

PRO BAHN



**REGIONALVERBAND
NIEDERRHEIN e.V.**

NiederRheininfo

25 Jahre Niederrhein-Info

Nr. 4/2010

Oktober 2010 – Dezember 2010

25. Jahrgang

www.probahn-niederrhein.de



PRO BAHN und VCD auf Dienstreise

Inhalt:

Nachruf

RE 7: Verspätungen und Verärgerte Kunden
Nachrichten vom Ausschuss Tarif & Marketing
beim VRR

Protokoll Mitgliederversammlung 2010
Ersatzfahrpläne der RE 13 und der RE 4
Zwischenbilanz: 9 Monate RE10

Unfall in Geldern

Verspätungen auf der RE10 auch nach der
Bauphase

PRO BAHN NRW in Berlin

Leserbrief

Vermischtes

Termine

Nachruf

Am 7. Oktober 2010 ist unser Freund und langjähriger Mitstreiter Wolfgang Tittmann nach langer, schwerer Krankheit im Alter von 73 Jahren verstorben.

Wolfgang war der Gründer der Bezirksgruppe Wesel. Am Rande einer Veranstaltung - welche den Erhalt des „Bocholters“ zum Ziel hatte - trafen mehrere Interessierte auf Franz Maxwill. Aus dieser Begegnung ging nachfolgend die Bezirksgruppe Wesel hervor, deren treibende Kraft seither Wolfgang war.

Aufgrund seiner hohen, allseits anerkannten Sachkompetenz wirkte Wolfgang u. A. in SPNV-Streckenarbeitskreisen mit und war Mitglied in der Zweckverbandsversammlung des Nahverkehrs-Zweckverbands Niederrhein.

Wolfgang erstellte z. B. Fahrplanentwürfe incl. optimierter Umlaufpläne für Bus

und Bahn für den Nahverkehr auf beiden Rheinseiten. Bis heute wirken die von ihm geschaffenen Optimierungen des Verkehrsangebotes nach.

Mit der Verbreitung des Internets gestaltete Wolfgang die Homepage der BG Wesel. Aufgrund des stets hohen aktuellen Informationsstands galt diese Seite lange Zeit als das Vorzeigeprojekt von PRO BAHN am Niederrhein.

Gemeinsam mit David van der Grinten wurde auf Basis der Weseler Seite der Auftritt des RV Niederrhein gestaltet, woraus nun zusätzlich die neugestaltete NRW-Website hervorging.

Der RV Niederrhein und insbesondere die BG Wesel werden Wolfgangs freundschaftlichen Rat schmerzlich vermissen.

Frank Michalzik

RE 7: Verspätungen und Verärgerte Kunden

Von Klaus Hegmanns

Die Kritik an der RE7 Münster – Krefeld reißt nicht ab!

Immer wieder kommt es zu Teilausfällen oder Verspätungen. Fehlende Informationen geben Anlass zur Kritik. Zum Beispiel am 29.06.2010 auf dem Streckenabschnitt Köln–Neuss wurde die Durchsage im Zug getätigt, dass wegen einer Streckensperrung der Zug in Neuss enden würde. Weitere Informationen gab es nicht. Bei Erreichen in Neuss war sowohl beim Personal, wie auch bei der 3 S-Zentrale erst mal Ratlosigkeit zu verspüren. Keiner wusste was. Die Laune der Fahrgäste mit Ziel Krefeld viel ins Unermessliche. Es wurde gefachsimpelt ob es Sinn macht nach Düsseldorf zu fahren und die RE 10 nach Kleve zu erreichen. Doch bei einer Streckensperrung wäre dieses weniger nützlich.

Der nächste RE von Neuss nach Düsseldorf ließ nicht lange auf sich warten und viele Reisende zum Teil mit Gepäck flitzten die Treppen runter und wieder rauf um die RE zu benutzen. Eine Durchsage und Information lag zu diesem Zeitpunkt immer noch nicht vor. Aber RE7 geschädigte Fahrgäste kennen sich ja Bestens aus!

Kurz vor Einfahrt im Bahnhof Düsseldorf dann die ernüchternde Durchsage: „Wegen Gleisbelegung verzögert sich die Einfahrt in Düsseldorf um wenige Minuten“! Und man sah die Nordwestbahn aus dem Bahnhof Düsseldorf in Richtung Kleve davon fahren. Klasse gelaufen. Wir erinnern uns, die Strecke sollte doch gesperrt sein!

Dieser Anblick, seinen Zug mal aus einer anderen Sichtweite vor dem Panorama des Düsseldorfer Bahnhofes in

einem romantischen Abendlicht zu betrachten, weckte bei den betroffenen Fahrgästen leider nicht die erhoffte Freude.

Weshalb der Zug nun in Neuss endete, blieb ungeklärt. Warum die RE7 von Krefeld via Köln nach Münster fährt ist für viele Fahrgäste und für den Fahrgastverband ein ungelöstes Rätsel.

Die fehlenden Informationen am Bahnsteig gehören schon zum Alltag der Berufspendler.

Ein WLAN fähiges Handy gehört neben der Fahrkarte schon zur Fahrgast-Grundausrüstung um sein Ziel zu erreichen. Traurig aber Wahr!

Nachrichten vom Ausschuss Tarif & Marketing beim VRR

Von Frank Michalzik

Im September tagte der o.g. Ausschuss. Hier die wesentlichen Punkte in einer kurzen Zusammenfassung:

Der VRR-Tarif im VGN-Raum wird nun frühestens zum 1.1.2012 umgesetzt werden können. Grund sind ausstehende politische Entscheidungen die bedingen, dass der ursprünglich angestrebte Umsetzungstermin im August 2011 nicht gehalten werden kann.

Die Verstärkung verschiedener RE-Linien um jeweils einen DOSTO-Wagen ist für 2011 vorgesehen. Derzeit bestehen Planungen, die Stationsgebühren für Züge mit mehr als 170m Länge deutlich anzuheben. Hiervon wären alle Züge ab 6 Wagen Zuglänge betroffen. Herr Husmann entgegnete auf meine diesbezügliche Frage, dass er hofft, dass die 170m-Regelung nicht Einzug in das Stationspreissystem findet. Andernfalls wä-

re mit erhöhten Stationspreisen z.B. beim RE1 und RE5 zu rechnen.

Zu einer lebhaften Diskussion kam es im Ausschuss beim Thema Sozialticket. Es war klar zu erkennen, dass alle Fraktionen dieses befürworteten – hinsichtlich des Ausgleichs der zu erwartenden Mindererlöse war das Meinungs-lager aber gespalten. Problematisch in diesem Zusammenhang ist, dass das Land derzeit keine belastbare Zusage zur Höhe des vorgesehenen Landeszuschusses leisten kann, da dies erst bei einem verabschiedeten Haushalt möglich ist. Der Einföhrungstermin des Sozialtickets im Sommer nächsten Jahres liegt knapp hinter dem vorgesehenen Termin für die Verabschiedung des Landeshaushaltes.

Abschließend wurden die für den 1.1.2011 vorgesehenen Preiserhöhungen vorgestellt.

Protokoll Mitgliederversammlung 2010

Protokoll der Mitgliederversammlung des PRO BAHN Regionalverbandes Niederrhein am 25.9.2010 im Raum der Arbeiterwohlfahrt in Kempen.

Beginn: 16:50

13 Mitglieder, 4 Gäste;

TOP 1: Begrüßung und Einführung; Beschluss der Tagesordnung

Die Tagesordnung wurde ohne Diskussion und Abstimmung angenommen.

TOP 2: Wahl eines/einer Versammlungsleiters/-leiterin

Vorschlag: Walter Rink

Ohne Wahl angenommen

Walter Rink stellt die Beschlussfähigkeit der Versammlung fest.

TOP 3: Geschäftsbericht des Vorstands

Es gab regelmäßige Vorstandssitzungen. F. Michalzik und Axel Friese haben an der Programmkommission in Lünen teilge-



nommen. Am 11.9.10 gab es ein weiteres Treffen in Essen. Am 6.11.10 wird es eine außerordentliche Mitgliederversammlung des LV in Köln geben.

FM ist beratendes Mitglied im VRR Ausschuss für Tarif & Marketing.

PB war im Rahmen einer Abgeordneten Reise in Berlin. Kontakt auch zum Vorsitzenden des Verkehrsausschuss des Bundestages. Bei einem Besuch der Innotrans gab es auch ein Treffen mit dem Vorsitzenden der Allianz pro Schiene

TOP 4: Aussprache zum Geschäftsbericht
Nachfragen zum Besuch beim Vorsitzenden des Verkehrsausschuss des Bundestages. Herr Herrmann hat einen Besuch in NRW für Anfang 2011 avisiert.

TOP 5: Berichte aus den BG's

BG 1: Das Hauptthema war die RE10.

Es ist eine Bürgerinitiative zur Reaktivierung Kleve-Nimwegen in Gründung

BG 2: Neuer Antrag über Niederrheinbahn und behindertengerechter Ausbau des Bf. Moers in Agenda 21 eingebracht.

NIAG (Rhenus Veniro) will Verwaltungspersonal abbauen. Der Kreis prüft, ob die NIAG zurückgekauft werden kann. PB unterstützt das.

BG 3: RE10 war das Topthema.

In Krefeld Hbf. sollen die Aufzüge nun gebaut werden.

BG 4: 3 Aktive. Dadurch wenige Aktionen
Konzept für Stadtverkehr Wesel soll demnächst an die Änderungen des NIAG-Fahrplans angepasst werden

BG 5: Lothar Ebbers berichtet:

Es gibt immer noch keine richtige BG sondern nur einen offenen ÖPNV-Gesprächskreis.

DVG gemeinsames Unternehmen mit Mühlheimer VG und EVAG.

BG 6: Verlängerung S28 auf alter Strecke. Dazu eine Presseerklärung herausgegeben.

Gespräche mit Parteien (FDP, Grüne) der neuen Ampel-Koalition.

Stand in Kaldenkirchen

Gespräch mit neuem Technischen Beigeordneten der Stadt Mönchengladbach Herrn Wurff.

Oft in der Presse und Radio.

Internet:

Webmaster ist jetzt auch Webmaster des LV. Dadurch weniger Zeit für RV-Seite.

Es wird dringend eine redaktionelle Unterstützung gesucht.

TOP 6: Kassenbericht

Frau Spitzer in Vertretung für MW.

Der Kassenbericht liegt den Teilnehmern als Vorlage aus. Frau Spitzer gibt Erläuterungen. Der Etat für 2009 konnte eingehalten werden. Ebenso wird der Haushalt 2010 eingehalten werden können.

Kosten für Niederrhein-Info können für 2011 über dem Ansatz liegen.

Kassenprüferbericht

Bericht liegt schriftlich vor und wird von Herrn Arndt vorgelesen.

Die Kassenführung wurde als korrekt und übersichtlich beurteilt.

Daraufhin wurde Antrag auf Entlastung gestellt.

TOP 7: Entlastung der Kassenführung

Antrag zur Entlastung gestellt:

Einstimmig angenommen.

Somit wurde der Schatzmeister entlastet.

TOP 8: Entlastung des Vorstandes des Regionalverbandes

Antrag zur Entlastung gestellt:

12 Ja; 0 Nein; 1 Enthaltung

Somit wurde der Vorstand entlastet.

TOP 9: Anträge

Es liegen keine Anträge vor.

TOP 10: Verschiedenes

Lothar Ebbers: Am 6.11.10 ist die außerordentliche LV in Köln.

Klaus Hegmanns: Treffen wie vor der Jahresversammlung mit den Betreibern und VRR sollten regelmäßig stattfinden.

Fr. Spitzer: Was gibt es Neues zu den Querelen im BV? Die Situation im BA ist eher belastend. Es gab erhebliche persönliche Zwistigkeiten.

Lothar Ebbers: LE ist Mitglied im SPNV-Beirat des Landes. Vorschläge sind an LE zu senden. Es gibt gute Möglichkeiten der Eingaben auch mit Erfolgsaussichten.

Ende der Versammlung: 17.40 Uhr

Roland Stahl

Ersatzfahrpläne der RE 13 und der RE 4

Von Detlef Neuß

Da die RE 13 zurzeit nur mit 4-teiligen Flirt-Fahrzeugen nach Venlo fahren darf, wurde ein entsprechender Ersatzverkehr mit Umstieg in Mönchengladbach organisiert. Der Umstieg in ein anderes Fahrzeug ist zwar etwas lästig, die Anschlüsse funktionieren aber einwandfrei. Da nun jedoch die 4-Teiler zur Verstärkung während der Hauptverkehrszeit fehlen, wird es gelegentlich etwas eng, jedoch nicht überfüllt. Befindet sich kein Servicepersonal im Zug, wird es in der 1. Klasse schon kurz nach der Abfahrt in Düsseldorf recht voll. Im Augenblick sieht man jedoch öfter Servicepersonal in der Eurobahn, das zum Teil auch der Niederländischen Sprache mächtig ist. Ein großer Vorteil für die Fahrgäste aus den Niederlanden, die dann in ihrer Landessprache beraten werden.

Weniger erfolgreich war der Ersatzfahrplan der RE 4 während der 3-wöchigen Sperrung der Strecke Mönchengladbach – Neuss im September. Zwar wurde die

Fahrzeit im Ersatzfahrplan um 9 Minuten verlängert, diese wurde aber vor allem am Morgen und am Nachmittag überschritten. Die Folge war, dass Anschlüsse verpasst wurden und die Pendler zu spät zur Arbeit kamen. Durch die Umleitung über Krefeld wurde auch die Nordwestbahn in Mitleidenschaft gezogen, da die Strecke über Meerbusch durch die RE 4 und die ebenfalls umgeleitete RE 13 viel stärker ausgelastet wurde. Die Informationspolitik der DB war, vor allem bei Störungen auf der Strecke, wieder einmal das übliche Desaster. Viele Fahrgäste kritisierten auch, dass die Baumaßnahmen nicht in die Schulferien gelegt wurden. Einige Pendler fuhren in dieser Zeit auch über Grevenbroich nach Düsseldorf. Die RB 38 von Grevenbroich nach Düsseldorf ist jedoch zur Hauptverkehrszeit so voll, dass dies nicht immer angenehm war. Wenigstens erreichte man Düsseldorf nur mit unwesentlicher Verspätung.

Zwischenbilanz: 9 Monate RE10

Von David van der Grinten und Lothar Ebbers

Wir luden am 25.9. zu einer Podiumsdiskussion zum Thema „Zwischenbilanz – 9 Monate NordWestBahn am Niederrhein“ in Kempen ein. Neben zahlreichen Mitgliedern nahm auch Geschäftsführer Meyer-Luu von der Nordwestbahn (NWB) sowie Herr Vreden vom VRR teil. Während der zweieinhalbstündigen Diskussion wurden zahlreiche Probleme beim Betrieb angesprochen und diskutiert. Die Hauptgründe für Verspätungen hat die NWB nicht zu verantworten, was uns von PRO BAHN nicht wirklich überraschte. Sechs von

zehn Verspätungen sind auf die teilweise mangelhafte Infrastruktur der Strecken zurückzuführen. Und dafür ist weiterhin DB Netz AG verantwortlich.

Infrastrukturmängel auf dem RE10

Jede zweite Infrastrukturstörung auf dem „Niers-Express“ ist eine BÜ-Störung (Bahnübergangsstörung). In letzter Zeit vermehrt zwischen Krefeld und Kempen, welche dann schnell eine Verspätung von 10 Minuten verursacht. Störungen bei Signalen, Stellwerke, Weichenstörungen sowie Langsamfahrstellen und Bauarbeiten komplettieren

die Infrastrukturmängel auf der Strecke des RE10.

Signalstörungen vermehrt auf dem „Niederrheiner“

Auf der RB 31 sind Signalstörungen die häufigste Verspätungsursache in der Infrastruktur. Gefolgt von Langsamfahrstellen und Bauarbeiten. BÜ-Störungen sind auf der Strecke mit 12 Prozent eher selten.

NordWestBahn kann nur Störungen melden

Die NWB kann die Störungen nicht selbst beseitigen, sondern immer wiederkehrende Vorfälle an dem Eigentümer melden. Die Strecken gehören der DB Netz AG, die auch für die Behebung von Störungen zuständig ist. Dafür kassiert DB Netz von der NWB auch ansehnliche Trassengebühren, die diese wiederum vom VRR erstattet bekommt. Die NWB muss hingegen an den VRR Pönale (Strafzahlungen) entrichten, da sie die vertraglich vereinbarte Pünktlichkeitsquote (auf dem RE 10 beträgt sie 94 %) nicht erreicht, auch wenn sie keine Schuld daran hat.

Verspätungen durch längeren Fahrgastwechsel

Ein weiterer Grund für Verspätungen ist ein längerer Fahrgastwechsel vor allem in der Hauptverkehrszeit morgens. Dies ist auch durch die vom VRR bestellten knappen Fahrzeugkapazitäten bedingt. Hier soll einerseits durch einzelne kleine Fahrplananpassungen eine Entspannung erreicht werden, andererseits sollen die Zugbegleiter an kritischen Bahnhöfen für eine bessere Verteilung der Fahrgäste auf die einzelnen Triebwagen sorgen. In die meistbelasteten Spitzenzüge morgens steigen alleine in Kempen jeweils über 200 Fahrgäste ein.

Qualität bei der Betriebsleistung

Bei den nicht vorhersehbaren Zugausfällen liegt die RE10 im Durchschnitt aller verkehrenden RE-Linien im VRR-

Raum. Die RB31 liegt im RB-Vergleich teilweise deutlich darunter. Bei den Kapazitätsausfällen liegt die Quote bei unter 0,5%. Im Umkehrschluss fährt nur jede 200. Fahrt der NWB mit geringerer Kapazität als vom Aufgabenträger VRR bestellt.

Zum Fahrzeugtyp LINT gab es keine Alternative

Zum Zeitpunkt der Ausschreibung stand nur die Auswahl des Fahrzeugtyps LINT als fabrikneue Triebwagen für das Niers-Rhein-Emscher-Netz auf dem Markt zur Verfügung. Auch andere Bewerber haben sich mit dem Fahrzeugtyp auf das damals ausgeschriebene Netz beworben. Der Fahrzeugtyp „Talent“ wurde damals schon nicht mehr hergestellt. Eine Alternative wäre nur ein Zusammenkauf von gebrauchtem Fahrzeugmaterial gewesen. Der Fahrzeugtyp LINT hat genau einen Sitzplatz weniger als der „Talent“. Allerdings wirkt der LINT mit nur zwei Türen subjektiv kleiner als der dreitürige „Talent“. Aber dreitürige LINT-Triebwagen wurden nie hergestellt und werden es auch nicht mehr, da mittlerweile auch der LINT nicht mehr in bisheriger Form angeboten wird.

Auslastung zwischen Kempen und Krefeld

Die Auslastung der vom VRR bestellten Triebwagen hat auf dem Streckenabschnitt zwischen Kempen und Krefeld ihren Höhepunkt. Bei der Bestellung der Kapazitäten wurden Fahrgastzählungen von 2007 zu Grunde gelegt. Mittlerweile hat auch der VRR festgestellt, dass diese Kapazitäten nicht mehr bedarfsgerecht sind. Derzeit befinden sich die NWB und der VRR in Verhandlungen, einen zusätzlichen Triebwagen zu beschaffen. Aber die Mehrkosten liegen sehr hoch, da neben den Betriebskosten die Kapital- und Vorhaltekosten für ein zusätzliches Fahrzeug anfallen.

Einige Kapazitätsengpässe wurden bereits behoben

So wurden die Kapazitäten für den Schülerverkehr am nördlichen Niederrhein zwischen Geldern und Goch bereits aufgestockt. Dies war möglich, da zu diesen Zeiten freie Triebwagen verfügbar waren. Während des Berufsverkehrs können Engpässe nur mit zusätzlichem Fahrzeugmaterial aufgelöst werden.

NordWestBahn zeigte kurzfristige Lösungsansätze auf

Der Vorschlag der NWB: Der bisher in Zweifachtraktion fahrende 10009 (ab 5.25 Uhr Kleve) wird um einen Triebwagen verstärkt. Dieser wird in Krefeld abgehängt und führt einzelne zusätzliche Pendelfahrten zwischen Kempen und Krefeld durch. Dadurch soll die Frühspitze bis 8.30 Uhr gestärkt werden. Die Fahrbarkeit wurde bereits von DB Netz bestätigt. Aber dafür wird ein zusätzlicher Triebwagen benötigt, der spät nachmittags auch die Zweifachtraktion in Dreifachtraktion ab Düsseldorf um 16.39 Uhr verstärkt.

NordWestBahn fährt auch weiterhin nicht über Neuss

Das Verspätungspotenzial des RE7 ist seit Jahren bekannt. Die NWB wird auch weiterhin nicht über Neuss fahren und mit Ausnahme der letzten Verbindung abends nicht in Krefeld länger als im Minutenbereich auf den RE7 warten. Die DB Regio fuhr teilweise zu ihren Zeiten den „Niers-Express“ über Neuss, wenn der RE7 aus Köln kommend aufgrund hoher Verspätung bereits in Neuss gewendet hat. Das verursachte immer Verspätungen von bis zu 20 Minuten, die dann auch die Fahrgäste ausbaden mussten, die auf den verspäteten Zug an den Bahnhöfen warten mussten. Für die Fahrgäste des RE7 ist dies natürlich besonders ärgerlich, da seit die NWB den RE10 bedient, erheb-

liche Fahrzeitverlängerungen über Düsseldorf in Kauf nehmen müssen. Aber Abhilfe naht hoffentlich trotz alledem bald. Der VRR befindet sich gerade in Verhandlungen mit der DB Regio, dass sie eine „überschlagende“ Wende in Krefeld einrichtet. Das bedeutet, dass der RE7 in Krefeld planmäßig mit über einer Stunde Aufenthalt in Krefeld wendet. Das hätte den Vorteil das auch verspätete RE7-Zugpaare auf jeden Fall bis Krefeld verkehren und der RE7 dann immer hoffentlich pünktlich in Krefeld starten kann.

IstZeit-Informationen

Nach der Übernahme des Betriebs durch die NWB werden die Fahrplan-Ist-Daten nicht mehr auf der DB-Website angezeigt, da die DB dies nur für konzern-eigene Unternehmen durchführt. Die NWB liefert die Ist-Daten an den VRR, der zur Zeit noch nicht in der Lage ist, diese in seinen minutengenauen Abfahrtsmonitor unter www.vrr.de einzuspeisen. Falls sich das Problem nicht kurzfristig beheben lässt, ist angedacht, diese Daten auf der NWB-Website anzuzeigen

Fazit

Es muss ganz klar betont werden, dass die überwiegende Zahl der Störungen nicht von der NWB vermeidbar sind und auch nicht hausgemacht sind. Die Platzkapazitäten fährt die NWB in der Regel, wie der Aufgabenträger VRR diese bestellt hat. Die örtliche Presse hat in letzter Zeit gerne den „schwarzen“ Peter unberechtigterweise immer wieder der NWB zugeschoben. Wir würden uns daher wünschen, wenn in der kommenden Zeit auch mehr auf die Hintergründe von möglichen Störungen, die zu Verspätungen oder Zugausfällen führen, eingegangen wird. Die Fahrgäste und gleichzeitigen Leser der Printmedien haben einen Anrecht auf eine korrekte Darstellung. Dies soll aber andersherum

kein Freibrief für die NWB sein. Sie muss natürlich auch ihre Hausaufgaben machen. Wenn kurzfristig eine Einigung über die Finanzierung eines weiteren

Triebwagens zu Stande kommt, wäre der erste Meilenstein für einen verbesserten Betriebsablauf im Sinne der Fahrgäste geschafft.

Unfall in Geldern

Von David van der Grinten

Am Samstag, den 07.08.2010 um 5.12 Uhr fuhr ein nicht beladener Bauzug der DB auf die zehn abgestellte Triebwagen der Nordwestbahn auf Gleis 1 im Bahnhof Geldern auf. Vier von zehn Triebwagen sind so schwer beschädigt wurden, dass die Reparaturen bis zu 24 Monate andauern werden. Kurzfristig wurden vier Triebwagen von Typ Desiro angemietet, die aber nur bis November zur Verfügung stehen. Zum Einsatz kommen diese Ersatztriebwagen auf den Linien RB31 und RB43. Die Fahrzeuglage danach ist laut Geschäftsführer

Meyer-Luu von der Nordwestbahn noch nicht geklärt. Auch die kurzzeitigen betrieblichen Folgen waren für alle Beteiligten spürbar. Der geplante Schienenersatzverkehr in der vierten und fünften Sommerferienwoche musste wegen dem Unglück zwischen Kleve und Geldern bis nach Kempen verlängert werden, da auch die sechs leicht beschädigten Triebwagen erst zur Kontrolluntersuchung in die Werkstatt mussten und daher der Schienenverkehr nur zwischen Kempen und Krefeld aufrecht erhalten werden konnte.

Verspätungen auf der RE10 auch nach der Bauphase

Von David van der Grinten

Auch nach der großen Baustellenphase hielten die Verspätungen an, da erstens in der ersten Woche nach der Baustellenphase noch eine Langsamfahrstrecke zwischen Geldern und Kevelaer wegen nicht fertig gestellten Stopfarbeiten existierte und nach den Sommerferien die Strecke zwischen Neuss und Mönchengladbach aufgrund Bauarbeiten vier Wochen gesperrt wurde. Jetzt mag man denken, warum hat das Folgen für den Betrieb der Nordwestbahn auf dem „Niers-Express“? Die Presse vor Ort schob den „Schwarzen Peter“ mal wieder unberechtigtweise auf die Nordwestbahn. Aber die Gründe lagen ganz woanders. Die dort verkehrenden RE-Linien 4 und 13 mussten während den Bauarbeiten über Krefeld umgeleitet

werden. Und der Abzweig in Neuss Am Kaiser auf die Strecke nach Krefeld ist eingleisig. Normalerweise verkehren hier nur vier Züge (je zwei pro Richtung) pro Stunde der Nordwestbahn. Während den Bauarbeiten zwischen Neuss und Mönchengladbach waren es aber bis zu neun Züge (je ein RE4 und RE13 pro Stunde & Richtung sowie ein RE4-Verstärker in der „Rush-Hour“ von und nach Düsseldorf). Das es dann zu Störungen im Betriebsablauf kommt, sollte jedem einleuchten, gerade da die beiden RE-Linien aufgrund ihres langen Umlaufs durch das südliche Ruhrgebiet weitaus störanfälliger sind, als der RE10, der sich die Strecke nur zwischen Düsseldorf und Krefeld mit anderen Zügen teilen muss.

PRO BAHN NRW in Berlin

Von Frank Michalzik

Im September schlossen sich acht PRO BAHNER und ein Kollege vom VCD für drei Tage einer Reise nach Berlin an, welche auf eine Abgeordneten-Einladung von Markus Kurth (MdB) zurückging. Hierbei haben wir die Gelegenheit wahrgenommen, in einem einstündigen Gespräch mit dem Vorsitzenden des Verkehrsausschusses im Bundestag – Herr Winfried Hermann – über die Stellung der NRW-Schienen-Projekte zu sprechen. Unser gemeinsamer Eindruck war, dass wichtige Schienenverkehrsprojekte aus NRW beim Bund derzeit eine untergeordnete Rolle spielen. Von den für den Niederrhein tätigen Mitreisenden stellte Lothar Ebberts die Bedeutung des RRX-Projektes heraus und wies auf den hohen Gesamtnutzen der hiermit verbundenen Ausbaumaßnahmen hin. Frank Michalzik ging auf die Ausbaumaßnahme der Strecke Oberhausen - Emmerich („Betuwe“) ein, deren Umsetzung aktuell ins Stocken geraten zu sein scheint. So wird zwar die Blockverdichtung mit hohem Druck vorbereitet, der Beginn der Planfeststellungsverfahren für die Erweiterung der Gleisanlagen wird aber ständig verschoben. Gerade Letzteres ist aber entscheidend, damit der Personen Nah- und Fernverkehr auf dieser wichtigen Strecke auf einem qualitativ hohen Niveau gehalten werden kann. Zudem begründet sich aus dem - von Bund und Land seinerzeit zugesagten - Ausbau auch der dringend erforderliche Lärmschutz entlang der dicht besiedelten Strecke. Hinsichtlich der umzusetzenden Lärmschutzmaßnahmen baten wir Herrn Hermann dahingehend zu wirken, dass neuer, innovativer Lärmschutz in Kombination mit herkömmlichen Lärmschutzmaßnahmen derart zum

Einsatz kommt, dass eine möglichst hohe Verträglichkeit für die Anwohner erreicht wird. Technisch sind zahlreiche Lösungen verfügbar – allein die Vorschriftenlage scheint dem technischen Stand derzeit noch hinterher zu hinken, so dass unverträglich hohe Lärmschutzwände geplant werden müssen, auch wenn der Lärm durch moderne Verfahren an der Quelle, am Fahrzeug oder am Gleiskörper, deutlich verringert wird.

Den dargestellten NRW-Projekten gemeinsam ist, dass sinnvoll ausgewählte Teilprojekte sofort eine positive Netz Wirkung entfalten können. Hier eingesetzte Mittel lassen also einen hohen Gesamtnutzen erwarten. Darin unterscheiden sich diese Projekte maßgeblich von Stuttgart 21 (S21). Bei S21 kann eine verbesserte Verkehrssituation erst bei nahezu vollständiger Fertigstellung des Gesamtprojektes vermutet werden. Kürzlich bekannt gewordene Gutachten (SMA von 2008) lassen aber befürchten, dass für den Großteil des Angebotes eher ein negativer Nutzen anzunehmen ist.

Die gemeinsame Befürchtung war, dass das Megaprojekt S21 in den nächsten Jahren tatsächlich so viele Mittel bindet, dass sinnvolle Schienen-Projekte im ganzen Land für lange Zeit ins Hintertreffen geraten und somit am Ende – bezogen auf das Gesamtnetz – ein unzureichend leistungsfähiges Netz mit besonders störanfälligen Knoten bereitsteht. So gesehen dürfte die Realisierung von S21 bei einem enormen Mittelaufwand die technikfeindlichere Variante darstellen.

Abschließend bot uns Herr Hermann eine weiter gehende Zusammenarbeit an.



Nach diesem Treffen besuchten wir die Messe Innotrans und hatten hier Gelegenheit, die NRW-Themen bei einem Gespräch mit dem Geschäftsführer der

Allianz Pro Schiene – Herrn Flege – deutlich zu machen. Auch in diesem Gespräch konnten wir wichtige Akzente setzen.

Leserbrief

Günter Langen, Moers

Zu: Dampfross zurück an den Niederrhein

Als Freund der Eisenbahn bin ich für mehr Investitionen in mehr, besseren sowie modernen Bahnverkehr am Niederrhein. Ich sehe die Planung eines Bahn-Erlebnisparks in Moers daher sehr kritisch. Der touristische Wert wird meiner Ansicht nach doch etwas überschätzt. Es darf nicht passieren, dass Investitionen in Tourismusbetrieb besseren SPNV behindern bzw. blockieren. Dies ist z. B. bei der Grenzland-Draisine der Fall. Die verkehrlich sinnvolle Planung der NiederRheinBahn Moers - Neukirchen-Vluyn bzw. Moers - Kamp-Lintfort darf durch den Erlebnispark nicht behindert werden.

Wirklich viele Strecken am Niederrhein dürften u. a. wegen der Kapazitäten auf den Strecken (z. B. Millingen-Xanten) nicht in Frage kommen. Besonders ärgerlich finde ich, dass die Politik/Städte bei Tourismus sofort dabei sind, aber bei modernem SPNV große Bedenken haben und eher dagegen sind, trotz Fakten. Moderner SPNV auf der Gesamtstrecke Duisburg-Moers-Xanten-Kleve würde für die ganze Region von Nutzen sein - sowohl touristisch als auch wirtschaftlich. Das vorgesehene dezentrale Gelände für den Erlebnispark ist übrigens schlecht für Besucher erreichbar. Diese müssten dann vorrangig mit dem KFZ anreisen.

Vermischtes

Maßnahmen der Konjunkturprogramme

Sowohl für den Bahnhof Kempen, wie auch einige weitere Bahnhöfe werden im Zuge des Konjunkturpaketes Anzeigentafeln im IV. Quartal 2010 installiert.

Nerven liegen Blank

Die anhaltende aktuelle negative Berichterstattung der Medien über die Bahn sowie die zum Teil tropischen Temperaturen führt zum Teil zu heftige und ungehaltene Reaktionen einiger genervter Fahrgäste. Schon eine nicht deutlich wahrzunehmende Ansage führt zu dazu, die Bahn aufs übelste zu beschimpfen. Bleibt zu hoffen, dass die zum Teil unsachliche und reißerische Berichterstattung nicht noch zu Übergriffe auf Bahnbedienstete führt.

S8 nur noch mit modernen Zügen

Seit dem 7.10.2010 fahren auf der S8 Mönchengladbach – Hagen – Dortmund nur noch die neuen Fahrzeuge der Baureihe 422. Länger (=mehr Platz) und klimatisiert sind die ein echter Komfortgewinn für die Fahrgäste. Die S8 ist nun auch pünktlicher, da diese Züge schneller beschleunigen können und auch schneller sind als die alten mit Lok (140 statt 120 km/h). Und mit Magnetschienenbremse dürfte der Herbst auch keine Angst machen.

Aufzüge in Krefeld Hbf dieses Jahr?

Sollte man den Presseberichten glauben werden noch dieses Jahr noch die lang ersehnten Aufzüge kommen. Auf der Internetseite der Bahn ist hierzu noch keine Information ersichtlich.

Stationsgebühren

Kleiner Nachtrag zum Artikel „6 Halte – 2700 mal Abzocke“ aus NI3/2010: Unter dem Link „www.stationsgebuehren.de“ kann der ganz normale Wahnsinn nachvollzogen werden. Eine interessante Seite.

Ihre Ansprechpartner im PRO BAHN Regionalverband Niederrhein:**1. Vorsitzender:**

Dipl.-Ing. Frank Michalzik
Bahnhofstraße 85 a, 46499 Hamminkeln
Tel: 02857-915992

Internet: www.probahn-niederrhein.de

E-Mail: info@probahn-niederrhein.de

Ansprechpartner: David Van der Grinten,
Herderstr. 46, D-47533 Kleve

Vorsitzende der Bezirksgruppen:

BG 1: David van der Grinten
Herderstraße 46, 47533 Kleve,
Tel: 02821-715707

Alle E-Mail-Adressen unter:

www.probahn-niederrhein.de/kontakt

BG 2: Hubert Dieregsweiler
Schopenhauerstraße 3, 47447 Moers
Tel: 02841-32382

Impressum:

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband
Niederrhein e.V.

Auflage: 250 Exemplare

Erscheinungsweise: 4x jährlich

V.i.S.d.P.: Roland Stahl, Myllendonker Straße 52, 41065 Mönchengladbach

BG 3: offen

BG 4: Dipl.-Ing. Frank Michalzik
Bahnhofstraße 85 a, 46499 Hamminkeln
Tel: 02857-915992

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht die Meinung der Redaktion wieder!

BG5: offen

Redaktionsschluss: 16. Oktober 2010

Nächste Ausgabe: Anfang Januar 2011

Redaktionelle Beiträge sind uns immer willkommen! Bitte an Roland Stahl.

BG 6: Detlef Neuß
Stapper Weg 94, 41199 Mönchengladbach
Tel: 02166-10560/01705853246

Schatzmeister: Martin Wenzel,
Winkelhauser Str. 140, 47228 Duisburg
Tel: 02065-839069 u. 0211-49742350 (Büro)

Einsendeschluss: Mitte Dezember 2010

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)

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

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

Termine PRO BAHN Regionalverband Niederrhein

| Oktober 2010 | | | | Kein regelmäßiges Treffen | | 3 | Januar 2011 | | | | |
|--------------|-------|---|---|---------------------------|--------------|---|-------------|---|-------|---|---|
| Di 12. | 17.00 | BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch | 1 | Do 11. | 19.00 | Moers, „Artemis“ | 2 | Di 11. | 17.00 | BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch | 1 |
| Di 12. | 19:30 | Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof | 4 | Mo 15. | 19.00 | Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle, | 5 | Di 11. | 19:30 | Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof | 4 |
| | | Kein regelmäßiges Treffen | 3 | Di 16. | 18.45 | Mönchengladbach, Krefelder Hof | 6 | | | Kein regelmäßiges Treffen | 3 |
| Do 14. | 19.00 | Moers, „Artemis“, Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, nach der Ampel 2. Haus auf der linken Seite. | 2 | Mi 24. | 19.00 | Gespräch mit dem technischen Beigeordneten der Stadt Mönchengladbach Herrn Wurff MG, Krefelder Hof | 6 | Do 13. | 19.00 | Moers, „Artemis“ | 2 |
| Mo 18. | 19.00 | Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle, 47058 Duisburg, Mülheimer Str. 91 (Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min. Fußweg vom Hbf). | 5 | Dezember 2010 | | | | Mo 17. | 19.00 | Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle, | 5 |
| | | | | | | Kein regelmäßiges Treffen | 3 | Di 18. | 18.45 | Mönchengladbach, Krefelder Hof | 6 |
| Di 19. | 18.45 | Mönchengladbach, Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann erste Möglichkeit rechts um die Ecke; am Überlandbusbahnhof) | 6 | Sa 04. | | Abschiedsfahrt RE2 von Mönchengladbach zum Weihnachtsmarkt nach Münster. | L V | Der Terminplan ist gültig von Oktober 2010 bis Januar 2011. Alle Termine und aktuelle Änderungen auch im Internet unter www.probahn-niederrhein.de/termine | | | |
| | | | | Do 09. | 19.00 | Moers, „Artemis“ | 2 | | | | |
| | | | | Di 14. | 17.00 | BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch | 1 | | | | |
| | | | | Di 14. | 19:30 | Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof | 4 | | | | |
| Di 09. | 17.00 | BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch | 1 | Mo 20. | 19.00 | Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle, | 5 | | | | |
| Di 09. | 19:30 | Wesel, „Kaiserhof“ | 4 | Di 21. | 19.00 | Mönchengladbach, Krefelder Hof | 6 | | | | |