



VCD

Ausgabe 14
September 2002

NIERS-Info

Informationen für den VCD Kreisverband Mönchengladbach / Grenzland

Zitat der Woche:

„Wenn eine DB Cargo-Lok ein Gleis der DB Netz blockiert, auf dem ein Zug der DB Regio einfahren soll, und ein Lokführer der DB Reise & Touristik die Lok wegfahren könnte, weil zufällig verfügbar, aber dies nicht geht, weil die Nummer der Bahnkostenstelle der DB Regio für die Berechnung der Lokführerleistung bei der DB Reise & Touristik nicht vorliegt und deshalb eine Verspätung von 15 Minuten fällig wird, dann fragt sich natürlich der Kunde, ob bei der DB AG noch alle Bahnhofsuhren richtig ticken.“

[Klaus Daubertshäuser, Vorstandsvorsitzender von DB Regio, in der Deutschen Verkehrs-Zeitung].

Inhalt:

Der Metrorapid (Fortsetzung)
Mit „Metrorapid“ droht die
Zerstörung der Bahn
Mehdorn: „Metrorapid im
Extremfall beenden“

„Bahn ist 37mal sicherer als die
Straße“
Internet-Ranking
Tour 2002 --> Tour 2003
Kurzmeldungen
Termine



Vorwort

Liebe Leute,
wir schreiben heute den 23. September 2002, die Wahnacht ist geschlagen, und die Zusammensetzung der zukünftigen Regierungskoalition ist abzusehen.

Was haben wir als VCD vom neuen Bundestag zu erwarten? Für einen Verkehr, der sich an den Bedürfnissen der Menschen orientiert, und der Natur und Umwelt soviel wie möglich schont, werden sich eine paar Abgeordnete mehr mit verstärktem Selbstbewußtsein einsetzen. Ein wenig Freude kommt auf, aber für Jubel und Euphorie ist kein Anlaß.

Die offiziell nicht deklarierte große Koalition der Auto- und Flugzeugfans ist nach wie vor überaus stark. Es wird z.B. viel über Reduzierung des CO₂-Ausstoßes geredet, aber wenn Straßenbau, Automobilproduktion und Zahl der Flugbewegungen nicht jedes Jahr exponentiell gesteigert werden, wird der

nationale Notstand an die Wand gemalt. Es gibt also weiterhin viel zu tun, packen wir's an oder warten wir ab?

Dieses Niers-Info ist hauptsächlich dem Metrorapid gewidmet, und Sie werden feststellen, dass die betreffenden Artikel vor dem 22. September geschrieben wurden, aktuell sind sie leider nach wie vor. Laut *Rheinischer Post* von heute soll Cletmet sich bereits vorgenommen haben, bei der neuen Bundesregierung um Geld für sein Riesenspielzeug zu fechten. Zum Metrorapid findet vom 1. bis 13. Oktober in der Evangelischen Akademie in Iserlohn eine Tagung statt. Der Landesverband NRW übernimmt für 2 VCD-Mitglieder je Kreisverband die gesamten Tagungskosten, außer dem Fahrgeld. Wer hinfahren will, möge sich bei mir oder bei Roland Stahl melden.

Ich grüße Sie
Ruprecht Beusch

Der Metrorapid (Fortsetzung)

In der vorherigen Ausgabe des Niers-Infos legte Roland Stahl unserem Verkehrsminister Schwanhold folgenden Ausspruch in den Mund: „Den Metrorapid in seinem Lauf hält weder Ochs noch Esel auf“ (Frei nach E.H.). Es ist auf den ersten Blick wirklich erstaunlich, wie vernünftige Gegenargumente vom Rapid-Lokführer Clement und seinem Heizer Schwanhold einfach ignoriert und niedergewalzt werden.

Wenn man jedoch die mittlerweile jahrelange Diskussion um den Metrorapid verfolgt, wird schnell klar, was die beiden bezwecken. Es geht doch schon lange nicht mehr um die Verbesserung des Verkehrs, vor allem des ÖPNV und um den Fahrgast. Vielmehr werden auf dem Rücken des Fahrgastes, also auf einem Großteil der Bevölkerung politische und wirtschaftliche Machtkämpfe ausgetragen. Clement will als der starke Mann erscheinen, der gegen kleinliche Verzagtheit kämpft und der die Wirtschaft nach vorne bringt, koste es was es wolle. Dass ihm dabei mächtige Konzerne wie Thyssen-Krupp und Siemens im Nacken sitzen, sowie interessierte Planungsbüros, die sich lukrative Aufträge erhoffen, ist

wohl nicht von der Hand zu weisen.

Ich will hier nicht die Argumente wiederholen, die für oder gegen die Installation einer Magnetschwebebahn auf einer Regionalstrecke im Ruhrgebiet sprechen. Ich verweise auf das Statement des VCD: *Mit dem „Metrorapid“ droht die Zerstörung der Bahn-Alternative: Bahn weiterentwickeln und Schienennetz ausbauen!*, von Anfang 2001, die umfangreichen Beiträge in den Medien, sowie die Hinweise von Roland Stahl im letzten Niers-Info zu Informationen aus dem Internet.

Einige interessante Aspekte aus der sich hinziehenden Diskussion möchte ich allerdings erwähnen. So sollte der Metrorapid eine der Attraktionen der Fußball-Weltmeisterschaft in 2006 werden, bei der laut Clement die meisten Spielorte in NRW und das Medienzentrum in Düsseldorf liegen sollten. Tatsache ist, dass gerade einmal 2 Spielorte (Dortmund und Köln) in NRW liegen, wobei Köln bis 2006 keinen Metrorapid-Anschluß hat. Und das Medienzentrum liegt in München. Außerdem wird aller Voraussicht nach, der Metrorapid 2006 nicht fertig sein, sondern die Bahn im Ruhrgebiet eine große Baustelle mit



enormen Behinderungen für den ÖPNV darstellen.

Wenn auch der Metrorapid nicht direkt durch das Gebiet unseres Kreisverbandes fährt, so sind wir doch betroffen, und die Politik hat erfreulicherweise darauf reagiert. CDU, Grüne und die SPD des Kreises Viersen befürchten laut *Rheinische Post* (RP) vom 23.3.2002 eine Bedrohung des ÖPNV durch Erhöhung der Beförderungstarife. Der Kreistag fordert vor einer endgültigen Entscheidung die Klärung aller (!) technischen, planerischen, umweltpolitischen und vor allem finanziellen Fakten. Eine entsprechende Resolution an den Landtag wurde aber leider nur von der CDU getragen. Auch der VRR, der den Metrorapid schließlich bestellen müsste, ist alles andere als euphorisch. Laut *Westdeutsche Zeitung* (WZ) vom 22.3.2002 will der VRR die Machbarkeitsstudie bis Herbst auf finanzielle und tarifliche Auswirkungen und Risiken hin überprüfen. Ich bin auf das Ergebnis gespannt.

Schließlich ist der Metrorapid kein Geschenk des Himmels, sondern er muss auch bezahlt werden. Der Bund, vertreten durch Verkehrsminister Bodewig, hat ab 2003 1,75 Milliarden Euro in Aussicht gestellt. Ob Bodewig dann noch Minister ist, ist fraglich. Und dann gibt es auch einen neu besetzten

Bundestag, der sich nicht das Recht nehmen läßt, über den Haushalt zu entscheiden. Auch der neue Finanzminister, ob schwarz oder rot wird ein Wörtchen mitreden. Besonders nach den schweren Hochwasserschäden in der Elbe-Region, werden einige Verkehrsprojekte erneut einer Prüfung unterzogen.

Mit dem Bundeszuschuß allein kann die Strecke nicht gebaut und der Wagenpark beschafft werden. Es fehlen laut *WZ* vom 25.2.2002 weitere 1,4Mrd. Euro. Kein Problem für Macher Clement, er will 800 Millionen aus weiteren Fördertöpfen fischen. Ich möchte gerne wissen welche? Den Rest von immerhin 600 Millionen will er *spielend* am Kapitalmarkt holen. Wer will denn den Metrorapid finanziell fördern? Die Deutsche Bahn AG steht mit Rat und Tat hinter dem Projekt, allerdings nicht mit Geld. Sie macht vorsorglich Verdienstausschlag für die Bauzeit geltend.

Die Firmen, die sich von der Realisierung des Metrorapid Gewinne versprechen, allen voran Thyssen-Krupp, Siemens und in deren Schlepptau weitere 50 Unternehmen, loben das Projekt zwar über den grünen Klee, aber bei einem finanziellem Engagement halten sie sich vornehm zurück.

Sogar bei Sir Evelyn de Rothschild in London sind , laut *RP*

vom 19.2.2002, die Landesminister Schwanhold und Steinbrück gewesen, um Geld für den Metrorapid locker zu machen. Die Gespräche sollen sehr Erfolg versprechend angelaufen sein. Weiteres habe ich seitdem weder gehört noch gelesen.

Dann kam Anfang Juni 2002 das Gutachten des Bundesrechnungshofes und traf das Projekt wie ein Keulenschlag. Es gipfelt in der Aussage, dass der Metrorapid in NRW sowie auch die Magnetbahn in München *nach den Kriterien des Bundesverkehrsministeriums* nicht realisierungswürdig

sind. Clement ficht das nicht an. Er hält weiter am Metrorapidprojekt fest. Ist das Charakterstärke oder Borniertheit?

Meine Voraussage: Ochs und Esel werden zwar den Metrorapid nicht aufhalten, aber das fehlende Geld wird ihm, zumindest im Ruhrgebiet, den Garaus machen. Zumal die aus der Elbeflut entstehenden Umschichtungen im Bundeshaushalt das ihrige tun.

In diesem Zusammenhang ist auch der folgende Artikel vom VCD Landesverband zu beachten. Fortsetzung erwünscht!

(rb)

Mit „Metrorapid“ droht die Zerstörung der Bahn/ Alternative: Bahn weiterentwickeln

Von Jürgen Eichel, VCD Landesvorstand NRW

Er schwebt und schwebt und schwebt – bislang im Emsland und einigen Köpfen. Doch das soll sich ändern: Der Transrapid soll, zum „Metrorapid“ mutiert, als Regionalverkehrsmittel zunächst zwischen Dortmund und Düsseldorf zum Einsatz kommen – eine wenig überzeugende Idee, finden jene, die etwas genauer hinschauen.

5,1 Milliarden DM von der gescheiterten Strecke Hamburg – Berlin verbliebene Bundesmittel locken im Hintergrund – wer kann da schon Nein sagen? Die Landesregierung

jedenfalls nicht, weshalb sie die Strecke Dortmund – Düsseldorf (78km) als Projekt in Berlin anmelde-

te. Die dem Charme der Milliarden und der Magnetschwebetechnik erlegenen Befürworter haben wohl vor allem Industriepolitik im Sinn, nennen aber auch verkehrliche Vorteile – von denen bleibt aber bei genauerer Betrachtung kaum noch etwas übrig, im Gegenteil:

- Der Metrorapid bleibt eine Insel-lösung, ohne Zusammenhang zum Eisenbahnnetz, die ange-



dachte Verlängerung über Köln – Wuppertal bis Hagen steht völlig in den Sternen und hätte weitere Verschlechterungen zur Folge: So würde der Metrorapid zwar in Köln-Deutz, nicht aber in Köln Hbf. und in Wuppertal-Vohwinkel, nicht aber in Wuppertal Hbf. halten können.

- In der Konsequenz heißt das erhöhte Umsteigezwänge, die durch entsprechende Politik verstärkt werden sollen: Streichen von ganzen Zügen des Fern- und Nahverkehrs (die Rede ist von 2,9Mio. Zug-km) oder Brechung in Düsseldorf und Dortmund.
 - Hinzu kommen negative Auswirkungen auf das Bahnsystem: Einfahrtprobleme in die Bahnhöfe, Inanspruchnahme von Überholgleisen: So müssten etwa in Bochum Hbf. zwei Gleise zusätzlich in Anspruch genommen werden, und die behaupteten „wenig genutzten Gütergleise“ für die Strecke entpuppen sich in der Praxis im wesentlichen als Trasse des Regionalexpress 1 und der S-Bahn S1. Diese würden zwar weiter zusätzlich fahren, aber wahrscheinlich mit massiv erhöhter Verspätungsanfälligkeit
- Angesichts der Umsteigezwänge relativieren sich auch die behaupteten Fahrzeitunterschiede von 34 Minuten (Metrorapid) gegenüber 53 Minuten (IC). Nun brauchen ICE und IC zum Teil bereits heute 48 Minuten (allerdings ohne Halt in Düsseldorf-Flughafen), und der Metrorapid käme bei Einbeziehung eines bislang nicht vorgesehenen Haltes in Mülheim auch auf ca. 38 Minuten – bleiben noch gut 10 Minuten Fahrzeitgewinn. Entscheiden für die Fahrgäste ist zudem nicht die Fahrzeit auf der Gesamtstrecke des Metrorapid, sondern auf der von ihnen in der Mehrzahl zurückgelegten Strecke: Bei einer durchschnittlichen Reiseweite im Regionalverkehr an Rhein und Ruhr von gut 20km entspräche das eher der Fahrt von Dortmund nach Bochum oder von Duisburg nach Düsseldorf – pro Fahrt bliebe dann also ein Fahrzeitgewinn von 2-3 Minuten. Dafür die Nachteile in Kauf nehmen?

Mehdorn: „Metrorapid im Extremfall beenden“

Bahn-Vorstandschef Hartmut Mehdorn schreibt an Aufsichtsrat

„Metrorapid im Extremfall beenden“

Das Staatsunternehmen bekräftigt seine Vorbehalte gegen das milliardenteure Projekt

Düsseldorf/München – Der Bau einer Magnetschwebbahn in Nordrhein-Westfalen ist höchst unsicher. Die Deutsche Bahn (DB) bekräftigt kurz vor der Bundestagswahl ihre Vorbehalte gegen den Metrorapid, den Ministerpräsident Wolfgang Clement mit Hilfe der Bahn und der Bundesregierung verwirklichen will.

Der Vorstandschef der Bahn, Hartmut Mehdorn, betont in einem Schreiben an den Aufsichtsrat der Bahn, vor dem Baubeginn der Metrorapidstrecke durch das Ruhrgebiet müsse die Geschäftsgrundlage des Projekts noch einer „dreimaligen Prüfung unterzogen werden“. Entfalle die Geschäftsgrundlage, dann müsse das Vorhaben „angepasst oder im Extremfall, falls eine Anpassung nicht möglich ist, beendet werden“, heißt es in dem der Süddeutschen Zeitung vorliegenden Brief. Dem Aufsichtsrat des Staatsunternehmens Deutsche Bahn gehören mehrere Vertreter der Bundesregierung an.

Die Bahn will Mehdorn zufolge die Wirtschaftlichkeit und die Finanzie-

rung des Metrorapid vor der Planfeststellung, im Anschluss daran und nach dem Vorliegen der Ausschreibungsergebnisse für den Bau noch einmal genau untersuchen. Der Vorstandschef geht in seinem Schreiben von Ende August über die bisherigen öffentlichen Äußerungen der Bahn hinaus. Der Technik-Vorstand der DB, Karl-Friedrich Rausch, hatte zum gleichen Zeitpunkt in einem SZ-Interview in Abrede gestellt, die mit dem Land Nordrhein-Westfalen vereinbarte Überprüfung der Geschäftsgrundlage könne zu einem Ende des Projekts führen. „Das sind keine Ausstiegsklauseln“, sagte Rausch. „Wir wollen die Magnetschnellbahn bauen.“

Mehdorn äußert sich deutlich zurückhaltender. Sein Unternehmen sei zwar bereit, bei der Verwirklichung des Metrorapids „mit unserem Know-how zur Verfügung zu stehen“. Die Bahn werde aber „nicht als Investor auftreten“. Das Projekt soll 3,2 Milliarden Euro kosten, die Bundesregierung will davon lediglich 1,7 Milliarden Euro übernehmen. Die übrige Finanzierung ist noch ungeklärt. Nach Einschätzung in Aufsichtsratskreisen der Bahn ist Mehdorns Brief auch eine Reaktion auf die bislang kritischen Metrorapid-Diskussionen in dem Gremium. Der Bahnvorstand



hatte seinerseits den Aufsichtsrat bereits Mitte des Jahres vor „erheblichen Risiken bei Investitionskosten, Betriebskosten, Erlösen und Terminplänen“ gewarnt.

Finanzierung schwierig

In seinem Brief an das Kontrollgremium geht Mehdorn auch auf den geplanten Bau einer Magnetschwebbahn in München ein. Der Vorstandschef betont, die Bahn werde hier „keine Risiken übernehmen“. Das habe man gegenüber dem Projektpartner, der bayerischen CSU-Regierung, zum Ausdruck gebracht. Die Bahn werde sich lediglich an den reinen Gesellschaftskosten der Projektgesellschaft beteiligen. Die zur Zeit aufzubringenden Planungskosten werden durch den Freistaat fi-

nanziert. Die Transrapidstrecke vom Münchner Hauptbahnhof zum Flughafen soll 1,6 Milliarden Euro kosten, die Bundesregierung will davon lediglich 550 Millionen Euro übernehmen.

Zum Münchner Vorhaben schreibt Mehdorn weiter, die „Projektorganisation entspricht in ihren Grundzügen dem nordrhein-westfälischen Muster“. Im Aufsichtsgremium wird das als Hinweis verstanden, auch dort könne die Bahn nach näheren Untersuchungen mit negativen Ergebnissen bei der Wirtschaftlichkeit und Finanzierung wieder aussteigen. Der Bundesrechnungshof hat ebenfalls schon deutliche Vorbehalte gegen die beiden Projekte geäußert.

Von Klaus Ott

Süddeutsche Zeitung 16.9.02

„Bahn ist 37mal sicherer als die Straße“

Allianz pro Schiene zu den Verkehrsunfallzahlen: Die Bahn ist 37mal sicherer als die Straße.

Die Allianz pro Schiene hat die Bundesregierung aufgefordert, zur weiteren Reduzierung der Verkehrstoten den Schienenverkehr in Deutschland stärker zu fördern. „Das Risiko, im Straßenverkehr tödlich zu verunglücken, ist 37mal höher als bei einer Bahnfahrt“, sagte Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege.

Anlässlich der vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat und dem Statistischen Bundesamt vorgestellten Verkehrsunfallzahlen für das Jahr 2001 verlangt die Allianz pro Schiene von der Bundesregierung eine Intensivierung der Verkehrssicherheitsarbeit. „Wenn Deutschland die ehrgeizigen EU-Ziele erreichen will, muss das sicherste motorisierte Verkehrsmittel gezielt gestärkt und das gefährlichste gezielt gebremst werden“, so der Geschäftsführer des

Schienenbündnisses. Ziel der Europäischen Kommission ist es, bezogen auf das Jahr 2000 die Zahl der Verkehrstoten bis 2010 europaweit zu halbieren. Während auf der Straße im vergangenen Jahr 5.202 motorisierte Verkehrsteilnehmer starben (ohne getötete Lkw-Insassen, Fußgänger und Fahrradfahrer), kamen im gleichen Zeitraum 13 Reisende der Deutschen Bahn ums Leben, 420 wurden verletzt. Nach Berechnungen der Allianz pro Schiene leben motorisierte Teilnehmer des Straßenverkehrs damit deutlich gefährlicher als Bahnreisende. Pro zurückgelegtem Personenkilometer passieren auf der Straße

37mal so viele tödliche Unfälle wie auf der Schiene. Flege: „Die Furcht vor den einzelnen Verkehrsmitteln deckt sich nicht mit der tatsächlichen Unfallgefahr. Am meisten Angst haben die Leute vorm Fliegen, in Wirklichkeit ist jedoch die Autofahrt am gefährlichsten, gefolgt von der Flug- und der Bahnreise“. Ein Grund sei der Trugschluss, am eigenen Steuer „alles im Griff zu haben“. Gerade bei hohen Geschwindigkeiten sei dies nicht der Fall. Deshalb dürfe „ein generelles Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen politisch nicht mehr länger tabu sein“, so Flege.

Allianz pro Schiene

Internet-Ranking

2001 hat der VCD-Landesverband NRW eine Studie über die Internet-Auftritte der Unternehmen und Verbände des Öffentlichen Verkehrs in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse liegen seit April 2002 vor.

Untersucht wurden:

- 11 Unternehmen aus NRW
- 1 Gemeinschaftsauftritt von Unternehmen aus NRW
- 9 Unternehmen außerhalb NRW
- 4 Verbände/Verkehrsgemeinschaften aus NRW
- 7 Verbände/Verkehrsgemeinschaften außerhalb NRW

Für das Ranking wurde eine Vorstudie durchgeführt, um nur gute oder sehr gute Auftritte zu bewerten.

Als Kriterien wurden

- Fahrplaninformationen
- Tarifinformationen
- Kontakt
- Design und Benutzerfreundlichkeit mit detaillierten Unterkriterien verwendet.

Aus Sicht eines Nordrhein-Westfalen ist das Ergebnis erschreckend.: Unter den ersten 10 sind nur 2 aus NRW. Hier die ersten 5 mit Punkte:

1. Hamburger Verkehrsverbund (79)



2. MVV München (79)
3. Donau-Iller-Nahverkehrsgesellschaft (76)
4. **Rheinbahn Düsseldorf (74)**
5. S-Bahn Berlin GmbH (73)
10. Wuppertaler Stadtwerke (70)
33. PaderSprinter (41)

Der Auftritt des PaderSprinter ist zwar der schlechteste in der Studie. Es ist zu bemerken, dass mehr als 70 Internet-Auftritte von Unternehmen in NRW bereits in der Vorauswahl wegen völlig unzureichenden Inhalten ausgeschieden sind.

Wer sich für Details dieser sehr interessanten Untersuchung interessiert, kann diese als PDF-Datei von der Homepage des Landesverbandes (www.vcd-nrw.de) herunterladen. Unter dem Menüpunkt „Internetttest 2001“ ist der Link zu finden.

In diesem Zusammenhang soll auf die Studie des Emnid-Institut in diesem Jahr hingewiesen werden. Auch hier wurden die Internet-Auftritte von 75 Verkehrsverbänden und 25 Unternehmen (aus Städten mit mehr als 250.000 Einwohnern) bewertet. Dazu wurden noch 979 Internetnutzer zum Thema ÖPNV befragt. Unter „www.emnid.tnsofres.com/presse/Vortrag_100dpi.pdf“ kann das Ergebnis als PDF-Datei geholt werden. Auch diese Studie ist sehr lesenswert, sind doch ähnliche Ergebnisse herausgekommen. Ein Detail soll aber nicht vorenthalten werden: Unter dem Stichwort ‚Nicht bewertet werden konnten‘ war auch die NVV AG vertreten. Irgendwie passt das!

(RoSt)

Tour 2002 --> Tour 2003

Bereits im vorletzten Niers-Info hatte der Vorstand angekündigt auch in diesem Jahr wieder eine größere Tour zu unternehmen. Die bei der Hauptversammlung unterbliebene Diskussion darüber sollte bei unseren monatlichen Treffen nach geholt werden, aber da hielt sich die Begeisterung in Grenzen. Zum dem waren die Sommerferien sehr spät im Jahr. Der Vorstand hatte Bedenken, kurz nach den Sommerferien

einen Termin anzusetzen, ohne ausreichend Zeit Sie zu informieren. Wir wollen den Ausflug zum Rhein im Frühjahr 2003 nachholen.

Trotzdem wollen wir in diesem Jahr noch einen kleinen Ausflug in die Euregio Rhein-Maas durchführen. Wer Interesse an einer solchen Tour hat, möchte sich doch bitte kurzfristig beim Vorstand (siehe Impressum) melden.

(RoSt)

Kurzmeldungen

VCD Kundenforum Bus und Bahn ein großer Erfolg

Viele Anregungen, Beschwerden, Fragen und Probleme werden an die Vorstandsmitglieder herangetragen. Aus diesem Grund hat der VCD-NRW-Vorstand beschlossen, den Kunden von Bus und Bahn ein Forum zu schaffen. Alle e-Mail-Eingaben werden schnell bearbeitet und beantwortet. In vielen Fällen konnten mit den Verkehrsbetrieben Regelungen getroffen werden. Für die Allgemeinheit Interessantes wird auf der Internetseite www.kundenforum-bus-bahn.de veröffentlicht. Dazu auch positive und negative Beispiele zum Verkehr in NRW.

Neue DBAG-Preise werden am 9. Oktober vorgestellt

Am 9. Oktober stellt die Bahn der Öffentlichkeit die neuen Preise vor. Ab diesem Tag stehen den Kunden mehrere Möglichkeiten zur Verfügung, sich zu informieren.

InfoCounter in den Reisezentren der größten Bahnhöfe, eine spezielle Telefonhotline, eine CD-ROM und die Seiten der DBAG Internet informieren über die ab

dem 15. Dezember gültigen Fahrpläne und Preise.

Vorverkauf für das neue Preissystem startet am 1. November

Am 1. November 2002 startet die Deutsche Bahn den Vorverkauf von Fahrkarten und BahnCards des neuen Preissystems. Erster Geltungstag ist der 15. Dezember. Für den Vorverkauf stehen bundesweit Reisezentren, Reisebüros mit DB-Lizenz und der telefonische ReiseService der Bahn bereit. Auch ein Teil der 3.000 Fahrkartenautomaten für den Fernverkehr wird bereits am 1. November für das neue Preissystem eingerichtet.

Neuer Schnellbus SB4 in Mönchengladbach

Am 2. September 2002 ist die neue Schnellbuslinie der NVV AG zwischen Rheydt und Giesenkirchen in Betrieb gegangen. Es ist die zweite innerstädtische Linie der NVV AG. Und zu meiner totalen Überraschung ist die SB4 auch schon in den Internet-Fahrplänen verfügbar!



Termine

Sitzungen des Kreisverbandes Mönchengladbach-Grenzland:

Die nächsten Termine:

23. Oktober
28. November
18. Dezember

Die Uhrzeit 19:30 ist der früheste Zeitpunkt des Treffens. Auf Teilnehmer aus Richtung Kaldenkirchen bzw. Aachen warten wir.

Impressum:

VCD-Kreisverband Mönchengladbach/Grenzland

1. Vorsitzender
Ruprecht Beusch
Kirchstraße 2
47918 Tönisvorst
Tel./Fax: 02151/790739

Kassierer
Roland Stahl
Myllendonker Straße 52
41065 Mönchengladbach
Tel.: 02161/650914
e-Mail: Roland.J.Stahl@t-online.de

Autoren im Niers-Info:

rb: Ruprecht Beusch
RoSt: Roland Stahl

Das Niers-Info ist das Mitteilungsblatt des VCD-Kreisverbandes Mönchengladbach/Grenzland e.V. Es berichtet über die Aktivitäten des KV's. Zurzeit ist ein regelmäßiges Erscheinen nicht geplant. Wir streben 4 Ausgaben im Jahr an. Beiträge durch Mitglieder sind sehr willkommen. Der Vorstand behält sich die Veröffentlichung vor. Beiträge bitte per Post an Ruprecht Beusch senden. Vorformatierte Beiträge sind willkommen (MS Word for Windows) und können auf Diskette oder per E-mail (an Roland.J.Stahl@t-online.de) gesendet werden.

Die Auflage beträgt 300 Stück, wird im Selbstverlag hergestellt und an alle Mitglieder des KV's kostenlos versendet. Die Vervielfältigung des Niers-Infos zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet.