



NiederRheinInfo

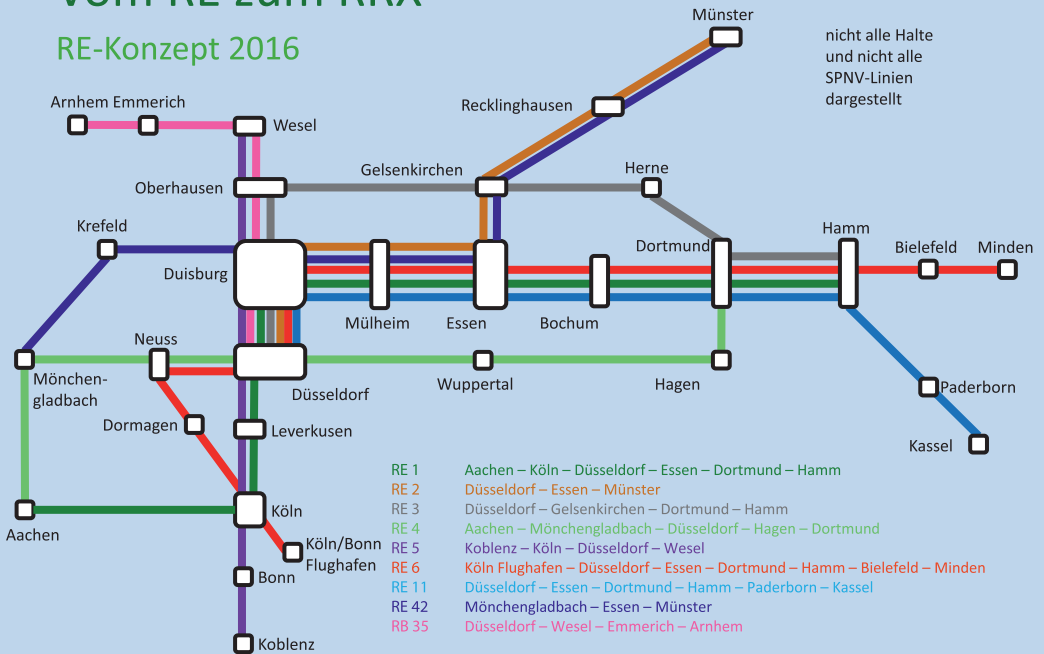
Nr. 2/2014
29. Jahrgang

Sommer 2014

Vom RE zum RRX

RE-Konzept 2016

Grafik mit freundlicher Genehmigung des VRR



Aus dem Inhalt:

**Berichte vom Bundesverbandstag und von
der Landesversammlung NRW**

Wettbewerb um RRX gestartet

Schon wieder zu spät (5 Minuten)

www.probahn-niederrhein.de



Inhalt:

<i>Inhalt, Impressum, Ansprechpartner</i>	2
<i>Vorwort</i>	3
<i>Bericht vom Bundesverbandstag 2014</i>	3
<i>Bericht von der Landesversammlung 2014</i>	5
<i>NIAG: Neue Taxi-Bus-Rufnummer</i>	6
<i>Nord-West-Bahn</i>	7
<i>Schon wieder zu spät (5 Minuten)</i>	8
<i>Mi dem IC-Bus nach Antwerpen</i>	9
<i>Wettbewerb um RRX gestartet</i>	10
<i>Bahnsteige in Bewegung</i>	12
<i>Fahrradmitnahme neu geregelt</i>	13
<i>Vermischtes</i>	14
<i>Termine</i>	15
<i>Das Beste kommt zum Schluss</i>	16

Impressum:

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband Niederrhein e.V.

Auflage: 300 Exemplare

Erscheinungsweise: 3 x jährlich

Vi.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: 25. Juli 2014

Nächste Ausgabe: Ende Oktober 2014

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

Einsendeschluss: Mitte September

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
Sparda-Bank Köln
IBAN: DE83 3706 0590 0000 6412 00
BIC: GENODED1SPK

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

Ansprechpartner

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
E-Mail: bg1@probahn-niederrhein.de

BG 2: Hubert Dieregsweiler
Schopenhauerstraße 3, 47447 Moers
Tel.: 02841-32382
E-Mail: bg2@probahn-niederrhein.de

BG 3: Kommissarischer Ansprechpartner
Detlef Neuß (siehe BG6)

BG 4: Dipl.-Ing. Frank Michalzik
Bahnhofstraße 85 a, 46499 Hamminkeln
Tel.: 02857-915992
E-Mail: bg4@probahn-niederrhein.de

BG5: Ansprechpartner: Lothar Ebbers
Neugahlener Str. 20, 46149 Oberhausen
Tel.: 0208-6351916
E-Mail: bg5@probahn-niederrhein.de

BG 6: Detlef Neuß
Stapper Weg 94, 41199 Mönchengladbach
Tel.: 02166-10560/01705853246
E-Mail: bg6@probahn-niederrhein.de

Schatzmeister: Martin Wenzel,
Briefzeile 6, 45279 Essen
Tel.: 0201/80683555
oder 0211-49742704 (Büro)
E-Mail: schatzmeister@probahn-niederrhein.de

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

Vorwort

Wir haben viel Zeit und Arbeit hineingesteckt, aber nun ist es da, das neue Niederrhein-Info in einem verbesserten Layout und in Farbe.

Da es nichts gibt, was von Anfang an perfekt ist, freuen wir uns natürlich über jeden Verbesserungsvorschlag und über jede Anregung, wie wir es noch besser machen könnten.

Sicher ist Ihnen schon aufgefallen, dass sich die Aufteilung der Rubriken geändert hat und das Sie nicht mehr alles an gewohnter Stelle finden. Wir hoffen aber, dass sich unsere Leser daran schnell gewöhnen werden.

Ähnlich wie die Ruhrschiene ist das NI nun geheftet, was das Lesen einfacher macht, da keine losen Seiten mehr herausfallen. Es ist auch unsere Absicht, den Anteil der Bilder zu erhöhen. Redaktionelle Beiträge, gerne auch mit Foto, sind uns auch weiterhin willkommen.

Der radikale Schritt hin zum neuen Niederrhein-Info war nötig geworden, weil unserer langjähriger Redakteur und später immer noch sehr aktiver NI-Mitarbeiter Roland Stahl aus privaten Gründen den Wunsch geäußert hat, kürzer zu treten und seine Aktivitäten einzuschränken. Für seine langjährige Tätigkeit, für die er und seine Familie viel Zeit geopfert haben, gebührt ihm unser herzlicher Dank.

In Zukunft wird das Niederrhein-Info nur noch drei mal im Jahr erscheinen. Das liegt an den gestiegenen Kosten, denn es ist uns nicht mehr möglich, den Druck, wie in der Vergangenheit, kostenneutral zu halten. Dafür hat es jedoch 16 Seiten und wird durch die farbigen Fotos noch informativer. Unsere Absicht ist es, die Qualität nicht nur zu erhalten sondern zu verbessern.

Da laut Beschluss der letzten Landesversammlung der RV Rheinland zum größten Teil mit dem RV Niederrhein zusammengelegt wird, werden auch die Mitglieder in diesem Landesteil in Zukunft das Niederrhein-Info erhalten. Wir hoffen, dass für sie dadurch die Mitgliedschaft bei PRO BAHN noch attraktiver wird.

Viel Spaß mit dem neuen Niederrhein-Info wünscht Ihnen
Ihr Detlef Neuß

Bericht vom Bundesverbandstag 2014

Von Detlef Neuß

Der diesjährige Bundesverbandstag in Gera begann mit einer gemeinsamen Fahrt mit der dortigen Parkeisenbahn. Die Parkeisenbahn (ehemals Pioniereisenbahn) bringt Kindern und Jugendlichen zwischen 10 und 16 Jahren den Eisenbahnetrieb nahe.

Die am Abend verliehenen Fahrgastpreise gingen an die Geraer Verkehrsbetriebe, die Jenaer Nahverkehrsgesellschaft und die Eisenbahn-Infrastruktur-Gesellschaft Aurich-Emden sowie die Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg (egoo).

Der darauf folgende Tag begann mit Arbeitsgruppen, am Nachmittag begann der eigentliche Bundesverbandstag. Nicht durchsetzen konnte sich der Bundesvorstand mit seiner geplanten Änderung der Satzung. Dieses Projekt bleibt weiterhin offen und wird in einer Arbeitsgruppe weiter erörtert werden. Beschlossen wurde eine moderate Beitragserhöhung, die angesichts steigender Kosten auch nötig erscheint.

Bei den anstehenden Vorstandswahlen wurde Jörg Bruchertseifer im Amt bestätigt. Als Stellvertreter wurden Winfried Karg, Ingo Franßen und Alexander Drewes (Kampfabstimmung gegen Mathias Oomen) gewählt. Schatzmeister bleibt Marcel Drews.

Der Bundesverbandstag endete am Sonntag mit einer Exkursion nach Chemnitz und Leipzig.



Bilder:
Parkeisenbahn in Gera,
Fahrgastpreisverleihung

NIAG: Neue Taxi-Bus-Rufnummer

Von David an der Grinten

In den Kreisen Kleve und Wesel werden auf zahlreichen Buslinien Bedarfsverkehre angeboten. Das bedeutet, wenn der Einsatz eines Linienbusses aufgrund von geringer Fahrgastnachfrage sich nicht mehr lohnt, werden die Fahrten im Fahrplan als Taxi-Bus-Angebot ausgegeben. Bei einem Fahrtwunsch ist dieser dann 30 Minuten vor der Abfahrtszeit telefonisch zu bestellen. In der Regel befördert dann ein ortsansässiges Taxiunternehmen den Fahrgast von A nach B zum Preis eines regulären VRR-Tickets. In der Theorie eine gute Praxis um auch in Schwachlastzeiten den Fahrgästen eine Fahrtalternative zur Verfügung zu stellen. In der Praxis konnte dies doch teuer werden. In der Vergangenheit war ein Anruf zu einer 0180-Service Nummer notwendig. Diese schlug mit 3,9 Cent vom Festnetz zu Buche. Vom Mobiltelefon wird in der Regel nach Tarif mindestens 42 Cent pro Minute fällig und das in Zeiten von Flatrate-Tarifen. So konnte eine Bestellung vom Handy auch mal schnell über einen Euro teuer werden. Jetzt hilft die NIAG an dieser Stelle im Sinne der Fahrgäste ab.

Moerser Festnetznummer löst die Servicenummer ab

Die NIAG bietet eine neue Bestellhotline mit einer Moerser Festnetznummer an. Diese lautet nunmehr +49 (0) 2841 8822444. In der Praxis dürften durch Flatrate-Tarife keine oder nur noch geringe Kosten durch einen Taxi-Bus-Bestellung entstehen. Diese Rufnummer gilt auch für die Bestellung von NIAG AST-Verkehren, die die NIAG in den Städten Goch, Hamminkeln, Kalkar, Kleve und Kranenburg anbietet. Beim NIAG AST-Angebot kommt aber ein besonderer Tarif zur Anwendung.



NIAG AST/Taxibus Hotline
+49 2841 8822444
www.niag-online.de

Sie können auch einfach den QR-Code mit Ihrem entsprechenden Gerät scannen und die Kontaktdaten zur Bestellhotline einfach und bequem abspeichern.

Bestellhotline länger erreichbar

Seit dem 15. Juni ist die Bestellhotline jetzt auch länger erreichbar. In den letzten Jahren waren Bestellungen nur zwischen 8 und 20 Uhr möglich. Jetzt ist die neue Rufnummer zwischen 6.30 und 22.30 Uhr erreichbar. Aus unserer Sicht einen Schritt in die richtige Richtung, auch wenn aus Fahrgastsicht wünschenswert wäre, dass die Hotline bis Mitternacht erreichbar bliebe. Gerade bei Verspätungen bei der Bahn ist es für den Fahrgast ärgerlich, dass man nicht kurzfristig umbuchen kann.

Bei den Linien 063 (Geldern – Straelen – Wachtendonk – Kempen) und 69 (Straelen – Herongen) bleibt es bei der bisherigen örtlichen Bestellhotline in Viersen mit der Rufnummer +49 (0) 2162 8184488.

Niers-Express: NordWestBahn schafft im Auftrag des VRR ein weiteres Fahrzeug an

Von David an der Grinten

Der Fahrgastverband PRO BAHN kann die neusten Entwicklungen nur begrüßen. Seit Mitte März hält die Nord-WestBahn einen besetzten Triebwagen auf der Strecke bereit, der im Störfall sofort auf die Strecke geschickt werden kann. Dazu soll zum kommenden Fahrplanwechsel ein zusätzliches Fahrzeug zur Verfügung stehen, um vor allem in der Frühspitze zu Entlastung sorgen soll. Wie genau das Fahrzeug in den Fahrplan integriert werden soll, steht derzeit noch nicht fest. Eine Möglichkeit wäre zusätzliche Fahrten zwischen Geldern und Krefeld, um die durchfahrenen Züge nach Düsseldorf weiter zu entlasten. Dieses Szenario wurde auf der Bürgerversammlung im vergangenen Jahr ins Gespräch gebracht, wir berichten bereits darüber. Einen dritten durchfahrenen Zug nach Düsseldorf wird es aufgrund fehlender Gleiskapazitäten aber nicht geben können. Die Entlastungszüge werden daher nur bis Krefeld fahren können.



Die NordWestBahn im Bahnhof Kempen

VRR bestellt weitere Leistungen nach.

Auch außerhalb der Spitzenzeiten wurden Leistungen durch den Aufgabenträger des VRR nachbestellt. Tagsüber werden sechs Fahrtenkurse nun in Doppeltraktion statt Einfachtraktion gefahren. Auch im Spätverkehr am Freitag und Samstag steht den Fahrgästen nun die doppelte Kapazität zur Verfügung.

Bahnsteigumbau in Oppum

Derzeit werden die Bahnsteige in Oppum modernisiert. Daher können die Züge in Richtung Düsseldorf bzw. Köln (RE7) bis voraussichtlich Ende Juni nicht in Oppum halten. Montags bis freitags stehen mit der RB33 Ersatzverbindungen zur Verfügung. In der Schwachlastzeit verkehrt zwischen Oppum und Krefeld Hbf ein Schienenersatzverkehr. Zurzeit bis voraussichtlich Ende September erfolgt die Sperrung in der Gegenrichtung. Diese Information war den Baustelleninformationen der DB Netz zu entnehmen. Nach Beendigung der Bauarbeiten wäre der Niers-Express „fast“ komplett barrierefrei. Nur der Bahnsteig in Fahrtrichtung Düsseldorf in Meerbusch-Osterrath wäre noch nicht modernisiert.

Echtzeiten in RIS

Es war eigentlich purer Zufall. Beim Warten auf einen Zug habe ich mit meinem Handy den QR-Code (vorhanden auf jedem Fahrplanaushang) gescannt. Erstaunlicherweise werden neuerdings die Echtzeitdaten der Nord-WestBahn im RIS-System der Deutschen Bahn ausgegeben. Somit sind aktuelle Informationen auch über die Webseite der Deutschen Bahn sowie über die DB-Navigator-App abrufbar. Bisher waren die Daten nur über die VRR-Auskunft bzw. VRR-App sowie über die NWB-Webseite verfügbar. Dieser Schritt ist sehr zu begrüßen, nur es hätte auch kommuniziert werden sollen. Da es die Offiziellen nicht für wichtig angesehen haben, publizieren wir diese erfreuliche Neuerung über diesen Weg.

Schon wieder zu spät (5 Minuten)

Ein Erlebnisbericht von Detlef Neuß

Natürlich ist es ärgerlich, wenn Züge Verspätung haben. Vor allem dann, wenn man seinen Anschluss verpasst oder einen Termin versäumt. Das muss bei der DB AG und auch bei anderen Anbietern von Schienenverkehr noch deutlich besser werden.

Aber häufig treiben selbst kleine Verspätungen seltsame Stilblüten. So wie neulich im Düsseldorfer Hauptbahnhof.

Es ist 16.15 Uhr. Einige hundert Fahrgäste warten an Gleis 4 auf den Regionalexpress nach Aachen, Abfahrt 16.22 Uhr. Plötzlich erscheint in der Anzeige der Hinweis: ca. 5 Minuten später. Kurz darauf folgt eine entsprechende Lautsprecherdurchsage. Die Dame neben mir sagt vorwurfsvoll: „Schon wieder!“ Ein junger Mann verdreht die Augen. Um mich herum werden reflexartig die Mobiltelefone gezückt. Scheinbar muss jetzt alle Welt über die drohende Katastrophe benachrichtigt werden. Auch der Herr neben mir in Mantel und Anzug und mit Aktentasche zückt sein Smartphone. „Hallo Schatz, der Zug hat Verspätung. 5 Minuten! Du kannst Dir also Zeit damit lassen mich am Mönchengladbacher Hauptbahnhof abzuholen. Ja, jedes Mal das Selbe. Immer dann wenn man EINMAL früher Feierabend machen möchte.“

„Schatz“ muss wohl sehr beschäftigt und in Zeitnot sein, sonst würde es ihr bestimmt nichts ausmachen, am Bahnhof 5 Minuten auf ihn zu warten. Die anderen Telefongespräche um mich herum haben ähnliche Inhalte. Andere kontrollieren per DB-App, ob die Ansage mit den Verspätungshinweisen im Internet übereinstimmt. Mich überkommt leichtes frösteln. Vor eingiger Zeit als ich die App neu installiert hatte, habe ich das auch schon mal gemacht.

Inzwischen ist der Zug da, er war nur 4 Minuten zu spät. Im Abteil holt die bessere Hälfte von „Schatz“ seinen Laptop aus der Aktentasche um zu arbeiten. Nach kurzer Zeit beginnt er mit seiner Firma zu telefonieren. Warum benutzt er überhaupt sein Telefon? Sein Gesprächspartner in Düsseldorf müsste ihn doch auch ohne verstehen können, so laut wie er redet. Jedenfalls ist es nicht langweilig, denn ich erfahre so einige Interna aus seiner Firma, die mich eigentlich nichts angehen und für dessen Preisgabe er vermutlich gekündigt werden könnte. Inzwischen ist der Zug in Neuss angekommen. Da er dort normalerweise ein paar Minuten Aufenthalt hat, fahren wir fast pünktlich ab. Die Strecke ist frei, wir werden genau nach Fahrplan in Mönchengladbach ankommen und ich frage mich, warum „Schatz“ über diese glückliche Wendung nicht informiert wird. Kurz vor dem Mönchengladbacher Hauptbahnhof packt die bessere Hälfte von „Schatz“ seinen Laptop ein und bereitet sich auf den Ausstieg vor. Es hat zu regnen begonnen. Er wird also mindestens fünf Minuten draußen im Regen stehen und warten. Vermutlich länger, denn im ohnehin dichten Mönchengladbacher Feierabendverkehr wird „Schatz“ bei Regen mehr Zeit brauchen. Aber das wird ihn nicht aufregen und es ist auch kein Telefonat wert. Das ist eben ganz normal so und ein Auto hat ja keine Verspätung, weil es keinen Fahrplan hat. Das Gleiche ist eben noch lange nicht das Selbe.

Mit dem IC-Bus der DB AG von Düsseldorf nach Antwerpen - Ein misslungener Versuch

Von Detlef Neuß

Derzeit erfreuen sich Fernbusse als kostengünstige Alternative zu Schienenverbindungen wachsender Beliebtheit. Auch die DB AG steigt in dieses Geschäft ein. So gibt es seit kurzem die IC-Bus-Verbindung Düsseldorf – Antwerpen mit den Haltepunkten Düsseldorf-Flughafen, Düsseldorf Hbf (ZOB), Eindhoven Station und Antwerpen Central. Der Bus verkehrt mehrmals täglich.

Informationen zu den Aktuellen IC-Bus-Verbindungen der DB AG finden Sie unter: http://www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/angebotsberatung/ic_bus/fahrplaene/2014

Was man als Fahrgast jedoch am Samstag den 12.07.2014, Abfahrtszeit 8.55 Uhr ab Düsseldorf Hbf (ZOB) erlebte, kann man nur als (fast) vollständiges Versagen auf der ganzen Linie bezeichnen.

Der Zentrale Omnibusbahnhof neben dem Düsseldorfer Hauptbahnhof war um die Abfahrtszeit bereits stark frequentiert. Ein Display oder ein Schild mit Hinweisen wo welcher Fernbus abfuhr war ebenso wenig vorhanden, wie Personal, das Auskunft hätte erteilen können. Dementsprechend bewegten sich die Fahrgäste suchend von Bus zu Bus, bis man schließlich an den 8 Haltestellen sehr dezent und auch nur von der Straßenseite aus sichtbare Aushänge in A4-Größe entdeckte. Ein Hinweis auf die Nummer der Haltestelle fehlte auch auf dem DB-Ticket. Lediglich für die Rückfahrt von Antwerpen aus gab es den Hinweis perron 7.

Der Bus ließ jedoch auf sich warten. Nach einer dreiviertel Stunde machte sich einer der ca. 20 Fahrgäste zum Servicepoint im Düsseldorfer Hauptbahnhof auf, um eine Auskunft über das Verbleiben des Busses zu bekommen. Da nicht klar

war, ob der Bus in der Zwischenzeit nicht doch noch kommt, ging er damit das Risiko ein, den Bus zu verpassen. Umso erstaunlicher war der Spruch, mit dem er vom Servicepoint zurückkam: „Der Busfahrer sei vom Düsseldorfer Flughafen aus direkt nach Eindhoven gefahren und habe den Haltepunkt Düsseldorf Hauptbahnhof schlicht vergessen“. Bei gerade einmal vier Haltepunkten auf der Strecke ein geradezu unglaublicher Vorgang. Offensichtlich war dem DB-Personal im Bahnhof der Vorgang auch nicht wichtig genug, die Fahrgäste des IC-Busses am ZOB zu informieren. Personal dafür hätte sich sicher gefunden.

Für Tagesausflügler lohnte sich die Fahrt nur ohnehin nicht mehr, Fahrgäste die nach Eindhoven oder Antwerpen mussten, suchten nach Alternativen. Am Servicepoint erklärte man sich nicht zuständig und verwies auf das DB-Reisezentrum. Nachdem man dort eine Nummer gezogen hatte erklärte sich das Personal am ersten Schalter ebenfalls für den IC-Bus nicht zuständig. Man könne nur neue Tickets nach Eindhoven verkaufen aber keine IC-Bus-Tickets umschreiben. An einem anderen Schalter war dann jedoch eine freundliche und kompetente Mitarbeiterin bereit, ersatzweise Zugtickets via Venlo bzw. Brüssel für die entfallene IC-Bus-Verbindung auszustellen. Ob Tickets, deren Nutzung sich nun nicht mehr lohnte unbürokratische erstattet werden, bleibt noch abzuwarten.

Natürlich werden überall Fehler gemacht, aber ein Lapsus von dieser Qualität ist sicher keine Reklame für das neue Produkt der DB AG, auch nicht für den Konzern als Ganzes.

Wettbewerb um RRX gestartet

Von Lothar Ebberts

Mit zwei EU-weiten Ausschreibungen für die Herstellung und Wartung der RRX-Fahrzeuge und die Betriebsleistungen mit diesen Fahrzeugen haben die zuständigen Aufgabenträger Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), Nahverkehr Rheinland (NVR), SPNV Rheinland-Pfalz Nord sowie Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV) den Wettbewerb um den Rhein-Ruhr-Express (RRX) eröffnet. Bereits entschieden wurde die sog. Interimsvergabe für die Betriebsleistungen bis zur Inbetriebnahme der RRX-Fahrzeuge.

Für die RRX-Fahrzeuge hat das Land einen umfangreichen Anforderungskatalog aufgestellt, worin vor allem Höchstgeschwindigkeit, Beschleunigung, stufenlose Einstiege an 76 cm-Bahnsteigen und andere Ausstattungsmerkmale festgelegt werden. Die Fahrzeuge, die von den NRW-Aufgabenträgern erworben werden, sollen nicht nur geliefert, sondern auch während der gesamten Nutzungsdauer von 30 Jahren von den Herstellern gewartet werden. Diese dürfen die Wartung zwar auch von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen durchführen lassen, müssen aber für die Verfügbarkeit für den Fahrbetrieb gerade stehen. Eine solche Fahrzeugausschreibung ist zwar in Deutschland neu, hat sich aber in anderen Ländern, u. a. in Großbritannien, bereits bewährt.

Beschafft werden rund 80 überwiegend vierteilige Doppelstocktriebwagen mit Nach VRR-Angaben haben sich bei dieser Ausschreibung die großen der Fahrzeugbranche, nämlich Siemens, Bombardier, Alstom (zusammen mit Skoda) und Stadler für den Wettbewerb angemeldet. Wie viele unterschiedliche Fahrzeugkonzepte dann tatsächlich angeboten werden, bleibt offen. Geplant

ist ein Verhandlungsverfahren, bei dem sukzessive die Zahl der Bewerber verringert wird, bis der Gewinner feststeht.

Die Fahrzeuge sollen ab 2018 bis 2020 ausgeliefert werden und dann linienweise auf den später in den RRX zu überführenden Linien RE 1, RE 5, RE 6 und RE 11 zum Einsatz kommen. Die Fahrzeuge für die im RRX-Zielnetz vorgesehene vierte Linie zwischen Köln und Dortmund sollen zunächst auf dem RE 4 eingesetzt werden.

RRX-Vorlaufbetrieb in drei Losen

Ebenfalls bereits gestartet wurde die Ausschreibung der Betriebsleistungen mit den RRX-Fahrzeugen mit gestaffelter Betriebsaufnahme ab Dezember 2018 bis Dezember 2020. Hierbei wurden drei Lose gebildet:

Los 1: RE 1 und RE 11 (5,8 Mio. Zug-km/a)

Los 2: RE 5 und RE 6 (6,0 Mio. Zug-km/a)

Los 3: RE 4 (2,4 Mio. Zug-km/a)

Die Vertragslaufzeit ist bis Dezember 2033 vorgesehen, es wird ein Bruttovertrag mit Anzeielementen abgeschlossen, das bedeutet, dass die Fahrgeldeinnahmen bei den SPNV-Zweckverbänden verbleiben. Auch hier ist ein Verhandlungsverfahren vorgesehen. Nach VRR-Angaben wollen sieben Verkehrsunternehmen am Wettbewerb teilnehmen. Es wird damit gerechnet, dass im vierten Quartal dieses Jahres der Zuschlag für das wirtschaftlichste Angebot erfolgen kann.

Interimsvergabe an DB Regio

Da die bisherigen Verkehrsverträge für die Leistungen auf den Linien des RRX-Vorlaufbetriebs größtenteils im Dezember 2016 auslaufen, wurde eine Vergabe dieser Leistungen für die Zwischenzeit bis zur Betriebsaufnahme mit den RRX-Fahrzeugen erforderlich. Ebenso wurde ein Anschlussvertrag für die Linie RB 33 Süd (Aachen - Duisburg/Heinsberg) notwendig. Diese Linie sollte ursprünglich mit dem RE 4 zusammen ausgeschrieben werden, jetzt wird geprüft, in welchem Ausschreibungspaket diese Linie angeboten werden kann.

Erwartungsgemäß setzte sich bei dieser Ausschreibung der bisherige Betreiber DB Regio NRW durch. Die Übergangsvergabe läuft bis maximal Dezember 2022, die einzelnen Linien können bei Verfügbarkeit der RRX-Fahrzeuge gekündigt und dann mit den neuen Fahrzeugen bedient werden.

Auch für die schon lange geplante dritte RE-Linie zwischen Köln und Düsseldorf über Neuss gibt es endlich eine Lösung: Ab Dezember 2015 gibt es einen Vorlaufbetrieb mit dem RE 6a (Köln/Bonn Flughafen - Köln Hbf - Neuss -Düsseldorf).

Ab Dezember 2016 werden dann die RE-Linien wie folgt fahren:

RE 1: Aachen - Köln - Duisburg - Dortmund - Hamm

RE 5: Koblenz - Köln - Duisburg - Wesel

RE 6: Köln/Bonn Flughafen - Neuss - Duisburg - Dortmund - Hamm - Minden

RE 11: Düsseldorf - Duisburg - Dortmund - Hamm (- Paderborn - Kassel-Wilhelmshöhe alle zwei Stunden)

Der RE 4 bleibt unverändert. Die entfallenden RE-Leistungen zwischen Duisburg und Mönchengladbach werden durch die RB/RE 42 (Münster - Essen - Krefeld - Mönchengladbach) übernommen, zwischen Wesel und Emmerich fährt zukünftig

die RB 35 (Düsseldorf - Duisburg - Emmerich - Arnhem). Beides ist in den entsprechenden Verkehrsverträgen bereits festgelegt.

Die Vertreter der Aufgabenträger zeigten sich mit dem erzielten Verhandlungsergebnis zufrieden. Aus Fahrgastsicht ist nicht ganz optimal, dass der RE 11 weiterhin mit ET 425 gefahren werden muss (wegen des Eggetunnels müssen hier Fahrzeuge mit Notbremsüberbrückung eingesetzt werden), allerdings könnte der RE 11 als erster von den neuen RRX-Fahrzeugen profitieren. Beim RE 6a (auch hier erfordert der Flughafenbahnhof Köln/Bonn die Notbremsüberbrückung) soll schon ab 12/2015 doppelstöckig gefahren werden, bis ab 12/2016 die gewohnten Doppelstockzüge des RE 6 über Neuss bis Köln/Bonn Flughafen fahren.

Wenig Neues gibt es über die RRX-Infrastruktur zu berichten. Bislang wurde nur der Planfeststellungsbereich 1 (Köln - Langenfeld) in drei Abschnitten offengelegt. In einem Planfeststellungsabschnitt (Leverkusen) fand inzwischen der Erörterungstermin statt. Für die Bauleistungen in diesem Bereich hat der Bund auch schon eine Finanzierungszusage gegeben.

Bahnsteige in Bewegung

Von Lothar Ebbers

An einigen Bahnhöfen in unserem Verbreitungsgebiet geraten die Bahnsteige in den nächsten Jahren in Bewegung. Das betrifft insbesondere die Bahnsteighöhen, aber auch die Bahnsteiglängen. Grund dafür ist der zukünftige Fahrzeugeinsatz. Wenn zwischen 2018 und 2020 die RRX-Fahrzeuge den Betrieb auf den bisherigen RE-Linien aufnehmen, müssen die Bahnsteige an allen Haltepunkten bestimmte Bedingungen erfüllen: die Bahnsteige müssen 215 Meter lang sein (Ausnahme RE 4, da hier die kürzeren RRX-Fahrzeuge eingesetzt werden), und es ist eine Mindesthöhe von 55 cm erforderlich, da die RRX-Fahrzeuge keine Klappstufen haben werden. Diese Bedingung ist an allen Bahnhöfen der RRX-Stammstrecke Dortmund - Duisburg erfüllt, hier sind alle Bahnsteige 76 cm hoch und ausreichend lang. An den Außenästen muss aber einiges nachgearbeitet werden. Dies betrifft in unserem Verbreitungsgebiet vor allem die Strecke Oberhausen - Emmerich. Hier sollten bereits zum Dezember 2016 alle Haltepunkte eine Mindestbahnsteiglänge von 190 m haben, da dann die Doppeltraktionen fünfteiliger Abellio-FLIRTs halten werden. Bislang haben nur die Bahnsteige in Oberhausen Hbf, Dinslaken, Wesel und Emmerich die erforderliche Länge, alle anderen müssen, vielfach provisorisch, angepasst werden, da auf dieser Strecke zur Zeit die Planung für den dreigleisigen Ausbau läuft, dieser aber sicherlich nicht rechtzeitig umgesetzt werden kann. Somit müssen die bisherigen Bahnsteige auch dann verändert werden, wenn sie mittelfristig abgerissen und am neuen Außengleis neugebaut werden. Ab etwa 2019 kommen dann auch die RRX-Fahrzeuge zum Einsatz, wodurch 55 cm Mindesthöhe und 215 m Länge erforderlich werden. Dies betrifft alle Stationen bis Wesel sowie Mehrhoog, Empel-Rees und Emmerich.

S-Bahn langfristig mit 76 cm-Bahnsteigen

Weitere Veränderungen sind mit den zukünftigen S-Bahnen zu erwarten. Für die Ausschreibung der S-Bahn-Linien im VRR mit Betriebsaufnahme im Dezember 2019 wird der VRR Neufahrzeuge mit einer Bodenhöhe von 80 cm (statt bisher 100

cm) fordern. In diesen Fahrzeugen können dann auch standardmäßig Toiletten eingebaut werden. Es ist zu erwarten, dass diese Fahrzeuge deutlich günstiger beschafft werden können, da auf Standard-Bauserien zurückgegriffen werden kann.

Jetzt hat der VRR ein mittelfristiges Bahnsteighöhenkonzept vorgelegt, das langfristig für alle S-Bahn-Strecken eine Bahnsteighöhe von 76 cm vorsieht. Zwar gibt es im VRR 108 Stationen mit 96 cm-Bahnsteigen, weitere 30 ließen sich noch von 76 auf 96 cm anheben, bei 33 ist dies aber aufgrund von Mischverkehren mit anderem Personenverkehr bzw. Güterverkehr auch langfristig nicht realisierbar, in ganz NRW sind es sogar 50 Stationen, darunter ist u. a. auch Duisburg Hbf. Damit ist eine vollständige Barrierefreiheit nur mit 76 cm-Bahnsteigen möglich. Hinzu kommt, dass es bei zukünftigen Bedienkonzepten zu vermehrten Mischverkehren kommen wird. So muss der RE 42 ab Dezember 2016 zwischen Essen und Duisburg über die S-Bahn-Gleise fahren.

Zwar wäre die Anhebung der 30 noch möglichen Stationen von 76 auf 96 cm für nur 75 Mio. Euro möglich, während die Absenkung von 108 Stationen nach bisherigen Erfahrungswerten etwa 140 Mio. Euro kosten dürfte. Die Differenz dürfte aber bereits bei der anstehenden Fahrzeugbeschaffung eingespart werden können. Der VRR sieht nach den bisherigen Untersuchungen die Möglichkeit, mit seinen Finanzmitteln etwa drei bis vier Stationen jährlich von 96 auf 76 cm umzubauen, wobei je nach örtlicher Situation unterschiedliche Bauverfahren (Rückbau der Bahnsteige, Aufschottern, Anhebung des Gleisplanums) in Betracht kommen. Die Priorität des Umbaus kann dann unter Berücksichtigung anderer Planungen (z. B. Bahnhofsmodernisierung, Nachrüstung mit Rampen oder Aufzügen) nach Bedeutung der Stationen (v. a. Ein-/Aussteigerzahlen) erfolgen. Als erstes sind die Bahnhöfe der S 5/S 8 an der Reihe, auf denen keine anderen S-Bahn-Linien halten, da hier bereits im Dezember die neuen S-Bahn-Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

Auf einem Teil der Strecken (S 2, S 3, S 9) soll bereits mit der Betriebsaufnahme 2019 die Einstiegshöhe der Fahrzeuge 80 cm betragen, auf der S 1 und der S 4 wird sie durch Einbauten (Podeste), die später wieder entfernt werden können, 100 cm betragen. Ebenso kann auf der S 28 (Neuvergabe mit Elektrifizierung zum Dezember 2021) mit niedrigerer Einstiegshöhe gerechnet werden, während bei der S 6 und der S 11 der Einsatz von Fahrzeugen mit niedrigerer Bodenhöhe erst in der übernächsten Ausschreibung (ca. 2034) zu erwarten ist.

Fahrradmitnahme neu geregelt

Von Lothar Ebberts

Seit dem 1.4.2014 gelten neue Mitnahmeregeln für Fahrräder im gesamten NRW-Nahverkehr. Diese berücksichtigen jetzt auch die immer mehr verbreiteten Pedelects und E-Bikes.

Fahrräder normaler Bauart, auch mit elektrischem Hilfsmotor, sind jetzt in allen Fahrzeugen zugelassen. Das geht über die Beschlüsse des Runden Tisches Fahrradmitnahme hinaus, wonach die Mitnahme von Pedelecs und E-Bikes zunächst nur im Eisenbahnverkehr (SPNV) vorgesehen war, da die kommunalen Verkehrsbetriebe Haftungsprobleme sahen. Inzwischen sind ihre Bedenken ausgeräumt und es konnte eine kundenfreundliche Lösung gefunden werden. Fahrräder mit Verbrennungsmotor sind generell ausgeschlossen. Sonderkonstruktionen wie Tandems, Liegeräder oder Dreiräder werden weiterhin nur im SPNV befördert. Schwerbehinderte mit solchen Rädern dürfen im Kulanzwege diese auch in Bus und Straßenbahn mitnehmen.

Die Mitnahmemöglichkeiten stehen generell unter dem Vorbehalt des verfügbaren Platzes im Fahrzeug. Die Beförderung von Rollstühlen und Kinderwagen hat generell Vorrang, im Zweifelsfall entscheidet das Fahrpersonal. Ebenso ist die Fahrradmitnahme nicht möglich, wenn die eingesetzten Fahrzeuge, z. B. Kleinbusse, dies nicht erlauben. Im SPNV können in fast allen Zügen die Fahrräder in den vorhandenen Mehrzweckräumen ohne zeitliche Einschränkung mitgenommen werden, ansonsten sind die Türbereiche für die Fahrradmitnahme vorgesehen.

Bei Bussen und Straßenbahnen legen die Verkehrsunternehmen die Mitnahmezeiten fest. Im VRR erlauben die meisten Unternehmen diese montags bis freitags ab 9 Uhr und am Wochenende ganztägig. Die Rheinbahn kennt keine Sperrzeiten, während die Stadtwerke Neuss (SWN) und die NIAG die Mitnahme montags bis freitags erst ab 19 Uhr, samstags ab 15 Uhr sowie sonn- und feiertags ganztägig erlaubt. Auskunft über die Mitnahmezeiten erteilen die einzelnen Unternehmen.

Vermischtes

Bahnhof Odenkirchen: Nachdem der Bahnhof Odenkirchen jahrelang mit seinem abrisssreifen Bahnhofsgebäude einen traurigen und wenig einladenden Anblick bot, wurde vor etwa einem Jahr an Stelle des alten Gebäudes ein moderner heller und sauberer Park + Ride - Platz von der Stadt Mönchengladbach mit Geldern des VRR errichtet.

Anders als auf dem an einem Samstag aufgenommenen Foto, wird der Parkplatz gut angenommen und genutzt. Bleibt nur noch zu hoffen, dass der Zugang zu den Gleisen und der viel zu niedrige Bahnsteig im Rahmen einer neuen Modernisierungsoffensive ebenfalls aufgewertet wird.



Termine

August 2014

- BG 3** Kein regelmäßiges Treffen
- BG 1** Di. 05.08. - 18.00 Uhr
Kleve, FGZ Bahnhof Goch
nur nach tel. Absprache
- BG 4** Di. 12.08. - 19.30 Uhr
Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber
dem Bahnhof
- BG 2** Do. 14.08. - 19.00 Uhr
Moers „Steakhaus Angus“
- BG 5** Di. 19.08. - 19.00 Uhr
Gesprächsrunde ÖPNV
ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle,
Duisburg, Mülheimer Str. 91
(Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min.
Fußweg vom Hbf).
- BG 6** Di. 19.08. - 18.45 Uhr
Mönchengladbach,
Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann
erste Möglichkeit rechts um die Ecke;
am Überlandbusbahnhof)

September 2014

- BG 3** Kein regelmäßiges Treffen
- BG 1** Di. 02.09. - 18.00 Uhr
Kleve, FGZ Bahnhof Goch
nur nach tel. Absprache
- BG 4** Di. 09.09. - 19.30 Uhr
Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber
dem Bahnhof
- BG 2** Do. 11.09. - 19.00 Uhr
Moers „Steakhaus Angus“
- BG 5** Di. 16.09. - 19.00 Uhr
Gesprächsrunde ÖPNV
ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle,
Duisburg, Mülheimer Str. 91
(Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min.
Fußweg vom Hbf).
- BG 6** Di. 16.09. - 18.45 Uhr
Mönchengladbach,
Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann
erste Möglichkeit rechts um die Ecke;
am Überlandbusbahnhof)

Oktober 2014

- BG 3** Kein regelmäßiges Treffen
- BG 1** Di. 07.10. - 18.00 Uhr
Kleve, FGZ Bahnhof Goch
nur nach tel. Absprache
- BG 2** Do. 09.10. - 19.00 Uhr
Moers „Steakhaus Angus“
- BG 4** Di. 14.10. - 19.30 Uhr
Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber
dem Bahnhof
- BG 5** Di. 21.10. - 19.00 Uhr
Gesprächsrunde ÖPNV
ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle,
Duisburg, Mülheimer Str. 91
(Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min.
Fußweg vom Hbf).
- BG 6** Di. 21.10. - 18.45 Uhr
Mönchengladbach,
Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann
erste Möglichkeit rechts um die Ecke;
am Überlandbusbahnhof)

November 2014

- BG 3** Kein regelmäßiges Treffen
- BG 1** Di. 04.11. - 18.00 Uhr
Kleve, FGZ Bahnhof Goch
nur nach tel. Absprache
- BG 4** Di. 11.11. - 19.30 Uhr
Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber
dem Bahnhof
- BG 2** Do. 13.11. - 19.00 Uhr
Moers „Steakhaus Angus“
- BG 5** Di. 18.11. - 19.00 Uhr
Gesprächsrunde ÖPNV
ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle,
Duisburg, Mülheimer Str. 91
(Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min.
Fußweg vom Hbf).
- BG 6** Di. 18.11. - 18.45 Uhr
Mönchengladbach,
Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann
erste Möglichkeit rechts um die Ecke;
am Überlandbusbahnhof)

Das Beste kommt zum Schluss!

Liebe Leser,

an dieser Stelle wollen wir Ihnen in Zukunft Gelegenheit geben, selbst etwas zur Gestaltung des Niederrhein-Infos beizutragen. Sicher machen viele von Ihnen interessante Bilder, die es wert sind, auf dieser Seite veröffentlicht zu werden. Selbstverständlich mit dem Namen des Fotografen und gerne auch mit einem kleinen Text, der das Bild erklärt, z.B. wo es aufgenommen wurde, wann und was es genau zeigt. Lassen Sie also Ihrer Kreativität vollen Lauf oder durchforsten Sie Ihr Archiv nach alten Raritäten, die für die anderen Leser interessant sein könnten. Wir beginnen mit einem Bild unseres ehemaligen Redakteurs Roland Stahl, dessen Eisenbahnbilderarchiv mittlerweile mehr als 40.000 Aufnahmen umfasst. Das Bild zeigt einen neuen VT 620 am Bedarfshaltepunkt Zuckerfabrik der Voreifelbahn. Ich hoffe auf regen Zuspruch und schöne Eisenbahnbilder unserer Leser.

Ihr
Detlef Neuß



**VT 620
am Bedarfshaltepunkt
Zuckerfabrik
der Voreifelbahn.
© Roland Stahl**