Fahrgastverband
PRO BAHN

Regionalverband
Niederrhein e.V.

NiederRheinInfo

Nr. 3/2014
29. Jahrgang

Winter 2014

Blauer Enzian
historische Straßenbahn
in Krefeld

Aus dem Inhalt:

Bericht von der Jahresversammlung in Krefeld
Neuer Busbahnhof für Kleve
Neues vom Eisernen Rhein???
Bald mehr Geld für ÖPNV in NRW?

www.probahn-niederrhein.de

Inhalt:

Inhalt, Impressum, Ansprechpartner	2
Vorwort	3
Bericht der Jahresversammlung des RV Niederrhein 2014	4
Kleve bekommt einen neuen Busbahnhof	6
Nordwestbahn mit Entlastungsfahrten	7
Neues vom Eisernen Rhein???	8
Verlust von Wertsachen	9
Workshop Reiseassistenz	10
Bald mehr Geld für ÖPNV in NRW	11
Betuwe-Planung in Verzug	12
Fahrradparkhaus in Mönchengladbach	13
Termine	15
Das Beste kommt zum Schluss	16

Impressum:

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband Niederrhein e.V.
Auflage: 500 Exemplare
Erscheinungsweise: 3 x jährlich
V.i.S.d.P.: Detlef Neuß, Stapper Weg 94, 41199 Mönchengladbach
niederrhein-info@probahn-niederrhein.de
Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht die Meinung der Redaktion wieder!
Redaktionsschluss: 30. Okt. 2014
Nächste Ausgabe: Ende März 2015

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: Kreis Kleve, linksrheinisch
David van der Grinten
Herderstraße 46, 47533 Kleve,
Tel.: 02821-715707
E-Mail: bg1@probahn-niederrhein.de

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

BG 3: Mönchengladbach, Krefeld
Kreis Viersen, Rhein-Kreis-Neuss
Detlef Neuß
Stapper Weg 94, 41199 Mönchengladbach
Tel.: 02166-10560/01705853246
E-Mail: bg6@probahn-niederrhein.de

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

BG 5: Düsseldorf und Kreis Mettmann
Egmont Unger
Kirchfeldstraße 139 d, 40215 Düsseldorf
E-Mail: unger@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

Die Streiks der GDL waren in den letzten Wochen ein heiß diskutiertes Thema, sowohl in der Politik als auch bei den betroffenen Fahrgästen. Das Meinungsspektrum reichte von Verständnis für die Forderungen bis hin zu der Forderung die GDL zu entmachten, wenn nicht sogar gleich zu verbieten.
Hier nun einmal die Forderungen der GDL im Einzelnen:
Ziel: Entlastung des Zugpersonals der DB durch Begrenzung der Überstunden und einer besseren Schicht- und Ruhetagsplanung. Ziel ist es, durch klare Regeln im Tarifvertrag eine planbarere Freizeit zu ermöglichen und dadurch den Druck auf das Unternehmen zu erhöhen. Es muss endlich die notwendigen und überfälligen Schritte einleiten, die Berufe im Lok- und Zugbegleitdienst attraktiver zu gestalten um mehr Personal einzustellen. Das Personal fährt an der Leistungsgrenze. Zugausfälle aus Personalmangel müssen gestoppt werden!
- Tarifvertrag für unsere Mitglieder
- Überstundengrenze von maximal 50 Stunden pro Jahr (heute unbegrenzt)
- maximal 5 Schichten in 120 Stunden (echte 5 Tage Woche) - (heute bis 7 Schichten in 6 Tagen)
- Senkung der Fahrzeit auf der Lokomotive um eine je 1 Stunde (heute 9 Stunden / S-Bahn und nachts 8 Stunden)
- Einführung eines freien Wochenendes pro Monat von Freitag 22 Uhr bis Montag 6 Uhr
- Dienstbeginn nach Urlaub erst ab 6 Uhr
- Absenkung der rechnerischen Wochenarbeitszeit von 39 auf 37 Stunden (heute 45h - 60h die Regel)
- Erhöhung der Entgelte um 5%
Natürlich wird jetzt gleich jemand fragen: „Fehlt da nicht noch etwas?“ Natürlich geht es auch um die Frage: „Welche Gewerkschaft darf welche Angestellten der DB AG vertreten und für sie Tarifverträge aushandeln?“. Angesichts der Pläne der Bundesregierung, in einem Unternehmen nur noch einen Tarifvertrag gelten zu lassen und zwar den, der von der mitgliederstärksten Gewerkschaft ausgehandelt wurde, geht es für die GDL darum, nicht in der Bedeutungslosigkeit zu versinken. Streiks zur Verbesserung der Arbeitssituation der Arbeitnehmer sind nicht nur zulässig sondern ein Grundrecht, das nicht in Frage gestellt werden darf. Es ist auch ein Grundrecht, Gewerkschaften gründen zu dürfen. Das gilt auch dann, wenn man mit der Arbeit einer großen, etablierten Gewerkschaft unzufrieden ist und sich von ihr schlecht oder gar nicht vertreten fühlt, egal ob das nun zutrifft oder nicht.
Wenn es aber um so einen sensiblen Bereich wie die Daseinsvorsorge für die Bürger geht, in diesem Fall um den Fern- und Nahverkehr auf der Schiene, ist das Augenmaß aller Beteiligten gefordert. Daher auch die Aufforderung von PRO BAHN an alle beteiligten Tarifpartner, die mit der Vertretungszuständigkeit der Gewerkschaften verbundnen Fragen am Verhandlungstisch zu klären, damit der Fahrgast nicht über Gebühr belastet wird. Denn dass der Bahnkunde die Flucht ins Auto und somit auf die Straße antritt, weil er mit der Leistung der Bahn nicht zufrieden ist, aus welchem Grund auch immer, ist weder im Interesse der DB AG, noch der Gewerkschaften und schon gar nicht im Sinne des Fahrgastverbandes PRO BAHN.

Ihr Detlef Neuß

„Blauer Enzian“
Triebwagen Nr. 93
Baujahr 1900
Düsseldorfer
Eisenbahnbedarf,
vorm. Carl Weyer & Cie.

Bundesvorsitzender
Jörg Bruchertseifer,
Landespressesprecher
Lothar Ebbers und
Frank Michalzik
Landesvorsitzender NRW
und Vorsitzender
RV Niederrhein
beim Zwischenstopp
(von links nach rechts)

Auch während der Fahrt
kam es immer wieder zu
angeregten Gesprächen
über Bahnthemen bei
den Teilnehmern.

Jahresversammlung des Regionalverbandes Niederrhein

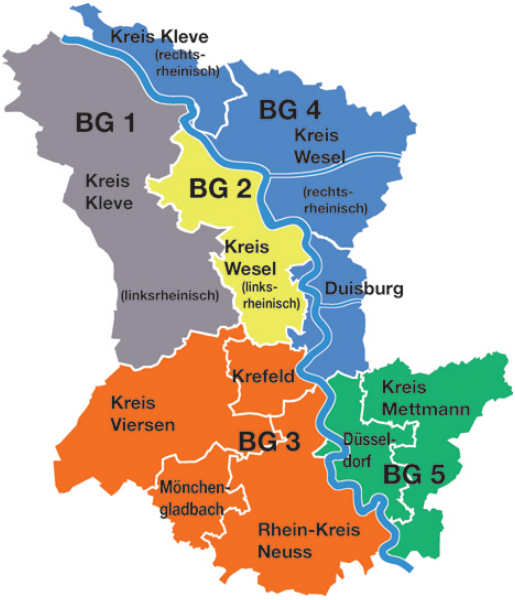
von Detlef Neuß

Am 11.10.2014 fand die Jahresversammlung des Regionalverbandes Niederrhein in Krefeld statt. Da unser Regionalverband nun schon 30 Jahre besteht, habe sich die Aktiven für das Rahmenprogramm am Morgen etwas Besonderes einfallen lassen. Um 11.11 Uhr startete eine Sonderfahrt für unsere Mitglieder mit einem historischen Straßenbahnwagen durch Krefeld.

Der „Blauer Enzian“ genannte Triebwagen mit der Nr. 93 wurde im Jahre 1900 von der Firma Düsseldorfer Eisenbahnbedarf, vorm. Carl Weyer & Cie. Gebaut und war bis 1954 in Krefeld im Einsatz. Das Fahrzeug gehört dem Verein Linie 1 e.V., der auch die Sonderfahrt durchführte. Die Teilnehmer der Fahrt zeigten sich von der sehr guten Organisation der Fahrt beeindruckt. Hierfür allen Organisatoren herzlichen Dank!

Nach einem gemeinsamen Mittagessen im Restaurant Kulisse in der Fabrik Heder hinter dem Krefelder Hauptbahnhof begann am Nachmittag um 14.15 Uhr die eigentliche Jahresversammlung. Hierzu waren auch erstmals die Mitglieder des ehemaligen RV Rheinland eingeladen, die jetzt laut Beschluss der letzten NRW-Landesversammlung zum RV Niederrhein gehören. Als Gäste konnten wir den Bundesvorsitzenden Jörg Bruchertseifer, den Vorsitzenden des RV Ruhr Dirk Grenz, unseren Ehrenvorsitzenden und amtierenden Vorsitzenden des RV Münsterland Franz Maxwill begrüßen.

Neben dem Kassenbericht und dem Rechenschaftsbericht des Vorstandes – Kassenprüfer und Vorstand wurden entlastet – stand vor allem die Neustrukturierung der Bezirksgruppe im Mittelpunkt der Versammlung. Die Mitglieder folgten hierbei dem Vorschlag des Vorstandes.



In Zukunft setzen sich die Bezirksgruppen des RV Niederrhein wie folgt zusammem:

BG 1 Kreis Kleve, linksrheinisch

BG 2 Kreis Wesel, linksrheinisch

BG 3 Mönchengladbach, Krefeld und die Kreise Viersen und Rhein-Kreis-Neuss

BG 4 Kreise Wesel und Kleve rechtsrheinisch und Duisburg

BG 5 Düsseldorf und Kreis Mettmann

(Velbert, Wülfrath und Heiligenhaus gehören zum RV Bergisches Land)

Für die Bezirksgruppen wurden keine neuen Leiter gewählt, da vorher noch eine Satzungsänderung vorgenommen werden muss, die der nächsten Jahresversammlung des RV zur Abstimmung vorgelegt werden soll. Egmont Unger stellte sich für die BG 5 als Berichterstatter zur Verfügung und nimmt ab sofort an den Sitzungen des Vorstands teil. Die restlichen BG-Leiter berichteten kurz über die Aktivitäten ihrer Bezirksgruppen. Als Ausschussmitglieder beim VRR wurden für den Ausschuss Tarif und Marketing Frank Michalzik und für den Ausschuss Verkehr und Planung Lothar Ebbers benannt.
Auch das neue NiederrheinInfo wurde von David van der Grinten und Detlef Neuß vorgestellt. In diesem Zusammenhang wurde der ehemalige Redakteur des NiederrheinInfos Roland Stahl für seine langjährige Arbeit geehrt, die das NiederrheinInfo über viele Jahre nachhaltig geprägt hat.

Der alte Busbahnhof in Kleve

Kleve bekommt einen neuen Busbahnhof

von David van der Grinten

Noch in diesem Jahr sollen die Bauarbeiten am Klever Bahnhof beginnen. Der neue Busbahnhof wird direkt am nördlichen Bahnsteig von Gleis 1 entstehen, wo heute noch die Park & Ride-Plätze liegen, damit die Busse sehr nah an den Bahnsteig heranfahren können. Der Park & Ride-Parkplatz wird auf die andere Seite der Bahngleise verlegt. Da die Überführung nicht barrierefrei ist, sollen einzelne Behindertenparkplätze in der Nähe des neuen Busbahnhofs entstehen. Autos sollen ansonsten nicht mehr an den Bahnhof heranfahren dürfen, mit Ausnahme von Fahrzeugen, die auf die Behindertenparkplätze angewiesen sind. An dieser Stelle entfällt zukünftig die Überquerung der heutigen Straße „Bahnhofsvorplatz“ zwischen Bahnsteig und den heutigen Bushaltestellen. Der Umbau wird rund 2,2 Millionen Euro kosten, wovon 85 Prozent das Land tragen wird. Zudem wurde bekannt, dass das Bahnhofsgebäude zum Verkauf steht. Die Bahnflächen Entwicklungsgesellschaft NRW (BEG) hat ein „Investorenauswahlverfahren“ eingeleitet.

Herzogstraße wird geradeaus bis zum Bahnhof verlängert

Vor dem Bahnhof soll ein großer Vorplatz entstehen und die Herzogstraße, die von der Innenstadt kommend bislang an der Bahnhofsstraße endet, soll über den bisherigen Busbahnhof bis zum Bahnhofsgebäude verlängert werden. Die freiwerdende Fläche, die bisherige „Grünanlage“ und die Busspuren soll später weiter entwickelt werden. Auch eine Bebauung an dieser Stelle ist vorstellbar, wie Herr Rauer (Technischer Beigeordneter der Stadt Kleve) in der Rheinischen Post zitiert wurde. Auf jeden Fall sollen zukünftig die Besucher sofort erkennen können, wo es in die Innenstadt geht.

Nordwestbahn mit erweiterten Entlastungsfahrten ab Fahrplanwechsel auf dem Niers-Express

von David van der Grinten

Wie im letzten NiederrheinInfo bereits berichtet, hat der Aufgabenträger VRR ein zusätzliches Fahrzeug bestellt, welches von der NordWestBahn ab dem kommenden Fahrplanwechsel zur Verfügung steht. die bisherigen Entlastungsfahrten werden ab dem 15. Dezember bis nach Geldern vorverlängert. An dieser Stelle wird dann auch das neue verfügbare Fahrzeug eingesetzt.

Fahrplan des RE 10 Niers-Express mit den zusätzlichen Entlastungsfahrten

Fahrtrichtung Krefeld / Düsseldorf											
Kleve		4.26	4.56	5.26	5.56	**6.12**	6.25		6.51		7.21
Bedburg-Hau		4.32	5.02	5.32	6.02	**6.17**	6.31		7.01		7.31
Goch		4.39	5.09	5.39	6.09	**6.25**	6.38		7.08		7.38
Weeze		4.45	5.15	5.45	6.15	**6.30**	6.45		7.15		7.45
Kevelaer		4.51	5.21	5.51	6.21	**6.40**	6.51		7.21		7.51
Geldern		4.58	5.28	5.58	6.28	**6.47**	6.58	**7.18**	7.28	**7.48**	7.58
Nieukerk		5.04	5.34	6.04	6.34	**6.53**	7.04	**7.24**	7.34	**7.54**	8.04
Aldekerk		5.08	5.38	6.08	6.38	**6.57**	7.08	**7.28**	7.38	**7.58**	8.08
Kempen		5.15	5.45	6.15	6.45	**7.04**	7.15	**7.35**	7.45	**8.05**	8.15
Krefeld Hbf	4.26	5.26	5.56	6.26	6.56	**7.13**	7.26	**7.44**	7.56	**8.14**	8.26
KR-Oppum	4.30	5.30	6.00	6.30	7.00		7.30		8.00		8.30
Mb-Osterrath	4.37	5.37	6.07	6.37	7.07		7.37		8.07		8.37
Düsseldorf	4.52	5.52	6.22	6.52	7.22		7.52		8.22		8.52

Fahrtrichtung Geldern / Kleve						
Düsseldorf	5:39	6:09		6:39		7:09
Mb-Osterrath	5.54	6.24		6.54		7.24
KR-Oppum	6.00	6.30		7.00		7.30
Krefeld Hbf	6.06	6.36	**6.48**	7.06	**7.18**	7.36
Kempen	6.15	6.45	**6.57**	7.15	**7.27**	7.45
Aldekerk	6.21	6.51	**7.03**	7.21	**7.33**	7.51
Nieukerk	6.25	6.55	**7.07**	7.25	**7.37**	7.55
Geldern	6.32	7.02	**7.13**	7.32	**7.43**	8.02
Kevelaer	6.38	7.08		7.38		8.08
Weeze	6.47	7.17		7.47		8.17
Goch	6.53	7.23		7.53		8.23
Bedburg-Hau	7.00	7.30		8.00		8.30
Kleve	7.05	7.35		8.05		8.35

Hinweis für Nachtschwärmer

Die Rhein-Niers-Bahn (RB 33) bietet ab dem Fahrplanwechsel in den Nächten auf Samstag, Sonntag sowie auf einen Feiertag eine zusätzliche Fahrt ab Duisburg Hbf ab 0.35 Uhr, Ankunft in Mönchengladbach 1.19 Uhr an. Umgekehrt geht es ab Mönchengladbach um 0.43 Uhr in Richtung Duisburg Hbf (Ankunft 1.30 Uhr).

Neues vom Eisernen Rhein???

Kürzlich gingen wieder einmal neue Pläne der Bundesregierung zum Eisernen Rhein durch die Presse. Dieses Thema wird mit schöner Regelmäßigkeit von der Politik aufgegriffen, allerdings ohne dass sich wirklich etwas bewegt. Das ist auch kein Wunder, denn mit der Befürwortung des Ausbaus der Netze für den Schienengüterverkehr kann man fast nirgendwo beim Wähler punkten. Das Thema wird fast immer nur mit spitzen Fingern angefasst, die Veröffentlichung neuer Pläne wirkt wie ein Versuchsballon, der erkunden soll, ob der Widerstand nicht zu groß ausfällt.

Die neueste Überlegung geht dahin, die Strecken Köln – Mönchengladbach – Viersen - Krefeld – Duisburg bzw. Aachen – Mönchengladbach –Viesen – Krefeld – Duisburg auszubauen. Dazu gehört natürlich der komplett zweigleisige Ausbau der Strecke Venlo – Viersen mit Plänen für den Bau der Viersener Kurve. Ein Neubau der Rheydter Kurve dürfte kaum möglich sein, dafür bietet sich aber ein Neubau entlang der A 46 zwischen Herrath und Hochneukirch als Verbindung der Strecken nach Aachen und Köln an. Hier sind deutlich weniger Anwohner betroffen, der größte Teil der Strecke geht durch offenes Feld.

Selbstverständlich erhob sich wie gewohnt reflexartig Widerstand gegen diese Pläne in den betroffenen Gemeinden. Mehr Güterverkehr mitten durch ihren Wohnort möchten nicht einmal die Bürger und Politiker, die eigentlich der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene das Wort reden. Im Kreis Viersen möchte man weder einen Streckenneubau entlang der A 52 noch mehr Güterverkehr mitten durch die Stadt und auch keinen Bau der Viersener Kurve durch den Ortsteil Rahser. In Mönchengladbach sprechen sich vor allem die Bürger aber auch Politiker gegen wachsenden Schienengüterverkehr durch die Innenstadt aus. Als Hauptproblem wird hier, wie in Viersen, die Lärmbelästigung genannt. Unterschwellig spielt auch die Angst vor Gefahrguttransporten auf der Schiene eine Rolle, die seltsamerweise deutlich höher ausfällt als bei Gefahrguttransporten per LKW, die ungleich gefährlicher sind.

Dabei ist die Frage die sich uns stellt nicht ob wir mehr Schienengüterverkehr wollen, sondern wie wir mit dem stetig wachsenden Güterverkehr auf der Schiene umgehen und wie wir ihn in Zukunft bewältigen wollen. Ein Streckenneubau entlang der A 52 wäre sicher eine gute Lösung. Um aber die Überlastung der Strecken Aachen – Mönchengladbach und Köln – Mönchengladbach durch diesen Neubau zu vermeiden, hätte man eigentlich längst mit dem Bau dieser Strecke beginnen müssen. Jetzt kann die A-52-Trasse unmöglich rechtzeitig fertig werden, es sein denn, eine üble Rezession stellt alle Zukunftsprognosen zur Zunahme des Warentransports durch NRW auf den Kopf. Der LKW-Verkehr ist in den letzten zehn Jahren um mehr als 500 Prozent gestiegen. Dass wir mehr Güterverkehr auf die Schiene verlagern müssen, steht darum kaum außer Frage.

Daher verwundert es auch nicht, wenn jetzt die Verkehrspolitiker des Bundes auf die Idee kommen, die vorhandenen Strecken auszubauen, da dies leichter zu bewerkstelligen ist, als ein Neubau. Ein Ausbau der vorhandenen Strecken würde zumindest den Ausbau des Lärmschutzes unter Beteiligung der betroffenen Anwohner möglich machen. Dass damit die unmittelbar betroffenen Anwohner der Trassen nicht wirklich glücklich sind ist verständlich. Sich zu verweigern und den Dingen ihren Lauf zu lassen, bedeutet aber im Gegenzug, dass der Güterverkehr auf den genannten Strecken zunimmt, die Lärmbelästigung steigt und das ohne jeden Ausbau des Lärmschutzes.
Im letzten Jahrzehnt haben sich die meisten Politiker der Lösung des auf uns im Wortsinn „zurollenden“ Problems verweigert. Hoffen wir also, dass das Problem jetzt endlich ernst genommen wird. Ob dabei nun der aktuelle Vorschlag umgesetzt wird oder ein anderer mag dahin gestellt sein. Hauptsache, es gibt wirklich mal etwas Neues zum Eisernen Rhein und nicht nur Gerede.

Verlust von Wertsachen – NordWestBahn überzeugt im Service nicht

Erlebnisbericht von Volker Windisch
Zu Besuch bei Freunden in Moers – dafür nimmt man ab Duisburg am praktischsten die Regionalbahnlinie 31 der NordWestBahn (NWB). Soweit – am 9. August so pünktlich und sauber. Doch beim Ausstieg verlor der Verfasser in hektischer Minute seinen wichtigen Taschenkalender 2014: mit vielen Terminen und Adressen. Was tun?
Ein mit Graffiti beschmiertes Hinweisschild ist die einzige Serivceleistung, die mensch am Moerser Bahnhof von der NWB wahrnehmen kann. Für den Problemfall ist eine 01805er-Nummer mühsam lesbar. Aber 60 Cent pro Minute vom Handy – ist doch recht happig. Vielleicht weiß der abfahrbereite Triebfahrzeugführer des Gegenzuges in Richtung Duisburg mehr?
In einer Stunde wiederkommen, rät der freundliche Triebfahrzeugführer; und brummt mit seinem Triebwagen los. Abwarten ist sowieso angesagt, weil sich der hilfsbereite Freund aus Duisburg-Rumeln mit der Stelle am Bahnhofsvorplatz vertan hat. Bis er ein zweites Mal kommt, ist die Stunde fast vergangen, in der die verlorene Wertsache mit der NWB über Xanten zurück in Moers sein könnte. Der Zug fährt ein.
Doch dieser Triebfahrzeugführer hat nur seinen Fahrplan im Kopf: „Wenn alle Fahrgäste eingestiegen sind, fahre ich ab!“ Um 2 Minuten Wartezeit wurde er gebeten. Nein, das sei nicht drin. Auf einer Nebenstrecke, wo zwischen dem Halbstundentakt der RB 31 nur gelegentlich mal ein Güterzug geschaltet wird. Unter Anspannung guckt der Verfasser an der Stelle, wo er zuvor gesessen hatte, wird aber nicht fündig. Wieder mahnt der Triebfahrzeugführer zur Abfahrt. OK, raus aus dem Zug.

Verlust- oder Fundunterschlagungsanzeige bei der Moerser Polizei? Fehlanzeige! Ein Kalender sei kein persönliches Dokument, im Gegensatz zum Ausweis oder Führerschein. Zur Ablenkung von diesem Ärger lädt der Gastgeber in ein delikates italienisches Restaurant in die Moerser City ein. Man lässt es sich schmecken. Auch am Bettenkamper Meer ist gute Stimmung. Ein Strandbadfest bei 25 Grad – da lässt es sich im Strandkorb gut aushalten. Doch die Ungewissheit bleibt: In welche unbefugten Hände geraten wichtige persönliche Daten?
Die meisten Daten lassen sich wiederbeschaffen, notfalls per Anruf beim Amt oder Geschäftspartner. Und die NWB informiert ihren Fahrgast zunächst mit sachdienlichen Hinweisen auf die NIAG, an die Fundsachen der NWB weiterbearbeitet würden. Dieser lokale Verkehrsdienst hat jedoch zu Beginn der kommenden Woche noch nichts gefunden. Als der Fahrgast das service-unfreundliche Verhalten des Triebfahrzeugführers moniert, reagiert die Fundsachbearbeiterin der NWB mit einer lapidaren Entschuldigung, die eigentlich keine ist; denn sie rechtfertigt ein Verhalten ihres Mitarbeiters, das so nicht zu rechtfertigen ist: „Unser Mitarbeiter hat auf den sehr dichten Fahrplan verwiesen, der leider nicht unterbrochen werden konnte.“
Wohlbemerkt, bei Halbstundentakt einer SPNV-Linie plus geschätztem 2-Stunden-Takt im SGV. Nein, dafür hat der Fahrgast kein Verständnis, auch wenn ihn die NWB darum bittet.

Workshop Reiseassistenz

Ein Beitrag des Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V.
Die meisten Menschen mit Handicap benötigen auch im Urlaub Assistenz. Diese Reiseassistenz kann bei speziellen Reiseanbietern, wie zum Beispiel bei der BSK-Reisen GmbH zu der Reise mit beantragt werden.
Die BSK- Reisen GmbH hat hierfür einen Pool von Reiseassistenten, die entweder schon Erfahrungen im Umgang mit Menschen mit Handicap mitbringen, z. B. durch eine Ausbildung im Gesundheits -wesen, oder auch eine 1-wöchige Schulung zum/zur Reiseassistenten/tin bei der BSK- Reisen GmbH absolviert haben.
Auch in diesem Jahr veranstaltete der Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderte (BSK) einen solchen Workshop für Reiseassistenten/innen, bei dem die wichtigsten Grundlagen in der Pflege und Betreuung von Menschen mit Behinderung sowohl theoretisch als auch praktisch von erfahrenen Dozenten vermittelt wurden.
So wurden nach der theoretischen Einführung über Behinderungsarten und Pflegetechniken Lagerungstechniken und Umsetzen von Menschen mit Behinderung praktisch geübt. Wie zum Beispiel das Umsetzen vom Rollstuhl uns Bett.
Sehr spannend und authentisch waren die theoretischen und praktischen Tipps für Blinde und Sehbehinderte von der ebenfalls blinden Referentin. So sind z. B. Redewendungen wie "Auf Wiedersehen" auch im Umgang mit Blinden und Sehbehinderten durchaus üblich.
Bei einer kleinen Stadtführung mit verbundenen Augen durch Bad Mergentheim und dem Gehen mit dem Blindenstock konnte man diese deutliche Einschränkung am eigenen Leib erfahren.

Auch die Selbsterfahrung im Umgang mit dem Rollstuhl kam nicht zu kurz. Es gab eine kurze Übersicht über verschiedene Rollstuhlarten. Unter anderem wurde auch das Überwinden von Rampen und Bordsteinkanten sowie verschiedene Kipp-Techniken für Rollstühle geübt.
Ein anderer wichtiger Programmpunkt war der Austausch mit Reiseleitern, die von ihren Erfahrungen im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Menschen auf Reisen berichteten und für Fragen zur Verfügung standen.
Der nächste Workshop für Reiseassistenten/innen findet vom 09.11. bis 15.11.2015 in Krautheim statt.
Jetzt kann die Reise losgehen!

Bald mehr Geld für ÖPNV in NRW?

von Lothar Ebbers

Düsseldorf/Kiel. (le) Bei der Länder-Verkehrsministerkonferenz Anfang Oktober in Kiel wurde einstimmig ein Beschluss zur Neufestsetzung und -verteilung der Regionalisierungsmittel ab 2015 gefasst, der schrittweise eine deutliche Verbesserung für NRW erwarten lässt. Insgesamt fordern die Landesverkehrsminister eine – durch ein Gutachten fundierte – Mindest-Mittelausstattung von 8,5 Mrd. Euro (heute sind es rund 7,3 Mrd. Euro) mit einer auskömmlichen Dynamisierung, worunter sie einen Ausgleich der Änderungen bei Trassen- und Stationspreisen und eine zweiprozentige Steigerung für die übrigen Kosten verstehen.
Nach dem neuen sogenannten Kieler Schlüssel, der sich zu je 50 % nach der Einwohnerzahl 2012 und den bestellten Zugkilometern für 2015 bemisst, würde der Anteil von NRW an den Gesamtmitteln von 15,76 % schrittweise bis 2030 auf 18,99 % ansteigen, wobei bis 2020 größere Schritte vorgesehen sind, so dass bereits 2019 der Zielschlüssel zur Hälfte erreicht wird. NRW hatte den Vorschlag mit der schrittweisen Steigerung eingebracht, aber einen anderen Schlüssel aus Einwohnerzahl, Fläche und SPNV-Verkehrsleistung vorgeschlagen.
Jetzt muss der Bund die Höhe und den Schlüssel für die Regionalisierungsmittel neu festsetzen, wobei Finanzminister Schäuble bereits eine harte Haltung vorgegeben hat, indem er in den Entwurf des Bundeshaushalts 2015 die Regionalisierungsmittel nur in derselben Höhe wie 2014 ohne jegliche Dynamisierung eingesetzt hat. Auch wird er wohl eine Festsetzung über 2019 hinaus ablehnen, stattdessen möglichst auch die Regionalisierungsmittel in die Neuverhandlungen über die Bund-Länder-Finanzbeziehungen einbringen. Allerdings stehen die Regionalisierungsmittel eigentlich nicht zur Disposition, da Grundgesetz-Artikel 106a den Ländern für die SPNV-Leistungen einen Beitrag aus den Steuermitteln des Bundes zusichert.
Auch wenn nicht mit einer massiven Erhöhung des Topfes gerechnet werden kann, würde NRW durch Anwendung des neuen Schlüssels bis 2020 Jahr für Jahr rund 24 Mio. Euro zusätzlich gegenüber der bisherigen Berechnung erhalten, Geld, das für den Nahverkehr zweckgebunden ist. Natürlich bringen sich jetzt schon die verschiedenen Empfänger dieses Geldes mit ihren Forderungen in Stellung, und auch PRO BAHN wird sich an der Diskussion beteiligen. Unstrittig

ist, dass vordringlich mehr Geld für Investitionen bereitgestellt werden muss. Bei der letzten Revision des ÖPNV-Gesetzes des Landes wurde die pauschale Investitionsförderung nach § 12 von 150 auf 120 Mio. Euro abgesenkt, und auch für die Investitionen im besonderen Landesinteresse nach § 13 ist seitdem weniger Geld verfügbar, da im Gegenzug die SPNV-Pauschale deutlich erhöht werden musste, um die Verkehrsverträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen bedienen zu können. Welcher Mittelbedarf zukünftig für die Betriebsleistungen mindestens erforderlich ist, wird erst klar werden, wenn die laufenden Ausschreibungen, insbesondere zu den Betriebsleistungen mit den RRX-Fahrzeugen, abgeschlossen sind.

Kommentar

Im Vorfeld haben viele Beobachter prognostiziert, dass NRW bei den Verhandlungen keinen Blumentopf gewinnen könne, da man ja ein einstimmiges Votum aller Länder brauche. Seitdem ich erfuhr, dass NRW einen langfristigen Stufenplan für die Änderung des Schlüssels vorgeschlagen hatte, war ich ganz hoffnungsvoll. Denn nur so können Länder, die größere Anteile abgeben müssen, und das sind die östlichen Bundesländer, überhaupt damit umgehen. Die langfristigen Verkehrsverträge lassen Abbestellungen im größerem Umfang gar nicht zu, dies kann überwiegend erst bei Neuausschreibungen erfolgen. Natürlich wäre es aus NRW-Sicht schöner, wenn wir bald einen Anteil nach dem jährlich neu berechneten Königsteiner Schlüssel – zusammengesetzt zu einem Drittel aus Einwohnerzahl und zu zwei Dritteln Steueraufkommen – erhielten, das wären nach dem Stand von 2014 21,24 %, würde aber der Gesamtsituation im Bund auch nicht gerecht, da dabei strukturschwächere Länder deutlich benachteiligt würden. Und gerade Nahverkehr, insbesondere SPNV, ist ein Instrument, um regionale Strukturen zu verbessern. Freuen wir uns auf wahrscheinlich steigende Finanzmittel und gehen wir mit guten Argumenten in den Verteilungskampf. Andere Auseinandersetzungen mit dem Bund, zum Beispiel um die Nachfolgeregelungen für das GVFG--Bundesprogramm und die Entflechtungsmittel, werden bis 2020 noch folgen.

Betuwe-Planung in Verzug

von Lothar Ebbers

Düsseldorf. (le) Obwohl inzwischen die Pläne für den letzten Planfeststellungsabschnitt (Emmerich-Elten) offenliegen, ist das Gesamtprojekt Ausbaustrecke ABS 46/2 Emmerich – Oberhausen inzwischen zeitlich in Verzug. Grund sind die zahlreichen Einwendungen zu den Plänen.

Bei der Sachstandspräsentation im Landtags-Verkehrsausschuss am 18. September legte die Bahn einige Zahlen zu den Einwendungen offen. So gab es in allen ausgezählten Planfeststellungsabschnitten jeweils rund 40 Einwendungen von Trägern öffentlicher Belange. Die Anzahl privater Einwendungen lag aber mit Ausnahme des südlichen Abschnitts in Oberhausen (hier gibt es nur sehr wenige Streckenanwohner) überwiegend hohe dreistellige Zahlen, z. B. in Oberhausen-Sterkrade 497, in Mehrhoog 697 und in Friedrichsfeld 881. Noch viel größer ist die Anzahl der eingebrachten Argumente, die einzeln beantwortet werden müssen.

Diese Zahlen liegen z. B. bei 5.429 in Friedrichsfeld und 6.567 in Mehrhoog, die großen Abschnitte in Oberhausen-Sterkrade, Wesel und Emmerich-Stadt sind noch gar nicht ausgezählt. Insgesamt bezeichnet die Bahn als Problematik „die Vielzahl, Diversifikation und Qualität der Einwendungen“. Zur schnelleren Bearbeitung sind bei der Bezirksregierung drei und bei der Bahn elf weitere Personale für die Bearbeitung bereitgestellt worden, es wird weiterer Optimierungsbedarf gesehen.
Eigentlich wollte die Bahn in 2015 in den meisten Abschnitten mit der Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen starten, der jeweilige Baubeginn für den Streckenausbau war dabei für die Jahre 2016 bis 2018 von Süden nach Norden vorgesehen. Insbesondere die Planfeststellungsabschnitte 1.2 bis 1.4 (Oberhausen-Sterkrade, Dinslaken und Voerde) sind jetzt offenbar deutlich in Verzug.
Die Planungen für den Ersatz der Bahnübergänge sind inzwischen weitgehend abgestimmt. Von ursprünglich 55 Dissensfällen, in denen sich die Beteiligten nicht einig waren, sind noch fünf übrig. Das Land hat mit der Übernahme der Kosten für die Gemeindeanteile seinen Beitrag dazu geleistet, allerdings mit der Auflage, dass die Kommunen auf Klagen gegen die Planungen verzichten.

Fahrradparkhaus in Mönchengladbach

von Roland Stahl

Schon seit Jahren plant die Stadt Mönchengladbach ein Fahrradparkhaus am Haupt-bahnhof in Mönchengladbach ähnlich der schon seit Jahren existierenden Lösung in Rheydt. Nun scheint die Sache konkret zu werden. Allerdings nicht wie seit Jahren geplant seitlich des Bahnhofs sondern hinter dem Bahnhof. Als Gründe werden Probleme mit dem Brandschutz auf Grund der engen Bebauung genannt. Da die Förderung von ca 750.000 € durch das Land wegzufallen drohte, wurde nun die Planung schnell auf diese Lösung fokussiert um alles dieses Jahr noch unter Dach und Fach zu bekommen. Da die Flächen der Stadt gehören gibt es keine großen Diskussionen mit anderen. Die Lösung hinter dem Bahnhof ist sogar besser. Die Anbindung an das Fahrradwegenetz ist dort einfacher. Außerdem wird der heute doch sehr runtergekommene rückwärtige Teil dann erheblich aufgewertet. Desweiteren soll hier in den nächsten Jahren auch ein Fernbusbahnhof entstehen. Das Fahrradparkhaus soll 666 Stellplätze haben. Dazu kommt ein Radverleih sowie eine Werkstatt. Betrieben werden soll das ähnlich wie in Rheydt durch die Diakonie als Sozialprojekt. Baustart soll 2015 sein. 2016 soll der Betrieb aufgenommen werden. Die Verwaltung wurde durch die CDU und SPD aufgefordert ein Kozept zur Neugestaltung des Fläche hinter dem Hauptbahnhof vorzulegen. Mit einer Neuanordnung der Parkplätze, Taxistände und Haltestellen für Fernbusse. Auch die Kosten sind niedrig: 70 Cent für einen Tag, 7 € die Woche, 70 € für ein Jahr.
Auf der nächsten Seite ein paar Detailinformationen die mir Herr Postelmann von der Stadt Mönchengladbach freundlicherweise zur Verfügung gestellt hat.
Vielen Dank dafür!

Förderung

- Bewilligung kann in diesem Jahr erfolgen
- Baubeginn kann im kommenden Jahr erfolgen

Vorteile Standort Bahnhofsrückseite

- Möglichkeit für ebenerdigen Baukörper d.h. alle Stellplätze in unterer Ebene, Rampe entfällt
- städtische Fläche
- keine gewidmete Bahnfläche (einfacheres Genehmigungsverfahren)
- Soziale Sicherheit durch Transparenz und gute Einsehbarkeit
- gute Soziale Kontrolle möglich durch belebten Platz und Taxistände in unmittel barer Nähe
- Durch Radstation eine städtebauliche Aufwertung des gesamten rückwärtigen Bahnhofsumfeldes → Schmudelecken zu beseitigen
- Anlaufstelle für Informationen zu Radwegen und zur Stadt Mönchengladbach
- Vorhandene Radabstellanlagen zeigen, dass Radabstellanlagen hier angenommen werden und auch eine Radstation hier gut angenommen würde

Baukörper

Planung des Architekturbüros Ledwig + Spinnen Architekten aus Mönchengladbach

- Eingeschossiger länglicher Baukörper
- Parallel zum Bahndamm zwischen Bahnhofszugang und Heinrich-Sturm-Straße
- Erdgeschossiger Hauptzugang in unmittelbarer Nähe zum rückwärtigen Eingang des Bahnsteigtunnels (barrierefrei ausgestaltet)
- daran anschließend Annahme, Büro, Werkstatt, behindertengerechtes WC, Teeküche und Abstellflächen
- langgestreckter Abstellraum für insgesamt 666 Fahrräder
- weiterer Eingang in der Nähe der Heinrich-Sturm-Straße
- Fassade transparent

Serviceleistungen

- 666 Fahrradstellplätze
- Diebstahlsichere, vandalismussichere und witterungsgeschützte Abstellanlagen,
- Möglichkeit Fahrräder auszuleihen,
- Fahrradwartung,
- Fahrradreinigung,
- Fahrradcodierung,
- Informationen zum Radwegenetz und Radrouten

Erfahrung Radstation Rheydt Hbf

zeigt das das System einer Radstation in Mönchengladbach funktioniert.
Es wird sehr gut angenommen und in Rheydt:
206 Stellplätze insgesamt
Zufriedene Kunden
Dauerparker ~ 150 (70 % für durch Abonnenten/Langzeitmieter)
Annähernd volle Auslastung
Hoffen wir, dass das alles im Sinne der Fahrradfahrer schnell umgesetzt wird. Es wäre eine erhebliche Verbesserung.

Termine

Dezember 2014

BG 1 Di. 02.12. - 18.00 Uhr
Kleve, FGZ Bahnhof Goch
nur nach tel. Absprache

BG 4 Di. 09.12. - 19.30 Uhr
Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof

BG 2 Do. 11.12. - 19.00 Uhr
Moers „Steakhaus Angus“

BG 4 Di. 16.12. - 19.00 Uhr
Gesprächsrunde ÖPNV
ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle, Duisburg, Mülheimer Str. 91
(Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min. Fußweg vom Hbf).

BG 3 Di. 16.12. - 18.45 Uhr
Mönchengladbach,
Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann erste Möglichkeit rechts um die Ecke; am Überlandbusbahnhof)

BG 5 Kein regelmäßiges Treffen

Januar 2015

BG 1 Di. 06.01. - 18.00 Uhr
Kleve, FGZ Bahnhof Goch
nur nach tel. Absprache

BG 2 Do. 08.01. - 19.00 Uhr
Moers „Steakhaus Angus“

BG 4 Di. 13.01. - 19.30 Uhr
Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof

BG 4 Di. 20.01. - 19.00 Uhr
Gesprächsrunde ÖPNV
ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle, Duisburg, Mülheimer Str. 91
(Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min. Fußweg vom Hbf).

BG 3 Mi. 21.01. - 18.45 Uhr
Mönchengladbach,
Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann erste Möglichkeit rechts um die Ecke; am Überlandbusbahnhof)

BG 5 Kein regelmäßiges Treffen

Februar 2015

BG 1 Di. 03.02. - 18.00 Uhr
Kleve, FGZ Bahnhof Goch
nur nach tel. Absprache

BG 4 Di. 10.02. - 19.30 Uhr
Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof

BG 2 Do. 12.02. - 19.00 Uhr
Moers „Steakhaus Angus“

BG 4 Di. 17.02. - 19.00 Uhr
Gesprächsrunde ÖPNV
ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle, Duisburg, Mülheimer Str. 91
(Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min. Fußweg vom Hbf).

BG 3 Mi. 18.02. - 18.45 Uhr
Mönchengladbach,
Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann erste Möglichkeit rechts um die Ecke; am Überlandbusbahnhof)

BG 5 Kein regelmäßiges Treffen

März 2015

BG 1 Di. 03.03. - 18.00 Uhr
Kleve, FGZ Bahnhof Goch
nur nach tel. Absprache

BG 4 Di. 10.03. - 19.30 Uhr
Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof

BG 2 Do. 12.03. - 19.00 Uhr
Moers „Steakhaus Angus“

BG 4 Di. 17.03. - 19.00 Uhr
Gesprächsrunde ÖPNV
ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle, Duisburg, Mülheimer Str. 91
(Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min. Fußweg vom Hbf).

BG 3 Mi. 18.02. - 18.45 Uhr
Mönchengladbach,
Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann erste Möglichkeit rechts um die Ecke; am Überlandbusbahnhof)

BG 5 Kein regelmäßiges Treffen

Achtung! Geänderte Termine bei der BG 3, ehemals BG 6
Ab Januar jeden 3. MITTWOCH im Monat

Das Beste kommt zum Schluss!

links
E 24 010 - Bj. 1910 Krauss Maffei Bo'Bo'
1980 ex WSW-Lok Nr. 608 (Wuppertal)
rechts
ET 20 109 (fuhr bei unserem Besuch die
Plandienstleistungen zwischen Vorchdorf-E. und Lambach)
Bj. 1956 Waggonfabrik Rastatt/AEG Bo'Bo'
ex SLB ET 21 (Salzburg) - 1969 ex Extertalbahn

© Jörg Bruchertseifer

links
ET 20 111 - 1953 Westwaggon Bo'Bo'
ex VBE 5 (Extertalbahn)
rechts
ET 22 133 - 1953 Westwaggon
ex KFBE (Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn)

© Jörg Bruchertseifer

Ort: Bahnhof Vorchdorf-Eggenberg, Bahnhof mit 2 Spurweiten, Lambach - Vorchdorf-Eggenberg mit Normalspur Vorchdorf - Gmunden Seebf. Schmalspur. Beim Bahnhof handelt sich es um ein Gelände, der Schmalspurteil heißt nur Vorchdorf, da der nächste Hp. Eggenberg ist. Für die Regelspurbahn ist dort halt Ende.
Zur Zeit ist man in Gmunden dabei, die Schmalspurbahn mit der Straßenbahn zu verknüpfen.