



VCD

Ausgabe 20
Februar 2006

NIERS-Info

Informationen für den VCD Kreisverband Mönchengladbach / Grenzland



20 Jahre moderner Fernverkehr in unserer Region: Der erste ICE in Düsseldorf
(16.12.1985; Roland Stahl)

Inhalt:

Grußwort

Warnung vor Privatisierung der Schiene

Der neue Nahverkehrsplan in
Mönchengladbach

Wittkes Verkehrsplanung unbrauchbar

Verspätungsmanagement per Handy

IGVP und ÖPNV-Bedarfsplan

was beschert uns Düsseldorf damit?

Kurzmeldungen

Termine

Einladung zur Jahresversammlung
2006



Grußwort

Liebe Leute,

ich hoffe, Sie haben ein frohes Weihnachtsfest und einen angenehmen Jahreswechsel hinter sich, und wünsche Ihnen für das kommende Jahr viel Freude und, dass Sie viel von dem erreichen, was Sie sich vorgenommen haben.

Für unseren Kreisverband und darüber hinaus für den gesamten VCD wünsche ich mir viel Präsenz in der Öffentlichkeit, steigende Mitgliederzahlen und viel Erfolg im Kampf für umweltschonende und menschenfreundliche Mobilität und gegen nachteilige Folgen des Verkehrs wie Lärm, Abgase, Ressourcenverschwendung und Stress.

Eine gute Gelegenheit dazu haben wir jetzt bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für Mönchengladbach. Roland Stahl hat bereits in einem Brief an die Gladbacher Mitglieder darauf hingewiesen, dass wir uns daran beteiligen können, in dem wir unsere Vorschläge einbringen und darauf hinwirken, dass diese angenommen werden. Ich bitte dringend, die Chance wahrzunehmen. Selbstverständlich haben wir viele Möglichkeiten aktiv zu werden, Bitte, teilen Sie uns Ihre Ideen dazu mit. Ich grüße Sie
Ruprecht Beusch

Warnung vor Privatisierung der Schiene

VCD und Bundesrechnungshof warnen vor Privatisierung des Schienennetzes

16. Jan. 2006

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) warnt die Bundesregierung angesichts der Diskussion um den Börsengang der Deutschen Bahn AG vor einer Privatisierung der Schieneninfrastruktur. Das Eigentum an Schienenwegen, Bahnhöfen und anderen Infrastruktureinrichtungen, die für den Bahnbetrieb unabdingbar sind, dürfe nicht dem Interesse privaten Kapitals unterstellt werden. Dann würden ausschließlich Renditeerwartungen über Investitionen und Betrieb bestimmen und dem Interesse des

Gemeinwohls entgegen stehen. Sollte sich die Privatisierung des Gesamtkonzerns wie vom VCD erwartet als Fehler erweisen, sei der Schaden später nur schwer und mit viel Geld wieder gut zu machen.

"Der Eisenbahnverkehr ist elementarer Bestandteil des öffentlichen Mobilitätsangebotes", sagte Michael Gehrman, Vorsitzender des Verkehrsclubs. "Er hat bei der umwelt- und klimaschonenden Fortbewegung eine Spitzenstellung." Grundlage dafür sei eine gut ausgebaute und intakte Schieneninfrastruktur. Die könne nur gesichert werden, "wenn sie mit allem was dazu gehört in Eigentum

und Verantwortung des Bundes bleibt".

Bedenken gegen eine Privatisierung des Schienennetzes äußerte Medienberichten zufolge auch der Bundesrechnungshof. Zudem komme nach bisherigen Informationen das von der Bundesregierung in Auftrag gegebene Gutachten der Beratungsgesellschaft Booz Allen Hamilton zu der Empfehlung, Netz und Betrieb im Falle eines Börsenganges zu trennen. "Es gibt ganz offensichtlich nicht nur verkehrspolitische sondern auch gewichtige ökonomische Bedenken gegen eine Privatisierung des Schienennetzes", so Gehrman.

Offizielles Ziel der Bahnreform sei es, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Daher werde eine Infrastruktur vorgehalten, die der Bund mit jährlich rund vier Milliarden Euro bezuschusse und nur deshalb zahle der Bund jährlich etwa sieben Milliarden Euro Regionalisierungsmittel, die für

die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs zur Verfügung stünden.

"Die Existenz der Deutschen Bahn AG wird gegenwärtig dadurch gesichert, dass ihr der staatliche Eigentümer jährlich zehn bis elf Milliarden Euro für Infrastruktur und Betrieb zuwendet", Heidi Tischmann, Verkehrsreferentin des VCD. Diese enormen Steuermittel müssten einen entsprechenden verkehrspolitischen Nutzen haben: "mehr Verkehr auf der Schiene, weniger Umweltbelastung".

Fazit des VCD: "Besser ein integrierter Bahnkonzern in öffentlichem Eigentum, als eine privatisierte Infrastruktur mit steuerfinanzierten Monopolrenditen, mit der im Zweifelsfall Konkurrenten ferngehalten werden können - zu Lasten eines flächendeckenden Angebotes."

ngo-online
Internet-Zeitung für Deutschland

Der neue Nahverkehrsplan in Mönchengladbach

Im Frühjahr wird in Mönchengladbach ein neuer Nahverkehrsplan (NVP) veröffentlicht. Eigentlich hätte dieser schon vor 2 Jahren erstellt werden müssen. Aber da sich am Horizont einige gesetzliche Änderungen an den Rahmenbedingungen abzeichneten, hat die Stadt die Neukonzeption verschoben. Im Gegensatz zum ersten NVP sind wir dieses Mal aktiv von der Stadt angesprochen worden und es fanden auch schon 2 Gespräche mit unserer Be-

teiligung statt. Anfang November lud der BUND alle Umweltverbände in Mönchengladbach zu einer Diskussion mit dem Verantwortlichen, Herrn Clages, ein. Zu unserer vollkommenen Überraschung, war das Gespräch von Anfang an sehr konstruktiv. 1997 hatten wir bei dem einen Gespräch mit der Stadt das Gefühl, wir sind deren Feinde. Diesmal ganz im Gegenteil. Herr Clages forderte uns auf aktiv an den Vorbereitungen für den NVP mitzuwirken.



Auch bei einem von uns in Zusammenarbeit mit PRO BAHN am 20.12.2005 organisierten Treffen fand eine intensive Diskussion statt. Herr Clages hat diesmal auch seinen Mitarbeiter, Herrn Hecht, mitgebracht. Herr Hecht war schon bei der Erstellung des ersten NVP beteiligt.

Natürlich muss das dann noch alles durch den Stadtrat. Aber das Thema ÖPNV ist für fast alle Politiker ein unbekanntes Thema. Was noch interessiert, ist der Zuschussbedarf. Und der ist in Mönchengladbach für die Stadt sehr klein, da die NVV AG den Busbetrieb in Eigenverantwortung fährt. Nicht die Stadt trägt das Minus des ÖPNV, sondern der NVV-Kunde mit überhöhten Preisen für Gas, Wasser und Strom. Das wird aber wohl nicht mehr lange gut gehen. Was dann geschieht möchte ich heute mir lieber nicht ausmalen, denn für einen attraktiven ÖPNV ist in dieser Stadt garantiert kein Geld da. Man sieht es ja daran, dass das Bus-Angebot in den Schwachlastzeiten für ein Stadt in der Größe von Mönchengladbach ein absolutes Armutszeugnis darstellt. Aber hier wäre die Stadt gefordert, diese Verkehre bei der NVV AG (oder auch sonst einem Betreiber) zu bestellen und auch zu bezahlen.

Der neue NVP bietet, aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen, nun der Stadt dem Nahverkehrsbetreiber detailliertere Vorgaben zu machen. Bis hin zu Ausstattung der Busse. Gerade hierzu können wir als Kunden bestimmt einiges einbringen,

da uns als tägliche Nutzer die eine oder andere Sache auffällt.

Während der 2. Diskussionsrunde ergab sich die Notwendigkeit, die Vorschläge in zwei Gruppen zu unterteilen:

1. Allgemeine Strukturen wie sich der ÖPNV in den nächsten Jahren in Mönchengladbach entwickeln soll.
2. Direkte Änderungen im betrieblichen Ablauf auf die die Stadt Einfluss hat.

Die Notwendigkeit dafür ergab sich aus dem im Vorfeld von uns gesammelten Vorschläge. Es kamen einige Vorschläge zu ganz spezifischen Problemen. Herr Clages war darüber z.T. sehr überrascht, da er erwartet hätte, dass die NVV AG so etwas gegenüber der Stadt anbringt. Da diese Art der Hinweise nicht in einen NVP gehören, Herr Clages diese aber auch auf keinen Fall zur Seite legen will, wurde vereinbart, das wir sie getrennt von den Vorschlägen zum NVP an die Stadt schicken. Evtl. könnte dies in Zukunft sogar regelmäßig geschehen. In den Gesprächen kam mehrfach die Äußerung, dass von der NVV AG fast keine Rückmeldung bzgl. des Busverkehrs an die Stadt kämen. Für uns Außenstehende ergab sich der Eindruck, dass da zwischen NVV AG und Stadt so gut wie nichts läuft. Vielleicht können wir Fahrgäste ein paar Hinweise geben, wo es im täglichen Betrieb regelmäßig klemmt. Es sind oft nur kleiner bauliche Veränderungen, die helfen können ein Problem zu lösen. Auch hier zeigte sich Herr Clages ganz offen!

Wir werden unsere Sammlungen im Januar 2006 an die Stadt übergeben. Bleibt zu hoffen, das wir in Herrn Clages für die Zukunft ein offenes Ohr für die Belange der Fahrgäste in Mönchengladbach haben werden.

Sobald der neue NVP dann verabschiedet ist, wird darüber im Niers-Info berichtet.

Roland Stahl

Wittkes Verkehrsplanung unbrauchbar

Pressemitteilung vom 10.01.2006:

Wittkes Verkehrsplanung unbrauchbar

VCD und PRO BAHN kritisieren Ergebnisse der IGVP

Schwere Mängel sehen die Verkehrsverbände VCD und PRO BAHN in den kurz vor Weihnachten von Verkehrsminister Wittke vorgelegten Ergebnissen der "Integrierten Gesamtverkehrsplanung" (IGVP). Sie sehen sich weitgehend in Übereinstimmung mit der heute bekannt gewordenen Position des Städtetag NRW (Ruhr Nachrichten vom 10.01.2006).

Der Ansatz der IGVP, Straßen- und Schienenprojekte nach einem einheitlichen Verfahren bezüglich ihrer verkehrlichen, gesamtwirtschaftlichen und Umwelt-Wirkungen zu beurteilen, sei begrüßenswert. "In der jetzigen Form ist das Bewertungsergebnis jedoch keine taugliche Basis für die Neuaufstellung der Bedarfspläne für Straße und Schiene für das nächste Jahrzehnt", so VCD-Landessprecher Jürgen Eichel. Es dränge sich der Verdacht auf, dass die Schiene durch Anwendung unterschiedlicher Bewertungsverfahren an zahlreichen Stellen gegenüber der Straße "schlechtgerechnet" worden sei. So sei für den

zukünftigen Energieverbrauch beim öffentlichen Verkehr im Gegensatz zur Straße nicht die zu erwartende Reduzierung angesetzt worden, wodurch sich gleich mehrere Parameter der Bewertung verschlechterten. Auch die Ansätze für die Unterhaltung der Infrastruktur seien zu Lasten der Schienenprojekte unterschiedlich berechnet worden. Bei der Schiene seien darüber hinaus entfallende Kosten für zukünftig nicht mehr benötigte Strecken nicht gegengerechnet worden. Völlig unverständlich sei aber, dass Projekte zur Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf bestehenden Güterstrecken negative Nutzwertpunkte für Zerschneidungswirkungen oder Flächenverbrauch erhielten, obwohl überhaupt kein Ausbau der ohnehin betriebenen Trassen geplant sei.

Auch die Einzelergebnisse in zahlreichen Projektdossiers rufen Zweifel bei den Verkehrsverbänden hervor. "Es gibt offenbar Rechenfehler bei einigen Bewertungen, die Ergebnisse mehrerer Verkehrsumlegungen sind unplausibel, und bei anderen Projekten wurden falsche Angaben zur geplanten Angebotsgestaltung verwendet", so Lothar Ebberts von PRO BAHN NRW. So ergebe die Bewer-



tung einer knapp 700 Meter langen Strecke in Mülheim (Dossier 13191) mit prognostizierten 1 700 Fahrgästen täglich eine Gesamtfahrzeiterparnis, die pro Fahrgast mehr als zwanzig Minuten ausmache. Bei einem Tunnelprojekt in Duisburg (Dossier 13013) werden im Neubauabschnitt 2 900 Fahrgäste zusätzlich prognostiziert, mehrere Kilometer weiter südlich aber 3 900 zusätzlich. Ebbers: "So etwas ist absolut unplausibel."

Darüber hinaus sei der vorgelegte Entwurf des Bedarfsplans teilweise willkürlich aufgestellt. Sehr gut bewertete SPNV-Vorhaben wie die Ratinger Weststrecke (Duisburg-Wedau - Düsseldorf Hbf) oder die Johannlandbahn (Siegen - Netphen-Deuz) seien nicht aufgenommen worden, die wenig wirtschaftliche Tunnelverlängerung in Duisburg-Meiderich als

teuerstes Einzelprojekt hingegen doch. Weiterhin bemängeln die Verkehrsverbände, dass die umstrittene Wehrhahnlinie in Düsseldorf, die alleine mehr kostet als alle 14 ausgewählten kommunalen Schienenprojekte zusammen, keiner neuen Bewertung unterzogen worden sei.

Abschließend fordern VCD und PROBAHN eine gründliche und kritische Überprüfung der Methoden und Ergebnisse und keine übereilte Beschlussfassung der Bedarfspläne in den Regionalräten und im Verkehrsausschuss des Landtags, wie sie zur Zeit vorgesehen sei. Bei einem im Jahr 2000 gestarteten Prozess müsse es erlaubt sein, die Ergebnisse genauer zu prüfen, als es in vier bis acht Wochen möglich ist.

Sie finden diese Pressemitteilungen online unter www.vcd-nrw.de/texte/PM-10-01-2006.htm

Verspätungsmanagement per Handy

Verspätungen müssen nicht immer schlecht sein. Gerade hier in unserer Gegend mit einem dichten Zugangebot können Verspätungen auch helfen, die Fahrzeit zu verkürzen, in dem man einen verspäteten Zug erreicht, der normalerweise laut Fahrplan schon weg sein müsste. Das Problem: Woher bekomme ich diese Informationen. Doch im Zeitalter des Internets und des Mobiltelefons ist das kein Problem. Alle modernen Handys erlauben auf leichte Art und Weise den Zugriff zum Internet. Und unter <http://mobile.bahn.de> beschert

uns die DB AG den Online-Zugriff auf den aktuellen Bahnverkehr. Unter dem Menüpunkt ‚Abfahrt/Ankunft‘ wird der nächste Umsteigebahnhof eingegeben und ‚Ankunft‘ gewählt. Im Nu werden die nächsten ankommenden Züge des eingegebenen Bahnhofs mit der aktuellen Pünktlichkeit oder Verspätung angezeigt. Das ganze ist sehr genau, da die Erfassung automatisch erfolgt. Mir hat das schon oft geholfen, meine Fahrzeiten zu kürzen. Ich habe schon des öfteren unverhoffte Anschlüsse bekommen.

Weitere Optionen ermöglichen die Einschränkung auf bestimmte Zugkategorien und andere Dinge.

Neben der aktuellen Fahrplanlage ist es möglich sich eine Verbindung ermitteln zu lassen.

Unter ‚<http://wap.vrr.de>‘ bietet der VRR auch eine Fahrplanauskunft an.

Bei beiden Anbietern sind die Möglichkeiten fast so wie es schon seit Jahren zu Hause am PC möglich ist.

Schnelle Bahnhof zu Bahnhofverbindungen ebenso, wie Angaben von Straßen oder wichtigen Punkten als Start und/oder Zieleingabe.

Auch die Kosten halten sich in Grenzen. Abhängig vom Handyvertrag zwischen 2 und 59 Cent. Bei vielen neueren Verträgen ist bereits ein Inklusiv-Datenvolumen enthalten, so dass dieser Dienst kostenlos ist.

Roland Stahl

IGVP und ÖPNV-Bedarfsplan was beschert uns Düsseldorf damit?

Nach rund vierjähriger Bearbeitungszeit hat das Verkehrsministerium in Düsseldorf kurz vor Weihnachten die Ergebnisse der Bewertung von Neu- baumaßnahmen im Verkehrsbereich nach der sogenannten „Integrierten Gesamtverkehrsplanung“ (IGVP) veröffentlicht. Noch unter Rot-grün gesetzlich verankert, sollte mit diesem Verfahren ein übergreifendes Instrumentarium zu einer sachgerechteren Beurteilung geplanter Vorhaben nicht nur unter verkehrlichen, sondern auch gesamtgesellschaftlichen Aspekten (z.B. Auswirkungen auf Umwelt, Kulturgüter usw.) führen. Dementsprechend wurde ein Zielsystem mit 10 Bereichen und 35 Teilzielen erarbeitet, das dann mit Hilfe von Messgrößen und Indikatoren sowohl eine Nutzen-Kosten-Berechnung für die monetarisierbaren, also die in Geldwerten fassbaren, Größen, als auch eine Nutzwertanalyse unter Einbeziehung der nur qualitativ beschreibbaren Auswirkungen (z.B. Eingriffe in den Naturraum) erlaubte.

Der Leser erkennt schon, dass ein solches Verfahren hoch komplex, aber auch leicht durch subjektive Auswahl von Indikatoren und Bewertungsschemata beeinflussbar ist, zumal ganz unterschiedliche Maßnahmen, Schiene wie Straße, Ausbau wie Neubau, Straßenbahn wie Regionalbahn, miteinander verglichen wurden.

Dennoch gelang es Minister Wittke, das dann veröffentlichte Ergebnis für 200 Schienen- und über 450 Straßenprojekte, jeweils in zehnteiligen Projektdossiers kurz dargestellt, umgehend als weitgehende Überlegenheit der Straße, vielfach sogar aus Umweltsicht, zu interpretieren und Entwürfe für die Bedarfspläne Schiene und Straße vorzulegen, in denen bis 2015 für die Schiene (kommunal und SPNV) nur 29 neue Projekte für insgesamt 600 Mio. € berücksichtigt wurden, während Straßenbauprojekte (Landesstraßen) von gut 1 Mrd. € aufgenommen wurden. Gleichzeitig verurteilte er die bisherige Schienen-



vorrangpolitik von Rot-grün als ideologisch motiviert und nicht sachgerecht.

Will man sich fachlich mit den Ergebnissen auseinandersetzen, so ist die detaillierte Beschäftigung mit der Bewertungsmethodik unabdingbar. Bei genauerer Betrachtung ergeben sich einige methodische Zweifel an der sachgerechten Bewertung. Nur zwei Beispiele aus der Nutzen-Kosten-Analyse:

1. Während bei der Straße der laufende Unterhalt der neugebauten Straßen nach Richtwerten entsprechend dem Straßentyp und ohne Berücksichtigung der Verkehrsbelastungen angesetzt werden, werden bei der Schiene die Kosten des Streckenunterhalts als prozentuale Anteile der Investitionskosten getrennt nach Fahrweg, Ingenieurbauwerken und elektrischer Ausrüstung errechnet. Bei reinen Straßenausbauten fallen demnach keine erhöhten Unterhaltungskosten an, bei der Schiene wird auch in Fällen von reinen Ausbaumaßnahmen wie Umrüstung einer Straßenbahnstrecke auf Stadtbahnstandard der Unterhaltungsaufwand als Prozentwert der Investitionssumme angerechnet und gar versäumt, die entfallenden Kosten für die nicht mehr zu unterhaltende bisherige Trasse abzuziehen. Dadurch werden bei der Schiene insbesondere Ausbaumaßnahmen im Verhältnis zu Neubausmaßnahmen schlechter bewertet.

2. Dem Autoverkehr wird für das Prognosejahr 2015 eine Senkung des Energieverbrauchs unterstellt, für den öffentlichen Verkehr wird mangels einer entsprechenden fundierten Aussage in den Modellberechnungen des Umweltbundesamtes eine Reduzierung nicht unterstellt. Dieser Fakt wirkt sich in der Nutzen-Kosten-Analyse gleich dreifach negativ für die Schiene aus, beim Energieverbrauch, dem Schadstoffausstoß (NO_x-Äquivalente) und der CO₂-Emission.

Dass die Nutzwertanalyse, auf deren Ergebnisse allerdings bei der Auswahl der Maßnahmen für den Bedarfsplan noch nicht einmal hingewiesen wurde, noch zweifelhaftere Bewertungen erbrachte, lässt sich bereits erahnen. So werden Bahnstrecken, auf denen neben einem auch zukünftig sicher stattfindenden Güterverkehr der Personenverkehr wieder aufgenommen werden soll oder die nur signaltechnisch ausgebaut werden sollen, gleich mehrfach mit negativen Nutzwertpunkten belastet, weil sie Landschaftsräume verschiedener Qualität durchqueren. Auch bei zahlreichen Dossiers sind nicht plausible Detailergebnisse zu finden. So finden sich summierte Fahr- und Wartezeitgewinne von mehr als 30 Minuten für jeden der täglich 1.700 prognostizierten Fahrgäste bei einer gerade einmal rund 700 Meter langen Straßenbahnverlängerung in Mülheim. Auf einer Bahnstrecke im Sauerland sollen rekordverdächtige 50 Minuten Fahrzeit

eingespart werden, wobei der rechnerische Nutzen wieder durch negative Nutzen durch drastischen Anstieg der Anschluss- und Wartezeiten geschmälert wird, da die Anschlüsse dann nicht mehr passen. Auf einer anderen Strecke soll ein stündliches Zugpaar eine längere Strecke fahren, dennoch erhält dieses Projekt gleich in zwei Dossiers Minuspunkte wegen angeblich erheblicher Senkung der Häufigkeit der Bedienung der Wohnbevölkerung im ÖV.

Das Verfahren zur Auswahl der Strecken für den Bedarfsplan zeigte dann besonders große Willkür. Zunächst waren zahlreiche vorher als indisponibel eingestufte Strecken wieder als disponibel eingestuft, oft auch weitere Bauabschnitte bereits begonnener Maßnahmen. Andere noch nicht begonnene Strecken blieben hingegen indisponibel, wie z.B. die Wehrhahnlinie in Düsseldorf, die mit gut 350 Mio. € teurer als alle 14 ausgewählten Neumaßnahmen der kommunalen Schiene zusammen ist. Und die umstrittene südliche Zufahrt zur Düsseldorfer Messe (U 80), die in der von der Stadt geplanten unterirdischen Führung in der Standardisierten Bewertung kein gesamtwirtschaftlich positives Ergebnis erzielen konnte, wurde gar neu als indisponibel erklärt. So war der Finanztopf für Neumaßnahmen in den nächsten Jahren schon stark verkleinert. Darüber hinaus verfügte das Ministerium, dass SPNV-Neumaßnahmen, die zusätzliche Bestellerentgelte erforderten, nicht aufgenommen werden sollten,

hielt sich aber in zahlreichen Fällen bei der Auswahl der Projekte nicht daran.

Eine regionale Ausgewogenheit kann dem Landesvorschlag, der nur eine Liste zu finanzierender Projekte enthielt, auf keinen Fall unterstellt werden. So taucht z.B. nicht ein einziges Schienenprojekt aus dem Bereich des RP Münster, der neben dem Münsterland den Emscher-Lippe-Raum umfasst, auf. Auf den RP Detmold entfielen ganze zwei Projekte mit 2% der landesweiten Gesamtsumme, und im Raum Mönchengladbach war einzig die Reaktivierung des Personenverkehrs auf dem Eisernen Rhein in der Relation Mönchengladbach – Roermond vorgesehen.

Hatte das Land wohl gehofft, die Regionalräte würden die Vorschläge des Ministeriums einfach abnicken – die ersten Regionalratsvorlagen von Arnsberg und Köln sahen keine Veränderungen der Landesvorschläge vor -, so wurden die Beobachter ausgerechnet aus Münster eines Besseren belehrt. Der SPNV-Zweckverband Münsterland, dessen Ausbauvorhaben Münster – Coesfeld trotz hohen Nutzen-Kosten-Quotient nicht aufgenommen wurde, beharrt darauf, dass er die zusätzlichen Bestellerentgelte auch durch Ausschreibungserfolge finanzieren könne. Die Vorlage für den Regionalrat greift die Argumentation auf und übt auch deutliche Kritik an der angewandten Bewertungsmethodik und fehlender Berücksichtigung weiterer Projekte.



Auch der RP Düsseldorf kritisiert in seiner Vorlage das Vorgehen des Landes, und inzwischen existieren auch in Arnsberg und Köln Ergänzungsvorlagen, die die Liste des Landes erweitern und ergänzen. Überall wird – ähnlich wie bei der Straße – die Aufstellung von ein oder zwei weiteren Listen mit Reserveprojekten und Projekten für spätere Zeiträume verlangt, zumal der bisherige ÖPNV-Bedarfsplan auch die Kategorien „weiterer Bedarf“ und „möglicher späterer Bedarf“ kannte.

Die Regionalratsvorlage aus Düsseldorf sieht das Projekt Eiserner Rhein weiterhin in der ersten Liste der ausgewählten SPNV-Vorhaben vor (Platz 4 von 6 Projekten). In der „Reserveliste“ ab Platz 7 finden sich auch die weiteren Mönchengladbach berührenden Projekte S8-Verlängerung nach Odenkirchen/Wickrath (Platz 12), dreigleisiger Ausbau Neuss – Mönchengladbach (Platz 18), Schienenverbindung zum Nordpark (Platz 22), Verlängerung der Regiobahn von Kaarst nach Mönchengladbach (Platz 23) und S-Bahn-

mäßiger Ausbau der Strecke Duisburg – Mönchengladbach (Platz 24) wieder, mit Ausnahme des S8-Projektes dürften aber mittelfristig wenig Aussichten auf Realisierung bestehen.

Wie das Verfahren bei den Regionalräten ausgeht und wie dann der Bedarfsplan im Verkehrsausschuss des Landtags festgelegt wird, muss weiter verfolgt werden. Durch das Hau-ruck-Verfahren, das eingeschlagen wurde, um eine sonst laut EU-Recht notwendige Strategische Umweltprüfung der einzelnen Projekte zu umgehen, wurde der bei der Einführung aufgestellte hehre fachliche Anspruch der IGVP völlig ad absurdum geführt. Herrn Wittke und der CDU-/FDP-Mehrheit im Landtag muss man bescheinigen, dass sie die von Ihnen ungeliebte IGVP kurzfristig gut für ihre Vorstellungen instrumentalisieren konnten. VCD und PRO BAHN werden die Widersprüchlichkeiten und Detailfehler öffentlich machen und damit die scheinbar objektiven Ergebnisse kritisch hinterfragen.

Lothar Ebbers

Kurzmeldungen

Neue Tickets bei VRR

Zusammen mit den allgemeinen Preisanhebungen zum 1.1.06 hat der VRR ein neues Tickets herausgebracht. Das **Tagesticket** gilt jetzt nur noch für **eine** Person, ist aber deutlich günstiger als das bisher für fünf Personen gültige (Preisstufe A 4,70 €, bisher 7,00 €) und kann auch als nochmals ermäßigtes 4erTicket erwor-

ben werden (Preisstufe A 16,90 €) Das Ticket für bis zu **fünf** Personen heißt jetzt **Gruppenticket** und ist entsprechend im Preis angehoben worden (Preisstufe A 10,20 €). Schon 3 Fahrten mit dem Tagesticket sind billiger als die Verwendung von 4 Einzeltickets.

Das 7-TageTicket wird zukünftig nicht mehr angeboten.

Termine

Sitzungen des Kreisverbandes Mönchengladbach-Grenzland:

Die Aktiven des Kreisverbandes treffen sich regelmäßig am 4. Mittwoch im Monat.

Die nächsten Termine: Jeweils um 19:30Uhr.

22. März	Gaststätte ‚Krefelder Hof‘; Mönchengladbach
26. April	Gaststätte ‚Krefelder Hof‘; Mönchengladbach
24. Mai	Gaststätte ‚Krefelder Hof‘; Mönchengladbach

Die Gaststätte ‚Krefelder Hof‘ befindet sich am alten Busüberlandbahnhof 80m vom Hauptbahnhof entfernt.

Impressum:

VCD-Kreisverband Mönchengladbach/Grenzland

1. Vorsitzender
Ruprecht Beusch
Kirchstraße 2
47918 Tönisvorst
Tel./Fax: 02151/790739
eMail: r.beusch@gmx.de

Kassierer
Martin Asbeck
Dionysiusstr. 5
41239 Mönchengladbach
Tel: 02166-86398

Stellvertretender Vorsitzender
Roland Stahl
Myllendonker Straße 52
41065 Mönchengladbach
Tel.: 02161/650914
e-Mail: vcd@mg-stahl.de

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 2 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 für Windows) und können auf Diskette oder per E-mail (an niersinfo@mg-stahl.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.



Einladung zur Mitgliederversammlung

Liebe Mitglieder,

zur diesjährigen Hauptversammlung laden wir Sie recht herzlich ein.

Mittwoch, 22. März 2006
in der Gaststätte Krefelder Hof
Mönchengladbach, Hindenburgstraße 224
Beginn 19.30 Uhr

Vorgeschlagene Tagesordnung

1. Wahl des Versammlungsleiters und des Protokollführers
2. Genehmigung bez. Korrektur der Tagesordnung
3. Niederschrift über die letzte Hauptversammlung
4. Tätigkeitsberichte
 - a) Bericht des Vorstandes
 - b) Kassenbericht
 - c) Bericht der Kassenprüfer
5. Aussprache und Entlastung
6. Referat von Herrn Krichel-Mäurer zum Thema „Wie kriegen wir die Gladbacher aufs Fahrrad?“
7. Anträge
8. Vorausschau auf das kommende Jahr, Ausflug
9. Verschiedenes

Der Vorstand