

PRO BAHN



REGIONALVERBAND
NIEDERRHEIN e.V.

NiederRheininfo

25 Jahre Niederrhein-Info

Nr. 5/2010

Dezember 2010 – Januar 2011

25. Jahrgang

www.probahn-niederrhein.de



Es betrifft ganz besonders den Niederrhein.

Inhalt:

Vorwort

U99-Verlängerung überfordert DVG-Anzeigen

Modernisierung des Bahnhof Weeze

VRR-Tarif ab 2012 am ganzen Niederrhein

Reisebericht: Drei Tage Eifel

Kommentar: Stuttgart 21 und der Niederrhein

Erfasst

RRX kommt kaum voran

Vermischtes

Termine

Vorwort

Liebe Mitglieder, die große Menge der Themen hat uns bewogen 2010 eine fünfte Ausgabe des Niederrhein-Infos zu erstellen. Neben der schleppenden Entwicklung beim RRX, ist auch die kommende Integration des VGN in den VRR ein wichtiges Thema. Und was für Folgen Stuttgart 21

und der Neubaustrecke Erfurt-Nürnberg für unsere Region habe wird durch einen Kommentar dargelegt. Das Titelbild passt dazu.

Ich wünsche Ihnen eine geruhsames Weihnachtsfest und alles Gute für das Jahr 2011.

Frank Michalzik

U79-Verlängerung überfordert DVG-Anzeigen

Von Lothar Ebbers

Seit dem 30. August verkehrt die Stadtbahnlinie U 79 in Düsseldorf zu bestimmten Zeiten bis zur Universität. Seitdem hat die DVG ein Problem: Ihre Haltestellenanzeigen kennen das neue Ziel nicht und sind so programmiert, dass sie einen entsprechenden Kurs mit unbekanntem Ziel ignorieren und überhaupt nicht anzeigen. Nach einiger Zeit, in der die Fahrgäste massiv verunsichert wurden, kam man auf die Idee, einen durchlaufenden Text einzublenden, der auf dieses Software-Problem hinwies. Inzwischen hat man eine weitere provisorische Lösung gefunden: Jetzt wird bei den entsprechenden Kursen das bereits programmierte Ziel Düsseldorf-Oberbilk angezeigt, die Bahn fährt dann aber mit der Zielanzeige Düsseldorf Universität Ost ein.

Ein weiteres Problem hat die DVG ebenfalls noch nicht gelöst: Im Oktober entschied die Rheinbahn kurzfristig, in der Morgenspitze alle Kurse zur Universität zu verlängern statt nur jeden zweiten. Bis Anfang Dezember war die DVG noch nicht in der Lage, ihre Aushangfahrpläne zu korrigieren. Bei der Rheinbahn stimmen zwar die Aushangfahrpläne und die Internetauskunft, aber auf der Website werden zwei verschiedene Linienfahrpläne zum Download angeboten, die beide den 10-Minuten-Takt zur Uni noch nicht erhalten. Alles nur Software-Probleme?

Ein weiteres Problem hat die DVG ebenfalls noch nicht gelöst: Im Oktober entschied die Rheinbahn kurzfristig, in der Morgenspitze alle Kurse zur Universität zu verlängern statt nur jeden zweiten. Bis Anfang Dezember war die DVG noch nicht in der Lage, ihre Aushangfahrpläne zu korrigieren. Bei der Rheinbahn stimmen zwar die Aushangfahrpläne und die Internetauskunft, aber auf der Website werden zwei verschiedene Linienfahrpläne zum Download angeboten, die beide den 10-Minuten-Takt zur Uni noch nicht erhalten. Alles nur Software-Probleme?

Modernisierung des Bahnhof Weeze

Von David van der Grinten

Die Deutsche Bahn haben der Stadt Weeze und Vertretern der VRR AöR, als Netzstrukturinhaber, die Pläne zur Modernisierung des Bahnhofs vorgestellt. Bei der Maßnahme handelt es sich um ein Projekt aus der Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2) des Landes NRW. Die Arbeiten umfassen:

- den Neubau von 2 Bahnsteigen mit behindertengerechtem Ausbau,

- die Anhebung der Bahnsteige auf 76 cm
- einen neuen Wetterschutz sowie neue Bahnsteigausstattung mit Beschallung,
- Beleuchtung und Wegeleitsystem
- außerdem erhält die Station eine Dynamische Schriftanzeige

Die gesamten Investitionen liegen bei etwa 2 Millionen Euro, die vom Bund und vom Land NRW getragen werden.

Der VRR ist im Auftrag des Land NRW die zuständige Bewilligungsbehörde für die Bewilligung der Landeszuschüsse und ist somit für die förderrechtliche Abwicklung des Vorhabens federfüh-

rend. Der Baubeginn ist leider erst für Ende 2011, nachdem sämtliche Bahnhöfe nördlich von Krefeld bereits modernisiert worden sind, vorgesehen.

VRR-Tarif ab 2012 am ganzen Niederrhein



Planungsstand 11/2010

Geltungsbereich für SchokoTicket und BärenTicket:

blau umrandet Alt-VGN plus angrenzende VRR-Tarifgebiete

rot umrandet ALT-VRR plus angrenzende VGN-Tarifgebiete

Quelle: VRR 2010

Von David van der Grinten

So jetzt ist es (fast) amtlich! Wie schon vermehrt in den letzten Ausgaben berichtet, ist es jetzt eigentlich fix, dass der

VRR-Tarif in den Kreisen Kleve und Wesel am 1. Januar 2012 eingeführt wird. Dann werden wir endlich nach 18

Jahren einen gemeinsamen Verbundtarif in unserem Regionalverband haben. Die Einführung muss noch in einigen Gremien durchgewinkt werden, was aber als sicher gelten sollte, da inzwischen Einigung über wichtige Finanzierungswege besteht. Aber ein paar Ausnahmen vom einheitlichen Tarif wird es in den ersten fünf Jahren geben, und dies trifft vor allem die Schüler und Azubis.

Schoko -Ticket

Es wird ab dem 1. Januar 2012 für die ersten fünf Jahren zwei verschiedene SchokoTicketvarianten geben. Das „alte“ SchokoTicket (Alt-VRR-Raum) bekommt die Nachbartarifgebiete des alten VGN-Tarifraums dazu. Das „VGN“-SchokoTicket bekommt neben den Tarifgebieten der Kreise Kleve und Wesel die angrenzenden Tarifgebiete des Alt-VRR hinzu. Damit werden Fahrten von den Kreisen Kleve und Wesel bis nach Krefeld, Oberhausen und Duisburg ermöglicht, aber nicht bis nach Düsseldorf oder Essen. Das Schoko-Ticket kann mit einem Aufstockungsbetrag auf das komplette neue VRR-Tarifgebiet aufgewertet werden. Die Höhe des Aufstockungsbetrages steht derzeit noch nicht fest. Während der fünfjährigen Übergangsphase können Gebietskörperschaften, die auch nach Einführung des neuen Gemeinschaftstarifes kein SchokoTicket abnehmen wollen, für die anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schüler weiterhin die angebotene VGN-Schulträgerkarte beziehen.

Neue Tarifgebiete

Bei einer 1:1-Übernahme des VRR-Tarifes würde es im heutigen VGN-Gebiet gerade im Bartarif zum Teil zu erheblichen Preissprüngen kommen. Daher werden einige kleinere Tarifgebiete, wie auch im VRR (Beispiel Kempen/Grefrath/Tönisvorst), zu jeweils einem zusammengefasst. Die bisherigen

Tarifgebiete Goch und Weeze sowie Dinslaken und Voerde werden zu jeweils einem Tarifgebiet Goch/Weeze bzw. Dinslaken/Voerde zusammengefasst. Das bisherige Tarifgebiet Issum/Rheurdt wird getrennt. Die Gemeinde Issum bildet ein neues gemeinsames Tarifgebiet mit Geldern sowie Rheurdt mit Neukirchen-Vluyn.

VGN-Preisstufe 3 wird entweder VRR-Preisstufe B oder C

Die VRR-Preisstufen A – D werden analog der VRR-Preisstufensystematik übernommen und werden die VGN-Preisstufen 1 – 4 ersetzen. Durch das Zusammenlegen einiger Tarifgebiete werden die Relationen der bisherigen VGN-Preisstufe 3 entweder in die günstige VRR-Preisstufe B oder in die teurere VRR-Preisstufe C aufgehen. Bei Fahrten innerhalb der neuen Tarifgebieten kommt nur noch die Preisstufe A (z.B. von Friedrichsfeld nach Dinslaken) zur Anwendung.

Preisstufenvergleich VGN bisher zu VRR neu

Von Kleve nach	VGN	VRR
Goch/Weeze	2	B
Kevelaer	3	B
Geldern	3	C
Kerken	4	D
Xanten	3	B
Moers	4	D

Preisstufe E

Die Preisstufe E wird für Pendler am nördlichen Niederrhein auf jeden Fall kommen, um die Einnahmeverluste auf relativ langen Relationen wie Emmerich - Düsseldorf, Kleve - Düsseldorf oder Wesel - Dortmund abzufangen, wobei die Preise immer deutlich unter dem Niveau des heutigen NRW-Tarifs liegen werden. Wieweit die neue Preisstufe E auch im Alt-VRR-Raum kommt, soll bis zum Frühjahr 2011 mit den Verkehrsun-

ternehmen entwickelt werden. So sollen vor allem die Finanzierung der SPNV-Leistungen an 2016 gesichert werden. Welche Auswirkungen die fünfte Preisstufe auf das „alte“ SchokoTicket und das Barenticket hat, steht noch aus.

Kein Young Ticket innerhalb des alten VGN-Gebiet

Die Abovarianten Ticket 1000 & 2000 werden mit allen ihren Vorteilen eingeführt. Auch die Möglichkeit des Freizeittickets (Ticket 2000) stehen den Fahr Gästen in den Kreisen Kleve und Wesel ab 2012 zur Verfügung (weitere Details siehe NI-Ausgabe 2/2010). Azubis müssen im Binnenverkehr der heutigen VGN die Monatskarte im Ausbildungsverkehr oder das Azubi-Abo weiterhin nutzen. Diese Ticketarten werden aufgrund des zum VRR deutlich höheren Preisniveaus während des fünfjährigen Harmonisierungszeitraumes als eigenständige Preisreihe mit dem Hinweis auf deren Geltungsbereich im Binnenverkehr des heutigen VGN-Tarifraumes in die gemeinsame Preisübersicht aufgenommen, wobei es jedem Azubi freisteht, auf das Ticket 1000 oder 2000 zu wechseln. Die Azubis, die heute mit einer NRW-Tarif-Monatskarte die Tarifgrenze überqueren, können auf das Ticket 1000 bzw. 2000 wechseln oder die VGN-Azubi-Monatskarte mit dem YoungTicket „stückeln“.

Finanzierung

Es werden Durchtarifizierungsverluste von insgesamt fünf Millionen € in den ersten fünf Jahren erwartet. Auch wenn

das Land jeweils einheitliche Tarife in den drei Kooperationsräumen VRR, NWL und NVR begrüßt, stellt es dafür aber kein Geld zur Verfügung. Die Kreise Kleve (250.000 €) und Wesel (750.000 €) sowie die Deutsche Bahn (700.000 €) beteiligen sich an der Tarifeinführung am nördlichen Niederrhein. Den Restbetrag sollen die Mengeneffekte der neuen Tarifangebote (gerade beim SchokoTicket) wegmachen.

BahnCard

Da die Tarifeinführung nur noch ein gutes Jahr vor uns liegt und eine BahnCard gekündigt werden muss, nochmals der Hinweis, dass eine BahnCard keine Vergünstigungen im VRR-Tarif vorsieht. Daher sollte jeder BahnCard-Abonnent anhand seiner Fahrgewohnheitenstil überprüfen, ob eine BahnCard noch Sinn macht, falls die BahnCard überwiegend für Fahrten von der VGN ins VRR-Gebiet genutzt wird. Eventuell wäre auch eine Herabstufung von BahnCard 50 auf BahnCard 25 eine Alternative.

Fazit

Was schon lange gewünscht und auch von uns über Jahre hinweg gefordert wurde, wird wohl am 1. Januar 2012 endlich Realität! Ich möchte mich in Namen aller Mitgliedern für die Aktiven, die an diesem „Meilenstein“ über Jahre hinweg gearbeitet haben, bedanken und vor allem auch an unserem vor kurzem verstorbenen Freund Wolfgang Tittmann, der von Anfang an die Grundsteine mitgelegt hat.

Reisebericht: Drei Tage Eifel

Von Sven Kranen

um mein Fan-Ticket noch mal zu nutzen bin ich am 29. Oktober für drei Tage nach Bitburg-Erdorf gefahren. Das Hotel

lag direkt am Bahnhof und U/F für 33 Euro ist preiswert.

Am nächsten Tag bin ich mit dem Taxi von Erdorf nach Bitburg Ortmitte gefahren für 11,50 Euro. Der Bus fuhr sams-

tags erst um 12:30 Uhr. Von Bitburg aus weiter mit dem Bus nach Trier für 5,35 Euro. Beim VRT kann man auch die Bahn-Card benutzen, was sehr angenehm ist.

Von Trier (war am Samstag ein reiner Konsumtempel) zurück bin ich allerdings mit der Eifelbahn nach Erdorf gefahren. Am Sonntag bin ich mit dem Rheinland-Pfalz-Ticket (20,- Euro) nach Homburg gefahren und habe die Schlossberghöhle besichtigt.

Mit der Eifelbahn bin ich zum ersten Mal gefahren und muss sagen dass es eine landschaftlich schöne Strecke ist. Auf der Rückfahrt waren in der Eifelbahn bis Gerolstein weniger als zehn Leute drin.

Erst nach Nettersheim wurde die Bahn etwas voller.

Sowohl in Rheinlahn-Pfalz als auch im Kreis Euskirchen gibt es eine Reihe kleinerer Haltepunkte, wo die Fahrgastzahlen durchaus geringer sind als in MG-Genhausen.

Die Landkreise Euskirchen und Bitburg-Prüm sind sowohl in NRW und RP nicht dünn besiedelte Landkreise. Die Bahnstrecke ist wohl sonntags fast das einzige öffentliche Verkehrsmittel.

Erdorf hat noch eine gut erhaltene Bahnhofsgaststätte, die ich zweimal besucht habe. Erdorf kann man gut als Ausgangsort für Ausflüge nutzen.

Kommentar: Stuttgart 21 und der Niederrhein

Von Frank Michalzik

Die unter der Leitung von Heiner Geißler durchgeführte sogenannte Fachschlichtung ermöglichte u.A., Vor – und Nachteile der beiden diskutierten Konzepte S21 (Bau eines unterirdischen Durchgangsbahnhofs) und K21 (Optimierung des Kopfbahnhofs) miteinander zu vergleichen.

Folgende Erkenntnisse können letztlich gezogen werden:

1) Die seitens der S21-Befürworter vorgegebene Leistungsfähigkeit des aktuellen S21-Konzeptes kann durchaus als unzureichend angesehen werden. Nach Vorschlag von Heiner Geißler soll nun ein Stresstest zeigen, wie es um die Leistungsfähigkeit wirklich bestellt ist. Es darf schon erstaunen, dass eine aussagekräftige Simulation offenbar den politischen Gremien bei Abgabe ihres Votums nicht vorgelegen hat und erst aufgrund der Forderung des Schlichters in einigen Monaten verfügbar sein wird. Auf welcher Grundlage sind denn die

Zustimmungen zum Projekt zustande gekommen?

Die Schweizer Firma SMA soll die Ergebnisse der neuen Simulation bewerten. Es sei daran erinnert, dass SMA in einer Stellungnahme von 2008 insbesondere auf Kapazitätsprobleme und bestehende Sicherheitsmängel der S21-Planung hingewiesen hatte.

2) Die Bahn musste im Schlichtungsverfahren eingestehen, dass das Gegenkonzept K21 durchaus leistungsfähig und realisierbar ist. Der Schätzung, das K21 etwa zum halben Preis von S21 umzusetzen wäre, wurde nicht widersprochen.

K21 ist natürlich derzeit nicht durchgeplant und nicht genehmigt.

Aber auch bei S21 liegen noch nicht alle Planfeststellungen vor und die zu erwartenden Nachbesserungen lassen zusätzliche Verfahren zur Planfeststellung erwarten.

K21 schließt aber konzeptionell zahlreiche technische Probleme von S21 von

vorne herein aus und würde Steuergelder in erheblichen Umfang einsparen.

Zu klären wäre, ob durch die Vermeidung von technisch aufwändigen Lösungen (welche für S21 erforderlich sind) die Inbetriebnahme von K21 auch bei einem erst jetzt startenden Planungsbeginn überhaupt später stattfinden würde, zudem bei K21 auch schon zwischenzeitlich betrieblicher Nutzen entstünde – ganz im Gegensatz zu S21.

3) Gerade der Vortrag von Winfried Hermann (Vorsitzender des Verkehrsausschusses des Bundestags) vergegenwärtigte, dass Schienen-Infrastrukturprojekte in unserem Land deutlich unterfinanziert sind und erheblich hinter dem bestehenden Bedarf zurück fallen. Hier sei der Bundesgesetzgeber aufgerufen, dem erkannten Mangel endlich entgegen zu treten.

Was bedeutet dies für NRW und den Niederrhein?

Aus der kleinen Landtags-Anfrage vom 14.10.10 von Arndt Klocke mit Antwort vom 15.11.10 (Drucksache 15/631) bewegen sich die zu erwartenden Kosten von S21 je nach Ausbaustand und erreichtem Sicherheitsniveau zwischen 4,088 Mrd. € und 8,7 Mrd. € (ohne die NBS Wendlingen-Ulm).

In Summe befürchtet Prof. Roland Osertag Gesamtkosten von bis zu 11 Mrd. € für beide Projekte!

Für den Fall, dass die meisten der von Heiner Geißler exemplarisch benannten

Forderungen zur Nachbesserung umgesetzt würden, dürften sich die wahren Projektkosten eher zu den höheren Schätzungen hin entwickeln.

Wie die Antwort zudem erkennen lässt, sind die Mittel der Bundesverkehrswegeplans bereits heute mehrfach überzeichnet – schon ohne die zu befürchtende weitere Kostenexplosion von S21. Vor diesem Hintergrund sehen wir die Realisierung wichtiger NRW-Projekte zumindest zeitlich durchaus skeptisch.

Als Beispiel seien der überfällige dreigleisige Ausbau zwischen Emmerich-Grenze und Oberhausen (Stichwort Beuwe) oder der RRX genannt.

Diese Projekte fallen in der aktuell herausgegebenen Bewertung des Bundesverkehrsministeriums gegenüber den bisherigen Erkenntnissen deutlich zurück. Schaut man sich den Bericht im Detail an, so fallen einem schnell gewisse Ungereimtheiten auf. Das Land NRW versucht hier derzeit Klarheit zu schaffen.

Man darf durchaus die Frage aufwerfen, wieso mit S21 unnötig viele Bundesmittel ausgegeben werden sollen, da ja ein ebenbürtiges – deutlich günstigeres – Alternativprojekt (K21) möglich ist.

Wieso sollen im ganzen Land erheblich sinnvollere Projekte mit entsprechender Netzwirkung zugunsten eines Prestigeprojektes gefährdet bzw. deutlich verschoben werden?

Erfasst

Von Roland Stahl

„Alle Fahrgäste sind Schwarzfahrer“. Auf diese Kurzform kann man die Sicht des VRR und seiner angeschlossenen Unternehmen bringen, wenn man sieht mit welchem technischem Aufwand versucht wird, die Fahrkarten der Kunden

zu erfassen. In den Bussen werden elektronische Lesegeräte für die Dauerkarten der Kunden installiert und jeder der einsteigt muss seine Fahrkarte davorhalten. Das gilt aber nur für die treuen Dauereisende. Die mit den Abokarten. Gelegenheitsfahrer haben ein Pa-

pierticket, das natürlich mit diesen Geräten nicht gelesen werden kann. Laut VRR soll das die Schwarzfahrrate senken. Das ist aber so nicht nachvollziehbar. Wenn ich schwarzfahren will, nehme ich mir ein abgelaufenes 4er-Ticket und gehe damit am Fahrer vorbei und stempole es ganz brav. Sieht alles gut aus. Der kann doch gar nicht merken, dass ich eine ungültige Karte stempole. Auch andere Lösungen sind einfach umzusetzen.

Bleibt die Frage, was mit den erfassten Daten erfolgt. Werden die gesammelt? Der VRR sagt auf Anfrage dazu nein. Aber zumindest im Gerät muss eine Verarbeitung stattfinden. Denn sonst wäre ein Abgleich bzgl. Gültigkeit nicht möglich. Und der Busfahrer kann die Daten ebenso sehen Selbst wenn die Daten heute nicht gesammelt werden (den meisten Unternehmen traue ich das aufgrund ihrer technischen Inkompetenz sowieso nicht zu), so heißt es nicht, dass eines Tages gesetzliche Anforderungen die Unternehmen dazu zwingen. Dann kann von den Nutzern (und wie oben gesagt: es sind die Treuesten) ein wunderbares Bewegungsprofil erstellt werden. Als vor 15 Jahren die Mobiltelefonie ihren Siegeszug antrat, hätte auch niemand gedacht, dass Jahre später alle Bewegungs- und Nutzungs-Daten gespeichert und den Behörden zur Verfügung gestellt werden müssen.

Der VRR empfiehlt bei datenschutzrechtlichen Bedenken auf ein Papierti-

cket umzusteigen. Das ist wesentlich teurer und nötigt zum monatlichen Kaufvorgang. Aber es gibt eine weitere Alternative: das Auto. Und da ich sehr große Bedenken zum Datenschutz habe, habe ich gerechnet und festgestellt, dass mein Ticket 2000 ohne Rabatt die Kosten für ein billiges und sparsames Auto deckt. Nun bin ich nach über 30 Jahren Pendeln mit dem ÖPNV auf das Auto umgestiegen und habe Bus und Bahn den Rücken zugekehrt. Allerdings dann auch konsequent für alle Fahrten. Sonst lohnt es sich nicht. Die ersten 4 Wochen sind nun um und meine tägliche Freizeit ist einiges länger geworden. Vielleicht kann man meine Bedenken als paranoide hinstellen, aber das scheint ein Schaden aus meinem Beruf als EDVler mit sehr viel Bezug zum Datenschutz zu sein. Ich sehe jeden Tag, was man mit Daten alles machen kann. Und diese Daten sind sehr viel Geld wert, da die Nutzungsdaten nun in einer Qualität vorliegen, die für die Unternehmen bisher nicht erreichbar war. Zum Beispiel können die Pflichtumfragen zu den Zeittickets entfallen. Es können Optimierungen im Fahrplan genau geplant werden. Wobei ich unter Optimierung hier in Mönchengladbach ausschließlich Ausdünnungen verstehe. Und die Unternehmen stehen unter einem enormen Kostendruck und wären schlecht beraten, wenn diese Daten nicht genutzt würden.

RRX kommt kaum voran

Von Lothar Ebberts

Während im Südwesten die Bagger angerückt sind, um das umstrittene Projekt Stuttgart 21 umzusetzen, kommt das wichtigste NRW-Schienenprojekt für den

Personenverkehr, der Rhein-Ruhr-Express (RRX), bei der Planung nicht recht voran. Im Verkehrsausschuss im Landtag gab es neue Informationen, aber auch neue Anlässe für Zweifel.

Am 28.10. berichtete die DB in Düsseldorf über den Planungsstand zum RRX und damit verbunden über die Ausbaustrecke (ABS) Lünen – Münster, ohne die die geplante RRX-Linie über Lünen nach Münster nicht gefahren werden kann. Die Planung des RRX ist in sechs Bereiche (PFB) aufgeteilt, wobei die kritischsten die PFB 2 (Düsseldorf-Hellerhof – Düsseldorf-Wehrhahn), 3 (Düsseldorf-Zoo – Duisburg Abzw Kaiserberg) und 6 (Dortmund-Lütgendortmund – Dortmund-Eving) sind. Dennoch soll zunächst für den PFB 1 (Köln Hbf – Langenfeld-Berghausen) das Planfeststellungsverfahren, voraussichtlich im April 2011, eingeleitet werden. Die kritischen Bereiche sind als letzte geplant, der PFB 2 soll erst im Juni 2013 in die Planfeststellung gehen. Für die ABS Lünen – Münster ist die Planfeststellung ebenfalls für Juni 2013 angedacht.

Für den Umbau des Knotens Dortmund ist die Planung grundlegend geändert worden. Statt der ursprünglich vorgesehenen Verschwenkung des RRX westlich des Hauptbahnhofs auf den nördlichsten Bahnsteig ist jetzt ein RRX-Bahnsteig mittig auf Bahnsteig 5 zwischen den beiden Richtungsbahnsteigen für den Fernverkehr 4 und 6 geplant. Für die kreuzungsfreie Ausfahrt Richtung Lünen ist ein neues Kreuzungsbauwerk im Ostkopf des Hauptbahnhofs vorgesehen, Nah- und Fernverkehr Richtung Lünen sollen im Bereich Dortmund-Eving ebenfalls kreuzungsfrei getrennt werden. Bei dieser Lösung sollen die Ein- und Ausfahrtschwindigkeiten teilweise höher liegen als bei der bisherigen, von PRO BAHN abgelehnten Variante. Der notwendige Grunderwerb ist geringer, die erforderlichen Kosten bleiben auf ähnlichem Niveau.

Ausgehend vom erwähnten Zeitablauf wurden auch erstmals Termine für einen frühest denkbaren Baubeginn genannt, der für den PFB 1 im März 2014 liegen könnte, bei den kritischen Bereichen im Raum Düsseldorf und Duisburg jedoch erst im Juni 2017. Hierfür sind aber zunächst Zusagen für die Finanzierung der Maßnahme durch den Bund einzuholen (angestrebt für 2011 bis 2013), anschließend gilt es, konkrete Finanzierungsvereinbarungen abzuschließen (jeweils ein Jahr später vorgesehen). Kaum ein Abgeordneter oder Zuhörer im Ausschuss wollte diese Termine für bare Münze nehmen, da herauskam, dass selbst die Finanzierung der Planungskosten noch im Unklaren ist. Einerseits besteht noch eine zu deckende Lücke in Höhe von 21 Mio. €, von der beim Bahngipfel im März des Jahres keine Rede war. Andererseits ist die DB erst dann bereit, ihren Finanzierungsanteil an den Planungskosten in Höhe von 25 Mio. € einzubringen, wenn auch zumindest teilweise Finanzierungszusagen für die Übernahme der Baukosten durch den Bund vorliegen.

Hier setzte dann die Diskussion an, die in der nächsten Ausschusssitzung fortgeführt wurde. Zuvor war eine Liste bestehender Finanzierungsvereinbarungen des Bundes für neue Schienenprojekte bekannt geworden, wonach bis 2020 bereits 8 Mrd. € verplant sind, bei jährlich zur Verfügung stehenden Mitteln von nur rund 1,1 Mrd. €. Für den RRX tauchen in dieser Liste nur 20 Mio. € Planungskosten auf. Da aber zahlreiche aufgeführte Bauprojekte inzwischen bereits mit deutlich höheren Kosten als in der Liste angesetzt kalkuliert werden müssen, ist der Spielraum für neue Projekte wie den RRX äußerst begrenzt, zumal andere Projekte wie die Y-Trasse im Norden sowie weitere Abschnitte der ABS Karlsruhe – Basel im Südwesten



auch noch um Aufnahme in die Liste konkurrieren.

Weitere Zweifel entstanden, als am 11.11. die Neubewertung der Neubauprojekte aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) im Bundestagsverkehrsausschuss publiziert wurde. Hier fehlt der RRX, was allerdings methodische Gründe hat. Neu bewertet wurden nur die Projekte aus dem letzten BVWP, bei Neuprojekten wie dem RRX wurde die Bewertung aus der Konzeptstudie aus dem Jahre 2006 – hier ergab sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,5 – als weiterhin aktuell angesetzt. Für die ABS Lünen – Münster ergab die erneute Bewertung ein NKV von nur noch 1,1 (vorher 4,0), da die ursprünglich angesetzten Kosten von 177 Mio. € (Preisstand 1998) auf

inzwischen 377 Mio. € (Preisstand 2008) angestiegen waren und die bisher prognostizierten Verlagerungen von der Straße auf die Schiene jetzt geringer ausfielen. Allerdings bezeichnen die Gutachter die Kostenkalkulation als vergleichsweise hoch. Mit solchen Bewertungen kommen die NRW-Projekte nicht auf vordere Plätze im Bundesverkehrswegeplan, so dass sich ihre Realisierung immer mehr in die Zukunft verschiebt. Wenn jetzt Stuttgart 21 und Ulm – Wendlingen mit den vom Schlichter Heiner Geißler angeregten, die Gesamtprojekte verteuernenden Verbesserungen weitergebaut werden, droht die finanzielle Enge bei den Bundesmitteln für die Schiene den Baubeginn für sämtliche Neuprojekte bis ins nächste Jahrzehnt zu verschieben.

Vermischtes

Ein Tarifgebiet

Die beiden sehr kleine Tarifgebiete 30 (Schwalmatal) und 60 (Niederkrüchten) werden zum 1.1.2011 zu einem Tarifgebiet 30 zusammengefasst. Somit gilt die Preisstufe A von Hehler bis Elmpt. Eine Fahrt wird dadurch fast halb so teuer. Ein Ticket 2000 um fast 20€ im Monat.

Kein ICE in den Süden

Obwohl es in den Fahrplanentwürfen angekündigt wurde, tauchte der ICE von Mönchengladbach Richtung Basel nicht im neuen Fahrplan auf. Fahrzeugmangel wird als Grund angegeben. Bleibt zu hoffen, dass dieser irgendwann behoben ist und es dann zu dieser für die Region sehr notwendigen Verbindung kommen wird.

Morgens ab Xanten 2 Minuten früher

Der "Niederrheiner" (RB31) startet morgens bis 7.23 Uhr ab Xanten zwei Minuten früher um Verspätungen durch die höhere Nachfrage im Berufsverkehr zu vermeiden. Die früheren Abfahrtszeiten gelten auch samstags und sonntags sowie feiertags.

NordWestBahn bereitet eigene Verspätungsanzeige im Internet vor

Wer in letzter Zeit auf der Webseite der NordWestBahn vorbeigeschaut hat, wird die Ankündigung vielleicht schon gelesen haben, dass in Kürze die Möglichkeit im Internet bestehen wird, ob die NordWestBahn pünktlich ist. Da es wohl beim VRR-Abfahrtsmonitor weiterhin Probleme bestehen, die Daten von der NWB einzulesen, welche aber auf dem VRR zurückzuführen sind, kann die baldige Ergänzung auf der NWB-Webseite von uns nur begrüßt werden.

Traffic Talks statt #rail

Anstelle der bisher alle zwei Jahre veranstalteten Verkehrsmesse #rail (ursprünglich rail#tec) finden ab 2011 die „Traffic Talks“ als internationaler Mobilitätskongress statt. Verbunden damit ist der Umzug von Dortmund nach Bonn, wo die erste Veranstaltung am 13. und 14.9.2011 im alten Plenarsaal und im Wasserwerk stattfindet. Näheres zum Programm ist im Internet unter www.traffictalks.de zu finden.

DB-Fahrplan CD jetzt aus dem Internet

Berlin (le) Ab dem Fahrplanwechsel am 12.12.2010 ist die gewohnte Fahrplan-CD DB Reise Service nicht mehr an den Schaltern erhältlich. Der Kunde kann sich stattdessen die entsprechenden Daten für das HAFAS-Programm aus dem Internet herunterladen, wobei monatlich Aktualisierungen angeboten werden. Wie bisher umfassen die Daten auch die Fahrpläne der Ver-

kehrverbände und der europäischen Nachbarländer. Wer über keine schnelle Internet-Verbindung verfügt, kann eine aktuelle CD zum Preis von 9,90 € zuzüglich 2,40 € bestellen, die allerdings nur die DB-Fahrplandaten enthält. Diese CD war auch Anfang Dezember der Zeitschrift Computer-Bild beigelegt. Das Kursbuch gibt es nur noch online.

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

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

Vorsitzende der Bezirksgruppen:

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

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

BG 3: offen

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

BG5: offen

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)

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

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.: Roland Stahl, Myllendonker Straße 52, 41065 Mönchengladbach

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht die Meinung der Redaktion wieder!

Redaktionsschluss: 5. Dezember 2010

Nächste Ausgabe: Anfang Februar 2011

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

Einsendeschluss: Mitte Januar 2011

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)

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

Termine PRO BAHN Regionalverband Niederrhein

Dezember 2010			
		Kein regelmäßiges Treffen	3
Di 14.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch Weihnachtsessen zusammen mit BG4	1
Di 14.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof Entfällt wg. Weihnachtsessen in Goch	4
Mo 20.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle, 47058 Duisburg, Mülheimer Str. 91 (Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min. Fußweg vom Hbf).	5
Di 21.	19.00	Mönchengladbach, Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann erste Möglichkeit rechts um die Ecke; am Überlandbusbahnhof)	6
Januar 2011			
		Kein regelmäßiges Treffen	3
Di 11.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1
Di 11.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4
Do 13.	19.00	Moers, „Artemis“, Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, nach der Ampel 2. Haus auf der linken Seite.	2
Mo 17.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle,	5
Di 18.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder	6
Februar 2011			
		Krefeld, Treffen nach besonderer Vereinbarung	3
Di 08.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1
Di 08.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4
Do 10.	19.00	Moers, „Artemis“,	2
Di 15.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof	6
Mo 21.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle,	5
März 2011			
		Kein regelmäßiges Treffen	3
Di 01.	17.00	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch verlegt	1
Di 01.	19:30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof verlegt	4
Do 10.	19.00	Moers, „Artemis“,	2
Di 15.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder	6
Mo 21.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC-Geschäftsstelle,	5

Der Terminplan ist gültig von Dezember 2010 bis März 2011.
Alle Termine und aktuelle Änderungen auch im Internet unter www.probahn-niederrhein.de/termine