



CONNECTING
KNOWLEDGE BY RAIL

**Verbesserung der
Bahnverbindung
Eindhoven - Düsseldorf
- Kurzfassung -**

18. November 2010

Version 1-01

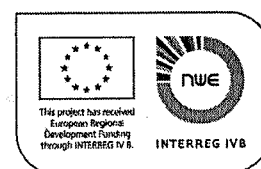


SMA und Partner AG
Unternehmens-, Verkehrs- und Betriebsplaner
Gubelstrasse 28, CH-8050 Zürich

Telefon: +41-44-317 50 60
Telefax: + 41-44-317 50 77
info@sma-partner.ch, www.sma-partner.ch

City of Eindhoven (lead partner RoCK)
Postbus 998, 5600 AZ Eindhoven

www.rock-project.eu



Verbesserung der
Bahnverbindung
Eindhoven - Düsseldorf
- Kurzfassung -

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	1
1.1	Ausgangslage	1
1.2	Ziel der Untersuchung	2
2.	Randbedingungen	3
3.	Übersicht über die erarbeiteten Varianten	5
4.	Ausgewählte Varianten.....	8
4.1	Kurzfristige Bedienungsmöglichkeiten im Nahverkehr.....	8
4.2	Mittel- bis langfristige Bedienungsmöglichkeiten im Nahverkehr.....	10
4.3	Mittel- bis langfristige Bedienungsmöglichkeiten im Fernverkehr.....	11
5.	Resumée	13

Verbesserung der
Bahnverbindung
Eindhoven - Düsseldorf
- Kurzfassung -

Versionenkontrolle

Version	Datum	Autor	Bemerkungen	Status
0-04	10.11.10	ps, fz	Entwurf, deutsch	Entwurf
1-00	12.11.10	ps, fz	deutsch	freigegeben
1-01	18.11.10	ps, fz	deutsch	freigegeben



CONNECTING
KNOWLEDGE BY RAIL

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Seit Dezember 2002 ist in NRW die zweite Stufe des „Integralen Taktfahrplans“ (ITF) in Betrieb. Dieser sieht unter anderem ein landesweites, vertaktetes RE-Netz vor, wodurch fast alle Landesteile umsteigefrei an die Wirtschaftszentren Köln, Düsseldorf und das Ruhrgebiet angeschlossen sind. Das Angebot im ÖPNV in NRW hat somit ein hohes Niveau erreicht. In den Niederlanden existiert ebenfalls ein integraler Taktfahrplan, der auf Regional-Linien und Inter-City-Linien im Halbstundentakt aufbaut und somit ein hohes Angebot sicherstellt.

Die fehlende technische Interoperabilität zwischen dem Netz der DB AG und der NS ist ein wesentlicher Hinderungsgrund, die Verkehre zwischen den Nachbarländern zu verbessern. Unterschiede im Stromsystem und der Zugsicherung erschweren grenzüberschreitende Verkehre. Eine der wenigen Verbindungen zwischen Nordrhein-Westfalen und den Niederlanden ist die Regionalexpress-Linie 13 auf der Verbindung (Hamm –) Düsseldorf – Mönchengladbach – Venlo. Sie ist Teil der Verbindung Düsseldorf – Eindhoven, erfordert aber in Venlo einen Umstieg auf die niederländische Inter-City-Linie Venlo – Eindhoven – Rotterdam – Den Haag mit einer ungünstigen Umsteigezeit von etwa 20 Minuten. Somit ergibt sich für die 108 km lange Verbindung eine Reisezeit von 2:12 (Gegenrichtung 2:06). In Eindhoven sind die IC-Linien Maastricht/ Heerlen – Amsterdam und die IC-Linie Den Haag/ Rotterdam – Venlo verknüpft. In Düsseldorf besteht ein Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz mit Verbindungen u.a. in Richtung Hamburg, Berlin, Frankfurt, München und Basel. Der folgende Linienplan zeigt die Relation Eindhoven – Düsseldorf in 2011:

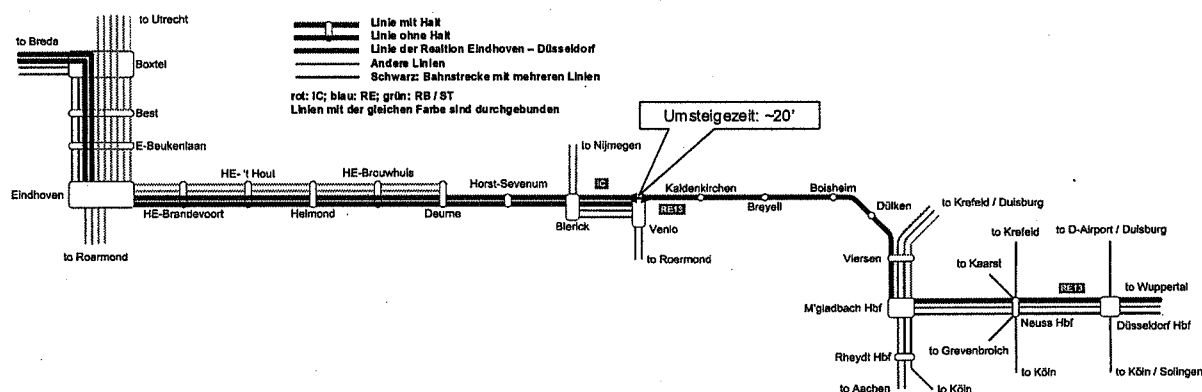


Abbildung 1 Relation Eindhoven – Düsseldorf im Jahr 2011



CONNECTING
KNOWLEDGE BY RAIL

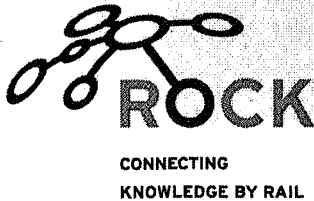
1.2 Ziel der Untersuchung

Ziel dieser Untersuchung ist das Aufzeigen von geeigneten Möglichkeiten zur Verbesserung der Relation Eindhoven – Düsseldorf auf der Schiene. Dabei wird auch die überregionale Verbindungsfunktion Randstad (Den Haag, Rotterdam) – NRW (Düsseldorf, Köln, Ruhrgebiet) sowie die Erreichbarkeit des Düsseldorfer Flughafens betrachtet. Als mögliche Angebotskonzepte werden folgende Variantengruppen untersucht:

- Optimierung und Verlängerung des RE13 in die Niederlande
- Verlängerung des niederländischen IC nach Deutschland
- Zusätzlicher Fernverkehr ergänzend zum bestehenden Angebot

Die Varianten werden zudem nach ihrer zeitlichen Umsetzbarkeit unterschieden und können ggf. aufeinander aufbauen. So kann beispielsweise in einem ersten Schritt der Anschluss in Venlo verbessert werden und in einem zweiten Schritt eine umsteigefreie Verbindung realisiert werden.

Da es sich bei der Strecke Eindhoven – Venlo – Mönchengladbach um eine wichtige Güterzugstrecke handelt, wird bei jeder Variante die mögliche Anzahl an Güterverkehrstrassen je Stunde ermittelt.



2. Randbedingungen

Die Relation Eindhoven – Düsseldorf verbindet zwei eng verzahnte Bahnnetze in den Niederlanden und NRW. Neben den Anschlüssen in Eindhoven und Düsseldorf bestehen heute weitere wichtige Anschlussbeziehungen in Venlo in Richtung Nijmegen und Roermond, in Viersen in Richtung Duisburg, Essen (ab 2011 RE11) und in Mönchengladbach in Richtung Köln bzw. Koblenz (RE8). Diese Reiseketten sollen bei den zu untersuchenden Varianten aufrecht erhalten werden.

Neben dem dichten Personenverkehr spielt die Strecke zwischen Eindhoven und Mönchengladbach auch für den Güterverkehr auf der Relation Rotterdam – Köln/ Süddeutschland eine wichtige Rolle. Es sind einige Zwangspunkte bei der Fahrplankonstruktion zu beachten:

- Gleisbelegung in Eindhoven und Venlo
- Einleisigkeit zwischen Kaldenkirchen und Dülken
- Hohes Verkehrsaufkommen zwischen Eindhoven und Deurne und zwischen Mönchengladbach und Düsseldorf
- Zahlreiche Abkreuzungen wegen niveaugleicher Abzweige
- Kopfmachen des RE13 in Mönchengladbach

Derzeit gibt es Planungen zu einer Taktverdichtung im Regionalverkehr zwischen Eindhoven und Deurne, so dass bei den Untersuchungen auf der Relation Eindhoven – Deurne bereits der 15-Minuten-Takt der Regionalzüge zugrunde gelegt wird. Die IC-Züge werden entsprechend dem Fahrplan 2010 betrachtet. In NRW ist der Fahrplan 2011 Basis der Untersuchungen.

Bei den Varianten, in denen Zugläufe in Venlo durchgebunden sind, werden Mehrsystemfahrzeuge des Typs Stadler-FLIRT zur Fahrzeitberechnung angenommen. Entsprechende Fahrzeuge sind heute im grenzüberschreitenden Verkehr Schweiz – Italien im Einsatz. Die dort vorliegenden Stromsysteme unterscheiden sich entsprechen denjenigen in Deutschland und den Niederlanden. Für den grenzüberschreitenden Verkehr über Venlo hinaus stehen allerdings heute noch keine Mehrsystemtriebwagen zur Verfügung. Folgende Abbildung zeigt eine geografische Übersicht der Relation Düsseldorf – Eindhoven:



CONNECTING
KNOWLEDGE BY RAIL

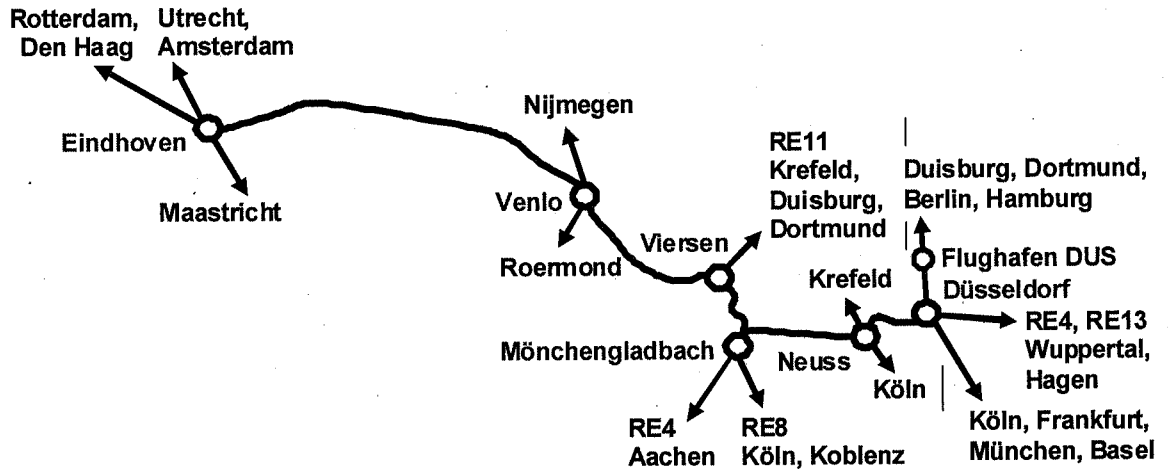


Abbildung 2 Übersichtskarte Düsseldorf – Eindhoven

Folgende Grafik zeigt die Linien, die im Fahrplan 2011 die Strecke zwischen Eindhoven und Düsseldorf befahren:

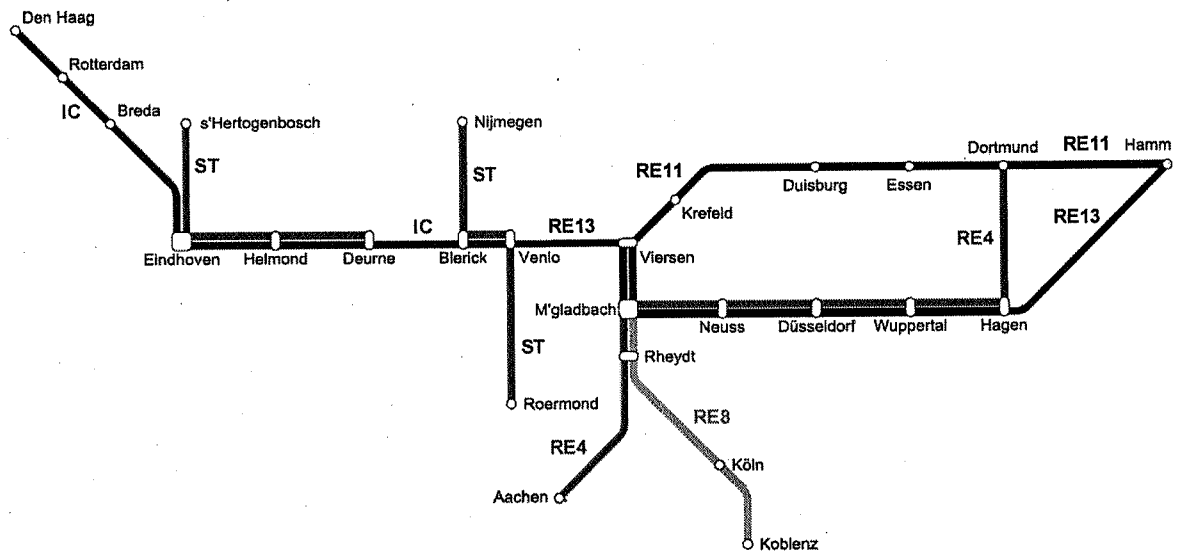


Abbildung 3 Liniennetz Eindhoven – Düsseldorf, Fahrplan 2011



CONNECTING
KNOWLEDGE BY RAIL

3. Übersicht über die erarbeiteten Varianten

Alle erarbeiteten Varianten erfüllen folgende Bedingungen:

- Zusätzliches Verkehrsangebot: Das hier vorgestellte zusätzliche Verkehrsangebot wird durch Teilen („Flügel“) von Zügen in Mönchengladbach oder durch Verlängerung bestehender Linien erreicht.
- Bedienung der Zwischenhalte: Bei allen Varianten wird die bestehende Bedienung aller Haltepunkte beibehalten. Bei den Varianten A3a und A3s-RE8 ist ein zusätzlicher Umstieg in Mönchengladbach notwendig, um nach Düsseldorf zu gelangen. Dies gilt für Fahrgäste an allen Haltepunkten zwischen Venlo und Viersen.
- Kapazität für den Güterverkehr: Bei allen Varianten bleiben auf niederländischer Seite vier Fahrlagen für Güterzüge pro Stunde erhalten. Auf deutscher Seite können zwei bis drei Güterzüge pro Stunde je nach Variante verkehren.

Die Variantengruppe A baut auf den integralen Taktfahrplan in NRW auf (Fahrplan 2011). Bei den Varianten A1 bis A4 sowie A6 bis A8 wird der RE13 nach Eindhoven verlängert. Bei Variante A5 übernimmt der RE4 als Flügelzug ab Mönchengladbach Hbf die Relation Düsseldorf – Eindhoven.

Folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die erarbeiteten Varianten:



CONNECTING
KNOWLEDGE BY RAIL

Variantengruppen

Einzelvarianten

Kurzfristig optimierter Anschluss in Venlo	A3s-RE8: Besserer Anschluss RE13 in Venlo / RE8 zus. nach Venlo
	A3s-RE13: Besserer Anschluss RE13 in Venlo / Flügeln RE13 in MG
Variante A basierend auf bestehenden, deutschen Nahverkehrslinien, verlängert bis Eindhoven	A1: RE13 in D wie Fpl. 2011, verlängert nach Eindhoven mit Knoten in Venlo
	A2: RE13 in D wie Fpl. 2011, beschleunigt nach Eindhoven
	A3: RE13 Flügeln in M'Gladbach; schneller Zugteil nach Eindhoven
	A3a: RE13 beschleunigt nach Eindhoven, RE8 langsam nach Venlo
	A4: RE13 als beschleunigter IC in NL, zusätzlicher stopptrein Eindh. – Venlo
	A5: Flügeln des RE4 in M'Gladbach
	A6: Schnellste Verbindung Düsseldorf – Eindhoven (RE13)
	A7: S28 nach Venlo, RE13 beschleunigt nach Eindhoven (langfristig)
	A8: RE4 nach Venlo, RE13 beschleunigt nach Eindhoven
Variante B basierend auf der Verlängerung des niederländischen IC	B1: IC Den Haag – Düsseldorf, in NRW zusätzlich
	B2: IC Den Haag – Düsseldorf, ersetzt in NRW den RE13
	B3: IC Den Haag – Düsseldorf, schnellste Verbindung
Variante C auf der Basis von zusätzlichen Fernverkehrszügen	C1: EC Eindhoven – Düsseldorf, zweistündlich, zusätzlich
	C2: EC Eindhoven – Düsseldorf, schnellste Verbindung
	C3: RRX-international: Eindhoven – Düsseldorf – Arnhem (langfristig)

Abbildung 4 Übersicht der Varianten

Die Variantengruppe B beinhaltet eine Verlängerung des niederländischen IC nach Düsseldorf.

Die letzte Gruppe bedeutet eine zusätzliche Fernverkehrslinie zwischen Eindhoven und Düsseldorf, die zusätzlich zum bestehenden Angebot verkehrt. Variante C3 baut auf das in NRW geplante RRX-Konzept auf und sieht eine RRX-Linie von Eindhoven über Düsseldorf nach Arnhem vor. Diese Linie würde zweimal die deutsch-niederländische Grenze passieren und somit den Einsatz von Mehrsystemfahrzeugen doppelt begründen.



CONNECTING
KNOWLEDGE BY RAIL

Die Varianten A7 und C3 sind nur langfristig möglich, da sie erhebliche Infrastrukturausbauten voraussetzen. Alle Varianten werden nach folgenden Kriterien verglichen (nach abnehmenden Prioritäten geordnet):

- Reisezeit (Düsseldorf – Eindhoven heute: 2:12)
- vorhandene Anschlüsse
- Infrastrukturbedarf
- zusätzliche Zug-Kilometer
- Anzahl einzusetzender Mehrsystemfahrzeuge
- mögliche Güterzugtrassen im Abschnitt Eindhoven – Mönchengladbach (heute: 4 (NL) bzw. 3 (D) Güterzugtrassen je Stunde)

Die folgende Tabelle zeigt die Vergleichskriterien der Varianten:

Variante	Reisezeit Düsseldorf - Eindhoven	Anschluss n. Den Haag	Anschluss an RE1 in VIE	Anschluss an RE8 in MG	Güterzüge (NL/D)	Infrastruktur- bedarf	Zusätzliche Zugkilometer / Zug (Jahr) (NL/D)	Nötige Mehr- systemzüge	Sonstiges
A1 RE13 wie 2011, Kn. Venlo	1:57	17'	5'	5'	3/3	keiner	18'800/ 0	8	
A2 RE13 wie 2011, NL beschl.	1:47	27'	5'	5'	3/3	keiner	18'800/ 0	8	
A3 RE13 Flügeln in MG	1:39	6'	nein *	nein *	4/2	Signal	1'200/ 10'700	7	
→ A3s-RE13 kurzfristig	1:42	5' VI	nein *	nein *	4/2	Signal	1'200/ 10'700	0	Anschl. Venlo
A3a RE13 beschl., RE8 zus.	1:39	6'	nein *	nein **	4/2	keiner	1'200/ 10'700	7	
→ A3s-RE8 kurzfristig	1:42	5' VI	nein *	nein **	4/2	keiner	1'200/ 10'700	0	Anschl. Venlo
A4 RE13 als IC in NL	1:39	6'	nein	nein	4/3	keiner	10'700/ 0	7	
A5 Flügeln RE4 in MG	1:35	6'	nein *	nein **	4/2	Signal	11'900/ 10'700	6	
A6 RE13, schnellste Verbind.	1:30	14'	nein *	nein **	4/2	Signal	20'000/ 10'700	7	
A7 S28 nach Venlo	1:39	6'	5'	6'	4/2	hoch	11'900/ 12'900	7	nur langfristig
A8 RE4 nach Venlo	1:39	6'	5'	6'	4/2	Stationen	11'900/ 10'700	7	
B1 IC nach Düsseldorf zus.	1:45	dir.	23'	24'	4/2	keiner	1'200/ 19'500	8	
B2 IC ersetzt RE13	1:40	dir.	4'	5'	4/3	keiner	10'700/ 0	8	D-Flughafen
B3 IC, schnellste Verb.	1:30	dir.	nein *	nein **	4/2	keiner	11'900/ 19'500	8	D-Flughafen
C1 EC zweistündlich, zus.	1:30	16'	nein *	nein **	3,5/2,5	keiner	20'000/ 19'500	3	zweistündlich
C2 EC, schnellste Verb.	1:28	18'	nein *	nein **	3,5/2,5	keiner	20'000/ 19'500	3	zweistündlich
C3 RRX nach Eindhoven	1:34	6'	nein *	nein **	4/2	RRX	11'900/ 10'700	7***	nur langfristig

Abbildung 5 Variantenvergleich (die aufgeführten Anschlüsse sind 2011 vorhanden)
grün: günstiges Kriterium; rot: ungünstiges Kriterium

Durch die Bewertung können die Varianten, die nur eine geringe Reisezeitverkürzung oder Anschlussverluste enthalten oder zu erheblichen Kosten führen, ausgeschlossen werden (rote Markierungen). Die ausgewählten Varianten werden bezüglich ihrer zeitlichen Umsetzbarkeit eingeordnet und ggf. modifiziert.



CONNECTING
KNOWLEDGE BY RAIL

4. Ausgewählte Varianten

Zur Verbesserung der Verbindung Düsseldorf – Eindhoven bietet sich ein Konzept an, das langfristig erweitert werden kann. Dazu ist besonders die Variante A3 geeignet, die schon in Vorstufen zwischen Düsseldorf und Eindhoven ohne Direktverbindung zu einer Reisezeitverkürzung von 30 Minuten führt (Reisezeit Düsseldorf – Eindhoven heute: 2:12). Die folgende Abbildung zeigt die Vorzugsvarianten und ihre Fristigkeiten:

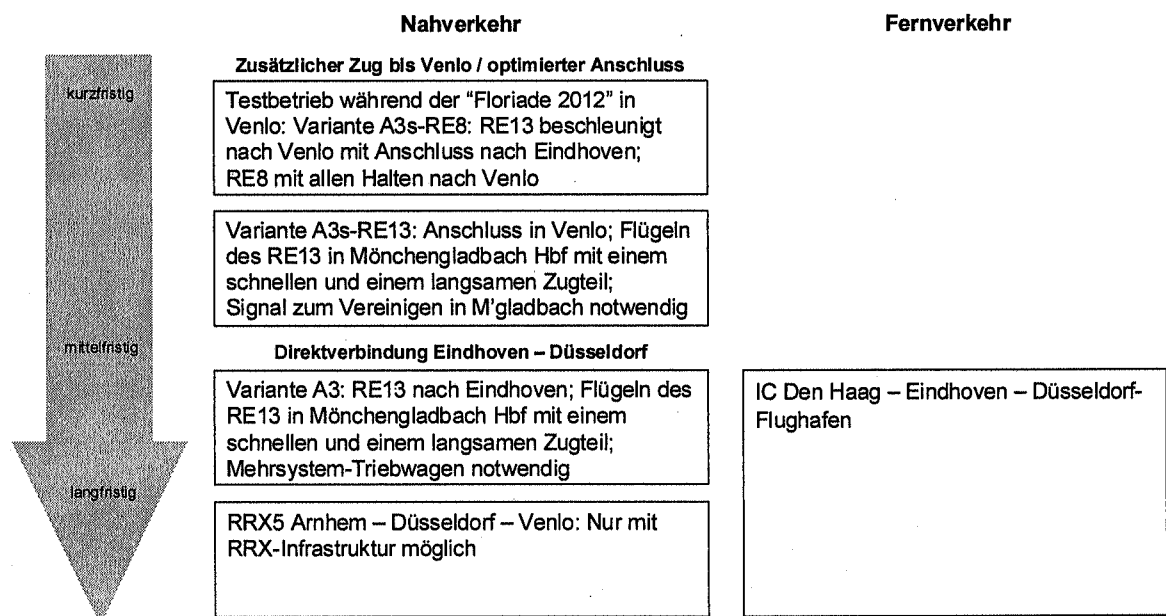


Abbildung 6 Gewählte Varianten – Übersicht

4.1 Kurzfristige Bedienungsmöglichkeiten im Nahverkehr

Kurzfristig bietet sich eine Beschleunigung des RE13 zwischen Mönchengladbach und Venlo an, so dass der Anschluss an den niederländischen IC in Richtung Eindhoven – Den Haag optimiert wird. Dies wird u.a. erreicht, indem der RE13 in diesem Konzept eine kürzere Wendezeit in Mönchengladbach sowie eine geringfügig schnellere Fahrlage zwischen Neuss und Mönchengladbach erhält. Zwischen Viersen und Venlo verkehrt der RE13 nonstop. Die Bedienung der Zwischenhalte in der heutigen RE13-Lage bleibt durch eine zusätzliche Linie erhalten. Die Reisezeit zwischen Düsseldorf und Eindhoven lässt sich somit um 30 Minuten kürzen, da in Venlo der IC erreicht wird, der eine Taktfolge früher verkehrt. Die Anschlüsse an den RE11 ins Ruhrgebiet sowie an den RE8 nach



CONNECTING
KNOWLEDGE BY RAIL

Köln werden vom RE13 nicht erreicht und werden von der zusätzlichen Linie übernommen.

Zusätzliches Verkehrsangebot:

Die Bedienung der Zwischenhalte kann in einem ersten Schritt durch den RE8 erfolgen (Variante A3s-RE8), so dass zusätzlich eine Direktverbindung Venlo – Köln – Koblenz geschaffen wird. Ein Testbetrieb zur „Floriade 2012“ in Venlo ist eine mögliche Option zur Integration dieses Betriebskonzeptes.

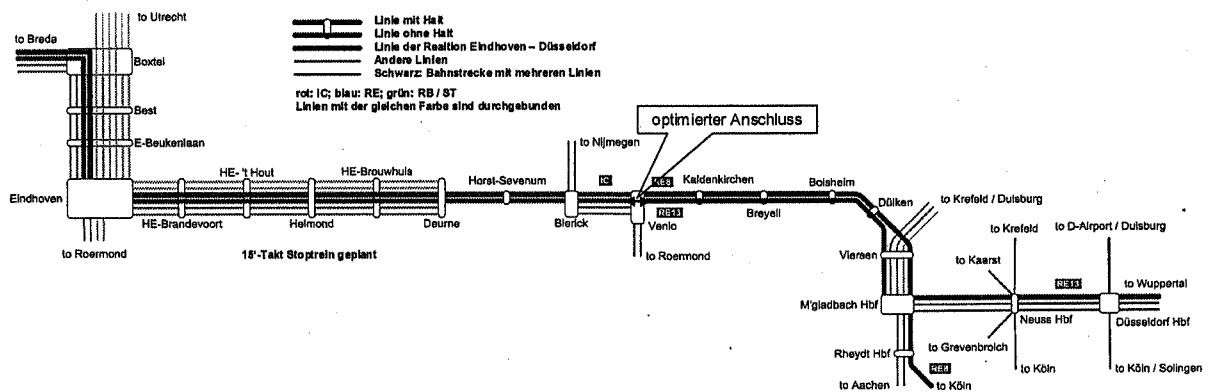


Abbildung 7 Variante A3s-RE8: Optimierter Anschluss in Venlo; RE8 nach Venlo

Zur Herstellung einer Direktverbindung von den durch die Ersatzbedienung erreichbaren Halte zwischen Venlo und Viersen nach Düsseldorf kann in einem zweiten Schritt die Bedienung auf einen Flügelzug des RE13 umgestellt werden (Variante A3s-RE13). Dazu ist in Mönchengladbach ein neues Deckungssignal am Bahnsteig erforderlich, um die beiden Zugteile vereinen zu können.

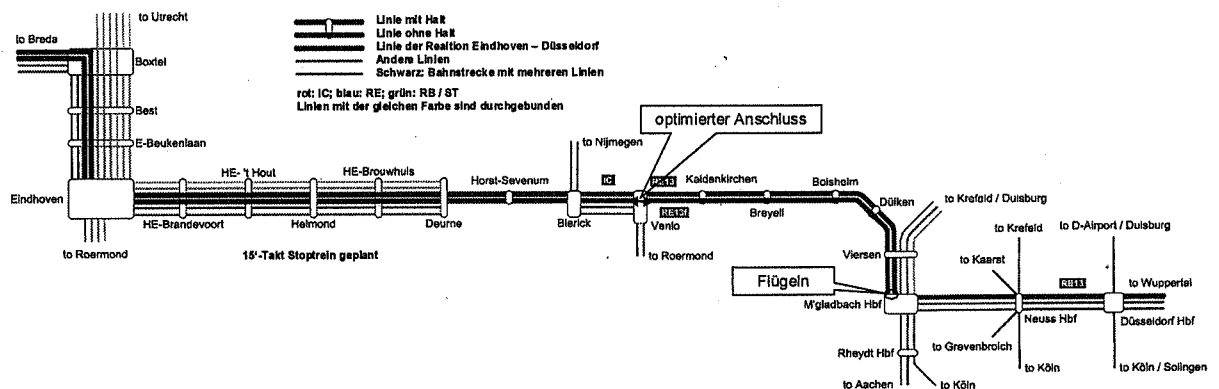


Abbildung 8 Variante A3s-RE13: Optimierter Anschluss in Venlo; Flügel RE13 in M'gladbach

Durch die beiden genannten Entwicklungsstufen eines verbesserten Betriebskonzeptes kommt es zu Mehrverkehr auf dem Streckenabschnitt Mönchengladbach – Venlo. Um diesen Mehrverkehr zu minimieren, ist das genannte Konzept für den beschleunigten RE13 auch zweistündlich umsetzbar. Mehrsystemfahrzeuge sind nicht notwendig. Es ist allerdings die Zulassung der vorgesehenen Fahrzeuge (ET 425 bei Variante A3s-RE8) auf dem niederländischen Abschnitt Kaldenkirchen – Venlo sicher zu stellen.

4.2 Mittel- bis langfristige Bedienungsmöglichkeiten im Nahverkehr

Mittelfristig kann aus den oben beschriebenen Vorstufen eine Direktverbindung Düsseldorf – Eindhoven entwickelt werden. Dazu wird der schnellere Zugteil des RE13 (RE13f) in der bisherigen Lage des IC nach Eindhoven verlängert. Dort wird ein Anschluss an den IC nach Den Haag hergestellt. Der RE13f bedient somit in Eindhoven optimal den Anschlussknoten der IC-Linien nach Amsterdam¹, Maastricht / Heerlen und Rotterdam / Den Haag. Der RE13f benötigt für eine Führung nach Eindhoven Mehrsystemfahrzeuge.

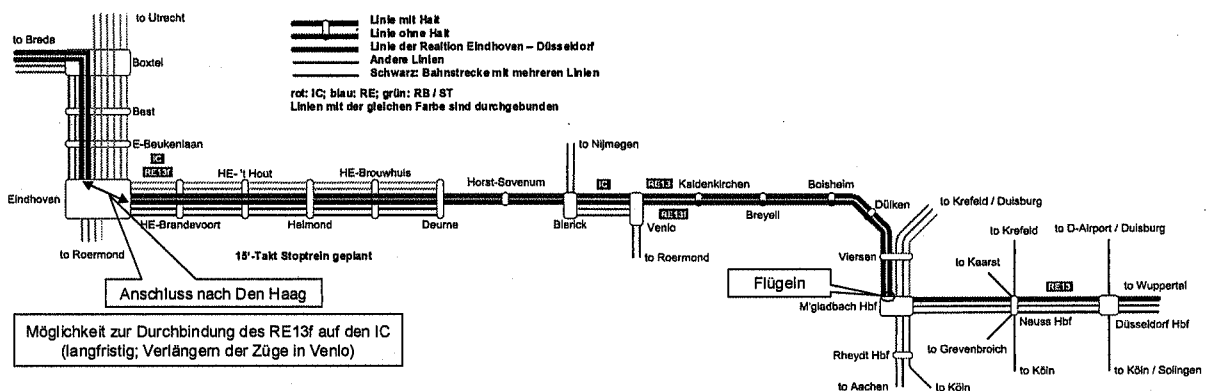


Abbildung 9 Variante A3: Direktverbindung Eindhoven – Düsseldorf mit Flügeln in Mönchengladbach

Eine Durchbindung des RE13f auf den IC nach Den Haag ist denkbar. Dazu ist allerdings eine Vielzahl von Mehrsystemfahrzeugen notwendig. Um die höhere Nachfrage zwischen Eindhoven und Den Haag abdecken zu können, kann der Aufenthalt in Eindhoven oder Venlo genutzt werden, um die Züge in Richtung Den Haag zu verlängern bzw. in Richtung Deutschland zu kürzen. Die zusätzlichen Fahrzeuge können kostengünstigere Einsystem-Fahrzeuge sein.

¹ Ab ca. 2020 besteht ein 10-Minuten-Takt in Richtung Amsterdam



CONNECTING
KNOWLEDGE BY RAIL

Als langfristige Variante kann die Führung des RE13f nach Eindhoven später durch eine Linie des Rhein-Ruhr-Express (RRX) ersetzt werden. Es bietet sich eine Verlängerung der Linie RRX5 an, die in diesem Fall die Strecke Eindhoven – Düsseldorf – Arnhem bedient. Durch das zweimalige Überfahren der deutsch-niederländischen Grenze wird der Einsatz von Mehrsystemfahrzeugen optimal genutzt. Das RRX-Konzept in NRW baut auf erhebliche Infrastrukturmaßnahmen zwischen Dortmund und Köln auf. Daher ist diese Lösungsmöglichkeit erst nach Inbetriebnahme der RRX-Infrastruktur möglich.

4.3 Mittel- bis langfristige Bedienungsmöglichkeiten im Fernverkehr

Die oben beschriebenen Varianten bauen in NRW auf eine Nahverkehrs-Bedienung auf. Betrieblich ist auch eine Fernverkehrs-Bedienung der Relation Den Haag – Eindhoven – Düsseldorf-Airport-Terminal möglich. Zwischen Den Haag und Eindhoven wird dazu eine der heutigen IC-Trassen genutzt. Um eine freie Trasse im gesamten Laufweg zu erreichen, ist eine schnelle Führung notwendig. Zwischen Eindhoven und Düsseldorf werden daher nur die Halte in Venlo, Mönchengladbach und Neuss bedient. Gegenüber einer Wende in Düsseldorf Hbf kann der IC ohne Fahrzeugmehrbedarf nach Düsseldorf-Airport-Terminal verlängert werden. Dieses Betriebskonzept kann auch mit Einzelzügen oder als Zweistunden-Takt betrieben werden, um den erheblichen Mehrverkehr einer zusätzlichen Fernverkehrslinie zu reduzieren und somit die Kosten zu senken.

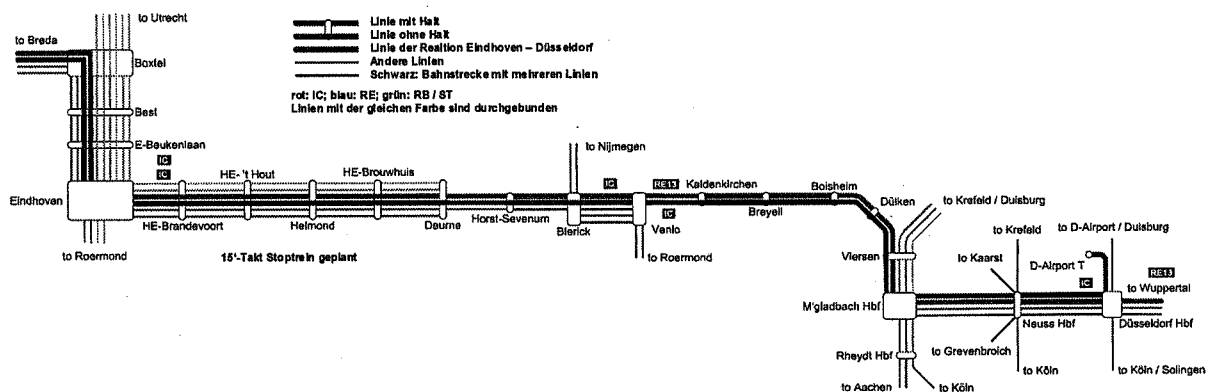


Abbildung 10 Variante B3: IC Den Haag – Düsseldorf-Flughafen Terminal

Aufgrund des Mehrverkehrs durch Personenzüge auf der Relation Venlo – Mönchengladbach kommt es zu einer Reduktion der für den Güterverkehr verfügbaren Trassen. Derzeit findet eine Verlagerung des Güterver-



CONNECTING
KNOWLEDGE BY RAIL

kehrs auf die Betuwe-Route statt, die bei zunehmendem Personenverkehr über den Grenzübergang Venlo vermutlich noch zunehmen wird.

Vor allem unter Berücksichtigung der zu erwartenden Steigerung des Güterverkehrsaufkommens in den kommenden Jahren kann allerdings eine Realisierung des im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Ausbaus der Strecke Kaldenkirchen – Dülken auf zwei Gleise notwendig werden.



CONNECTING
KNOWLEDGE BY RAIL

5. Resumée

Mit dem in dieser Studie vorgestellten mehrstufigen Verfahren zur nachhaltigen qualitativen Verbesserung der internationalen Schienenverbindung Düsseldorf – Eindhoven (–Den Haag) wird ein Lösungsweg unterbreitet, der von allen an diesem Teilprojekt des INTERREG IV-B Vorhabens „RoCK“ beteiligten Kommunen einvernehmlich getragen wird. Die Vorgehensweise in Stufen ermöglicht dabei, bereits mit geringen Veränderungen spürbare qualitative Verbesserungen und Reisezeitkürzungen von 30 Min. für die grenzüberschreitend Reisenden zu erzielen. Um die Vorschläge umzusetzen, sind folgende weitere Schritte notwendig:

- generelle Zustimmung in den politischen Gremien der beteiligten Kommunen und des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr;
- Beteiligung der Provinzen und Regierungsbezirke;
- Implementierung evtl. konkurrierender Planungen (bspw. Verlängerung S28) im Sinne eines regional abgestimmten Schienenverkehrskonzeptes für Nah- und Fernverkehr Niederrhein / Limburg / Brabant;
- Einbringung des Konzeptes in die zuständigen Gremien beim Land NRW bzw. auf Rijksebene;
- Parallel begleitendes Lobbying / Marketing.

Als kurzfristiges Ziel für ein verbessertes Betriebskonzept auf der Relation Düsseldorf – Eindhoven bietet sich ein Pilotbetrieb während der „Floriade 2012“ (in Venlo) an. Dazu sind vor allem die folgenden Aspekte zu klären:

- durchgängiges und kundenfreundliches Ticketing (Entfall Zusatzticket VRR, „Kombiticket Floriade“);
- Einigung aller Beteiligten über ein Angebotskonzept;
- Kofinanzierung der Tickets und ggf. Finanzierung der Betriebsmehrleistung;
- Ermöglichung des Umstiegs am Bahnhof Venlo ohne Bahnsteigwechsel
- Trassenverfügbarkeit und Trassenbestellung

Hierzu sind zeitnah Abstimmungen mit folgenden Akteuren erforderlich:

- Verantwortliche für die Regionalverkehr (VRR u.a.), Regionen/Provinzen, Gemeinde Venlo, Floriade-Projektleitung;
- Verkehrsunternehmen (eurobahn, DB Regio, NS);
- Infrastrukturbetreiber (ProRail, DB Netz).



CONNECTING
KNOWLEDGE BY RAIL

Ein erfolgreicher Pilotbetrieb zur Floriade liefert dann beste Voraussetzungen zur stufenweisen Implementierung der Betriebskonzepte, die im Rahmen des vorliegenden Gutachtens herausgearbeitet wurden.

18.11.2010 / ps, fz

T:\1579-Stadt Düsseldorf, Verbindung D - Eindhoven\L2 Ergebnisse\L22 Berichte\Management



City of Eindhoven (lead partner RoCK)
Postbus 909, 5600 AZ Eindhoven

Bahnverbindung Eindhoven - Düsseldorf | 1-01 | 18.11.2010

www.rock-project.eu

