Triebzüge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h festgelegt. Zum Einsatz kommen sollen Doppeltraktionen mit einer Länge von knapp 215 m, die mehr als 700 Sitzplätze bei einem komfortableren Sitzreihenabstand als bei der heutigen Baureihe 425 bieten. Auf den Außenstrecken mit kürzeren Bahnsteigen ist so auch ein Einsatz von Einzeltraktionen möglich. Je nach genauem Fahrplankonzept ist ein Schwächen in Hamm für die Linie Richtung Paderborn–Kassel oder ein Flügeln in Wesel Richtung Emmerich und Bocholt denkbar. Dennoch müssen auf mehreren Zulaufstrecken Bahnsteige verlängert werden. Auf der Strecke Oberhausen–Emmerich soll dies im Rahmen des Betuwe-Umbaus erfolgen.

Den Anforderungen für den RRX entsprechen beispielsweise der Triebzug

„KISS“, den die S-Bahn Zürich derzeit als sechsteiligen Zug beschafft. Bei Weglassung zweier nicht angetriebener Mittelwagen erhielte man einen Zug in der für den RRX vorgesehenen Größe, der die nötige Antriebsleistung und Zugkraft für eine hohe Beschleunigung von mehr als 1 m/s^2 mitbringt. Da so mindestens die Hälfte aller Räder angetrieben ist, ist auch im Herbst und Winter ein gutes Traktionsverhalten zu erwarten.

Herausforderung Einstiegshöhe

Problematisch umzusetzen wird in Doppelstockfahrzeugen die Anforderung eines niveaugleichen Einstiegs bei einer Bahnsteighöhe von 76 cm, die mittels des bei Neufahrzeugen heute obligatorischen Schiebetritts nicht nur Rollstuhlfahrern den selbständigen Ein- und Ausstieg ermöglicht, sondern durch die fehlenden Stufen auch den Fahrgastwechsel grundsätzlich beschleunigt. Während bei einstöckigen Fahrzeugen wie der Baureihe 425 und dem eurobahn-FLIRT mit einer Fußbodenhöhe von 80 cm und Sitzpodesten über den Rädern eine solche Einstiegshöhe problemlos ist, hat ein Doppelstockwagen Fußbodenhöhen von etwa 45 cm im Unterdeck und 2,5 m im Oberdeck.

Da über den Drehgestellen nur Türen mit mehreren Treppenstufen wie bei den heutigen Doppelstockwagen in NRW möglich sind, kommt für einen annähernd niveaugleichen Einstieg nur das Unterdeck in Frage, wenn nicht durch größere einstöckige Abschnitte die Fahrgastkapazität deutlich verringert werden soll. Aufgrund des darüber liegenden Oberdecks sind aber praktisch keine Türschwellinghöhen größer als 56 cm realisierbar, so dass wie bei den heutigen DoSto-Steuerwagen eine Stufe von etwa 20 cm zur Bahnsteigkante verbliebe. Man darf hier also gespannt sein auf die Lösungen der Fahrzeugin-

dustrie.

Vorgesehen sind zwei doppelspurige Türen je Wagenseite. Die Zahl der Sitzplätze je Türspur verdoppelt sich dadurch etwas gegenüber der Baureihe 425 und vergrößert sich auch gegenüber den heutigen Doppelstockwagen, die über den Drehgestellen überbreite dreispurige Türen bieten. Die vorgesehenen neuen Züge werden also gegenüber heute nur dann zu einer Verkürzung der Haltezeiten sorgen können, wenn die zusätzlichen Linien dafür sorgen, dass auch in der Hauptverkehrszeit praktisch keine stehenden Fahrgäste mitfahren müssen.

Ausschreibung startet in Kürze

Die zukünftig als RRX fahrenden heutigen RE-Linien werden noch in diesem Jahr für die Betriebsaufnahme im Dezember 2016 ausgeschrieben, es werden zwei Pakete (RE 1/RE 11 und RE 5/RE 6) gebildet. Bis dahin muss noch die Option geklärt werden, eine Linie zweistündlich nicht nur bis Paderborn, sondern bis Kassel zu führen. Mit der Betriebsaufnahme wird dann der RE 11 wieder nach Düsseldorf geführt, dafür wird die RB 42 als RE von Essen über Krefeld nach Mönchengladbach verlängert. Ob ab 2016 auch wieder der RE 11 statt des RE 1 nach Paderborn oder gar nach Kassel verkehrt, ist noch nicht geklärt.

Der RE 6 soll dann über Neuss bis Köln verlängert werden. Dies bedingt, dass der RE 5 ab 2016 in der Regel nur noch bis Wesel verkehrt, da ansonsten mehr Fahrzeuge benötigt würden als im endgültigen RRX-Konzept für diese Linien, die dann von Minden nach Koblenz und von Emmerich nach Düsseldorf fahren sollen. Zum Ausgleich soll die RB 35 ganztägig bis Düsseldorf verlängert werden, was den RE 1 deutlich entlasten wird.

Für den Betrieb dieser Linien sind die

zukünftigen RRX-Fahrzeuge vorgesehen. Um eine Einheitlichkeit des Fahrzeugparks vorzusehen und trotz des hohen Investitionsvolumens den Wettbewerb um die Strecken zu erleichtern, planen die Zweckverbände, für die Fahrzeuge einen getrennten Wettbewerb durchzuführen. Die Fahrzeugherstellung und -wartung bis hin zur Reinigung soll in einem Lebenszyklus-Modell an interessierte Hersteller vergeben werden, wodurch auch der Fahrzeugübergang an andere Betreiber nach Auslaufen des Verkehrsvertrags geregelt wäre.

Fazit

Mit Beginn der Planfeststellung nimmt die Planung der RRX-Infrastruktur richtig Fahrt auf. Wenn bald auch Baurecht für erste Abschnitte gegeben ist, muss die Finanzierung der Baukosten für erste Maßnahmen abgesichert werden.

Hier ist die Politik, in diesem Fall der Bund, gefordert.

Für die Finanzierung des Angebots muss das Land einstehen. Die jetzt für 2016 erfolgenden Ausschreibungen sehen dann eine weitere Erhöhung des Angebots vor. Drei stündliche Züge von Hamm über Essen nach Düsseldorf, ebenfalls drei Züge zwischen Duisburg und Köln, das Beibehalten der 2010 geschaffenen Direktverbindung von Münster über Recklinghausen nach Düsseldorf und die Wiederherstellung der Direktverbindung Münster – Essen – Mönchengladbach zeigen, dass sich der RRX in die Richtung bewegt, die PRO BAHN von Anfang an gefordert hat: besseres Angebot auf der RRX-Stammachse unter Beibehaltung der Durchbindungen von wichtigen Zulaufstrecken wie Mönchengladbach – Duisburg und Emmerich – Duisburg.

Vermischtes

Bauarbeiten am Bahnhof Odenkirchen

Das alte Bahnhofsgebäude des Bahnhofs Odenkirchen wurde bereits abgerissen, jetzt wird mit dem Bau des geplanten Park-and-Ride-Platzes begonnen. Das Gelände wirkt, obwohl noch im Baustellenzustand, offener und weniger heruntergekommen als vorher. Fahrradboxen und eine bessere Busanbindung sollen folgen. Bleibt zu hoffen, dass auch die Bahnsteige irgendwann einmal angehoben werden, damit der Einstieg einfacher wird. Leider wird diese notwendige Maßnahme zurzeit noch durch das unter Denkmalschutz stehende Dach verhindert. Gegen den Abriss des Daches sträubt sich vor allem der Odenkirchener Heimatverein, der den Fahrgästen damit einen Bärendienst erweist.

Ausschreibung Niederrheinnetz

Der VRR hat mit der Ausschreibung des so genannten Niederrheinnetzes begonnen. Betroffen davon sind die Strecken der Linie RB33 (Mönchengladbach-Wesel) und RB35 (Düsseldorf - Emmerich). Ab Dezember 2016 soll der Vertrag bis 2028 laufen. Bei der RB33 wird zurzeit eventuell sogar eine Verlängerung bis Bocholt überlegt. Dazu müsste die Strecke Wesel - Bocholt aber elektrifiziert werden. Die Chancen dafür stehen nicht schlecht.

Und die RB35 soll bis Arnheim in die Niederlande verlängert werden. Das ist eine längst überfällige Maßnahme! Nirgendwo entlang der deutschen Grenze gibt es so schlechte Verbindungen ins Nachbarland wie zwischen Mönchengladbach und Emmerich.

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)

Schriftführer:

Roland Stahl, Myllendonker Straße 52
 41065 Mönchengladbach
 Tel: 02161-650914

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

Alle E-Mail-Adressen unter:
www.probahn-niederrhein.de/kontakt

Impressum:

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband Niederrhein e.V.

Auflage: 250 Exemplare

Erscheinungsweise: 4x jährlich

V.i.S.d.P.: Detlef Neuß, Stapper Weg 94,
 41199 Mönchengladbach

niederrhein-info@probahn-niederrhein.de
 Namentlich gekennzeichnete Artikel geben
 nicht die Meinung der Redaktion wieder!

Redaktionsschluss: 30. Mai 2012

Nächste Ausgabe: Mitte Juli 2012

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

Einsendeschluss: Ende Juni 2012

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

Juni 2012			
		Kein regelmäßiges Treffen	3
Di 05.	18.30	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1
Di 12.	19.30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4
Do 14.	19.00	Moers „Artemis“, Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, nach der Ampel 2. Haus auf der linken Seite.	2
Di 19.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann erste Möglichkeit rechts um die Ecke; am Überlandbusbahnhof)	6
Di 19.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle, Duisburg, Mülheimer Str. 91 (Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min. Fußweg vom Hbf).	5
Juli 2012			
		Kein regelmäßiges Treffen	3
Di 03.	18.30	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1
Di 10.	19.30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4
Do 14.	19.00	Moers „Steakhaus Argentina“	2
Di 17.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle,	5
Di 17.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof	6
August 2012			
		Kein regelmäßiges Treffen	3
Di 07.	18.30	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1
Di 14.	19.30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4
Do 09.	19.00	Moers „Steakhaus Argentina“	2
Di 21.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle,	5
Di 21.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof	6
September 2012			
		Kein regelmäßiges Treffen	3
Di 04.	18.30	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1
Di 11.	19.00	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4
Do 13.	19.30	Moers „Steakhaus Argentina“	2
Di 18.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle,	5
Di 18.	19.00	Mönchengladbach, Krefelder	6

Der Terminplan ist gültig von Juni 2012 bis September 2012
 Alle Termine und aktuelle Änderungen auch im Internet unter
termine.probahn-niederrhein.de