



VCD

Ausgabe 24
Februar 2008

NIERS-Info

**Informationen für den VCD Kreisverband
Mönchengladbach / Grenzland**



Inhalt:

Grußwort
Fahrraddemo mit 100 Klingeln
Streik bei der DBAG
Börsenbahn oder Bürgerbahn
Buchbesprechung: Bahnen am
Niederrhein
Angebotsvergleich: Reaktionen

Neues vom Eisernen Rhein
Umweltfreundliche Mobilität
VRR-Tarifstrukturreform
Termine



Grußwort

Liebe VCD-Mitglieder,

ich wünsche Ihnen und Ihrer Familie alles Gute für das Jahr 2008.

Auch in diesem Jahr möchten wir Ihnen mit dem Niers-Info aktuelle Informationen über die Entwicklung der VCD-Themen in unserer Region bieten. Im Jahre 2008 wird es eine umfassende Änderung des VRR-Tarifs geben. Einen tiefen Einblick in die Änderungen gibt Ihnen der Artikel ‚VRR-Tarifstruktur-Reform‘. Mein ganz herzlichen Dank an Lothar Ebers vom NRW-Landesverband PRO BAHN.

Während der Erstellung dieser Ausgabe musste ich den Artikel bzgl. der Reaktionen auf den im Sommer veröffentlichten Angebotsvergleich im ÖPNV erheblich ändern. Es kommt

tatsächlich Bewegung in das Angebot der NVV AG.

Ich möchte hier schon auf unsere Jahresversammlung am 28. Mai 2008 hinweisen. Eine Einladung wird rechtzeitig erfolgen. Da wir in diesem Jahr nicht wählen müssen, ist etwas mehr Zeit für einen Vortrag oder eine Diskussion. Ich möchte alle Mitglieder aufrufen, Themenvorschläge an den Vorstand zu senden. Welches Thema interessiert Sie. Schreiben Sie es uns.

Ich würde mich auch sehr freuen, wenn ich Sie bei unseren monatlichen Treffen begrüßen dürfte.

Auf eine aktives und erfolgreiches Jahr 2008

Ihr Roland Stahl

Fahrraddemo mit 100 Klingeln

Am 20.10.2007 fand eine Fahrrad-demo in Mönchengladbach statt. Dazu aufgerufen hatten die Kreisverbände von attac, Bündnis 90/Die Grünen, BUND, die Linke, VCD, die Mönchengladbacher Bürger-Aktion Umweltschutz und die Bürgerinitiative „Nein zur L19“.

Die rund 100 Teilnehmer der Demonstration fuhren mit den Fahrrädern vom Marienplatz bzw. vom Europaplatz zum Treffpunkt Bismarckplatz und dann gemeinsam zum Theatervorplatz. Dort fand eine Abschlusskundgebung statt.

Die Demonstration richtete sich gegen die Auto-Vorrangpolitik, die in Mönchengladbach nach wie vor herrscht. Z.B beträgt der Anteil des Fahrradverkehrs in Mönchengladbach ca. 7%, in Krefeld hingegen 22%.

Deshalb wurde auf dem Flugblatt zur Demonstration und in den Reden auf dem Theatervorplatz gefordert:

- Förderung des Fahrradverkehrs durch Schaffung eines attraktiven und sicheren Radwegenetzes
- Beitritt Mönchengladbach zur Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden, Kreise

- Förderung der Fußgängerverkehrs durch bessere Ampelschaltungen
- Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs durch günstige Verknüpfungen und Taktzeiten
- Flächendeckende Einrichtung von Tempo 30 Zonen in Wohngebieten
- Keinen Ausbau der L19 auf der alten Trasse der A 44 entlang der Niers.

Martin Asbeck

Streik bei der DBAG

Der Kampf der Lokführer für einen eigenständigen Tarifvertrag

Nach der Auffassung der GDL (Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer) haben die Lokführer durch die mit den anderen Bahngewerkschaften seit 14 Jahren abgeschlossenen Tarifverträge inzwischen 10% tatsächlichen Lohnverlust hinnehmen müssen. Keine andere Berufsgruppe muss nach Auffassung der GDL zu vergleichbar erschwerten Bedingungen beruflich und privat klarkommen. Deshalb kann nur ein eigenständiger Tarifvertrag für die Lokführer deren Arbeitsbedingungen angemessen regeln. Dafür setzt sich die GDL mit der Deutschen Bahn AG seit zehn Monaten aktiv auseinander. Seit die DB (auch Mehdorn-Konzern genannt, weil der alles bestimmt) nach dem Abschluss ihres Konsolidierungskurses hohe Gewinn erzielt, sind nach GDL-Meinung deutliche tarifliche Verbesserungen und Entgeltsteigerung nötig. Die GDL bedauert, dass Reisende beeinträchtigt werden, kann es aber nicht verhindern.

In der Öffentlichkeit vertreten beide Seiten aktuell folgende Positionen:

Nach der Auffassung der GDL drohen die Verhandlungen mit der DB zu scheitern, weil das aktuelle Angebot

der DB weder bei der Vergütung noch bei der Arbeitszeit so hinnehmbar ist.

Die DB gibt an, weitgehende Annäherung zur Position Manfred Schell (GDL-Vorsitzender) gefunden zu haben. Man habe der GDL einen eigenen Tarifvertrag zugestanden sowie durchschnittliche Gehaltserhöhungen von 11%.

Am Sonntag, dem 13.01.2008 entschied die Gewerkschaft der Lokführer unter der Führung von Manfred Schell über ihr weiteres Vorgehen in der Auseinandersetzung mit der DB.

Im November 2007 hatte die DB ein Faltblatt mit dem Titel 'Hintergründe zur aktuellen Tarifaufeinandersetzung bei der Deutschen Bahn AG', 'Informationen für unsere Fahrgäste' herausgegeben. Dieses Positionsblättchen konnte sich der 'interessierte Leser' auch im Reisezentrum MG abholen. Darin wurden Vergütungen im Vergleich, alle Eisenbahner 'eine große Familie', Moderation mit Biedenkopf und Geißler sowie das Thema 'Tarifeinheit' (einheitlicher Tarifvertrag für alle Bahnbeschäftigten) angesprochen.

Da hatte die Öffentlichkeit noch nicht realisiert, worum es wirklich ging. Die Rede war immer nur von 31% Ge-



haltserhöhungen für die unteren Gehaltsgruppen. Herr Mehdorn und Frau Suckale hatten ihre Positionen deutlich gemacht, und die GDL?

Die wirklichen Hintergründe für diese Auseinandersetzung liegen sehr viel tiefer und sind viel mehr als eine reine Tarifaueinandersetzung.

Lokführer sind Mangelware, die DB benötigt Lokführer. Lokführer wird man aber nicht wie Aushilfs-Verkäufer, sondern es braucht eine Ausbildung in einem technischen Beruf, einen Lokführerschein sowie der Streckenkunde. Die DB hat ihren Lokführerbedarf auf das absolute Minimum beschränkt. Wegen der ständig verschärften Arbeitsbedingungen stellt der Lokführerberuf keinen Traumberuf mehr dar.

Mit der Bahnreform 1994 gab es im Westen viele Lokführerbeamte, während im Osten viele Lokführer nicht mehr benötigt wurden. Aktuell ist die Zahl der Lokführerbeamten stark reduziert, und im Osten gibt es keinen Überhang mehr. Die Lokführer im Osten sind fast vollständig in die GDL eingetreten. Jetzt, wo die Beamten nicht mehr da sind, kann ein Streik endlich erfolgreich sein. Die GDL ist genau wie die GDBA-Gewerkschaft (Büro- und Schalterbeamte) Mitglied im Beamtenbund. Da die DB keine Beamte mehr einstellt, werden GDBA und Transnet enger zusammenarbeiten. Die Sonderrolle der Lokführer gab der GDL Auftrieb. Als die Kapitalprivatisierung der DB aktuell wurde, trat die GDL im Gegensatz zu den Bahnvorstand und den Gewerkschaften Transnet und GDBA für die

Trennung von Verkehrsunternehmen und Schienennetz ein.

Die Trennung zwischen Unternehmen und Schienennetz störte die GDL nicht, da die bei anderen Unternehmen beschäftigten GDL-Mitglieder ohnehin auf fremden Gleisen fahren.

Während Transnet Mitglieder 'ganz oben' sind, wurde die GDL zum erbitterten Gegner, da sie die Privatisierungspläne des Herrn Mehdorns und die Unterstützung hierin durch die anderen Gewerkschaften ablehnte.

Die Tarifverhandlungen 2007 waren auf einmal mit einer von der Öffentlichkeit kaum wahrgenommenen Ausrichtung versehen. Als Dank der DB für die Unterstützung Herrn Mehdorns kamen sie schnell zu einem Abschluss. Die GDL hat an den Verhandlungen der DB mit den Vertretern der Büroangestellten und Betriebsarbeiter nicht teilgenommen. Die GDL war es endgültig leid, sich von Transnet und GDBA beherrschen zu lassen.

Stand 13.01.2008:

Tarifeinigung mit großer Wahrscheinlichkeit.

Die Eckpunkte der voraussichtlichen Tarifeinigung im Überblick:

- Es gibt eine Einmalzahlung von 800€.
- Ab März erhalten die Lokführer acht Prozent mehr Lohn.
- Im September folgt eine Erhöhung von drei Prozent.
- Die Arbeitszeit wird auf 40 Stunden in der Woche festgeschrieben.
- Der Vertrag soll bis Februar 2009 gelten.

Einige Fragen sind noch offen. Bahn-Personalvorstand Margret Suckale erklärte, die Grenze des wirtschaftlich Vertretbaren sei überschritten worden. Sie zeigte sich aber zugleich erleichtert, dass die Streik-

gefahr endgültig abgewendet sei. "Die jetzt noch offenen Punkte können wir schnell lösen." Die Verhandlungen sollten in den kommenden Tagen fortgesetzt werden.

Helmut Bongartz

Börsenbahn oder Bürgerbahn

Es ist schon viel darüber geschrieben und debattiert worden, ob die Bahn an die Börse gehen soll oder besser nicht; auch im Niers-Info haben wir dazu Stellung genommen. Aber die Sache ist von grundsätzlicher Wichtigkeit, und ich hielte es für eine Unterlassung, mich nicht dazu zu äußern. Gleichzeitig möchte ich unsere Leser ermuntern, uns ihre Meinung mitzuteilen.

Normalerweise werden Unternehmen betrieben, um damit Gewinne zu erzielen. Gegen Gewinnstreben ist nichts zu sagen, wenn ein Unternehmen im Wettbewerb mit Konkurrenten zu annähernd gleichen Bedingungen steht. Der Verbraucher bzw. der Abnehmer der Leistung kann nach Abwägung von Qualität, Preis, Service und sozialer Betriebsführung entscheiden, bei wem er seine Waren kauft und wen er damit wirtschaftlich fördert. Schließlich kann er sich unter Umständen auch finanziell am Unternehmen beteiligen.

Aber die Bahn, die "Deutsche Bahn Aktiengesellschaft" ist kein Unternehmen wie jedes andere. Sie hat ein Monopol und ist trotz Konkurrenz von Auto und Flugzeug von höchstem volkswirtschaftlichem Interesse, Gewinne sind, wenn überhaupt welche zu erzielen sind, zweitrangig. Im

Grundgesetz der Bundesrepublik ist festgeschrieben, dass der Bund die ausschließliche Gesetzgebung über die Bundeseisenbahnen hat. Die damit verbundene Verantwortung für einen optimalen Betrieb nimmt der Bund, vertreten durch Verkehrsminister Tiefensee m.E. nicht konsequent genug wahr. Denn durch den Verkauf eines Teils der Infrastruktur gewinnen die neuen Eigentümer, Aktionäre bzw. Aufsichtsräte Einfluss auf den Betrieb der Bahn, und deren Interessen sind wohl, vorsichtig ausgedrückt, nicht identisch mit denen des Bundes und der Fahrgäste. Ganz banal gesagt, der Bund will optimalen Betrieb, die Fahrgäste und auch die Versender von Gütern wollen gute, pünktliche und preiswerte Zugverbindungen, die neuen Eigentümer wollen aber nicht zuletzt eine hohe Verzinsung ihrer Anlagen.

Begründet wird der Börsengang damit, dass dadurch sogenanntes "frisches" Geld für die Sanierung der Infrastruktur gewonnen wird. Warum gibt der Bund das nicht direkt? Dann würden die Investitionen als Neuverschuldung zu Buche schlagen, und das will die Regierung wohl, koste es was es wolle, unbedingt vermeiden. Mit dem Börsengang fallen zwar keine Zinsen an, aber der Verlust von



Bundeseigentum und der Verlust von Einfluss auf den Betrieb. Die neuen Eigentümer erwarten dagegen eine möglichst hohe Dividende und steigende Kurse. Schließlich kommen zu den 47 Vorstandsmitgliedern und 278

Aufsichtsräten (Stand Dezember 2004) weitere hinzu, und die wollen voraussichtlich mitreden und sich das bezahlen lassen.

Ruprecht Beusch

Buchbesprechung: Bahnen am Niederrhein

Nach den beiden Titeln „Der Eiserne Rhein“ und „Die Montzenroute“ (2006) möchte ich heute einen weiteren interessanten Titel in ähnlicher Aufmachung vorstellen:

Bahnen am Niederrhein

Während die beiden ersten Bücher je nur eine einzelne Strecke betrachten, wird hier der Versuch unternommen, eine ganze Region zu beschreiben. Hierzu ein Text aus der Ankündigung“:

Die Eisenbahnlandschaft zwischen Arnhem und Rommerskirchen, Venlo und Oberhausen, hat sich in den vergangenen 50 Jahren grundlegend verändert. Einst war der Niederrhein von zahlreichen Staats-, Klein- und Privatbahnstrecken durchzogen, die auch kleine Orte auf dem „platten“ Land bedienten. Aber auch der Landhandel, die Industrie, die Häfen und der Bergbau sorgten für Betrieb an Rhein, Niers und Maas.

Heute hat sich das Bild geändert. Der Bergbau fällt in die Bedeutungslosigkeit, Landhandel findet mit der Bahn nicht mehr statt. Die meisten kleinen Orte mussten ihre Bahnstation aufgeben. Auf der anderen Seite ist es der zunehmende Transitverkehr der niederländischen und belgischen

Seehäfen und die nach wie vor starke Großindustrie, die für wachsenden Betrieb auf den Strecken sorgen. Und – nicht zu vergessen – der Duisburger Hafen als Europas größter Binnenhafen und Logistikkreuzung.

Dieses Buch bietet Ihnen nicht nur einen Blick in die Geschichte und eine aktuelle Bestandsaufnahme der Staats- und Privatbahnen am Niederrhein. Wir schauen auch auf die Industrie- und Werksbahnen der Region.

Das Buch zeigt den wirtschaftlichen Niedergang ganzer Industrien am Beispiel der damit verbundenen Bahnen. Hieran wird auch verdeutlicht, warum der linke Niederrhein eisenbahntechnisch heute eine der unbedeutendsten Ecken Deutschlands ist. Für das 304 Seiten dicke Buch (Wälzer?) mit fast 500 Abbildungen und 40 Karten ist der Preis von 55,00€ vertretbar.

ISBN: 978-3-9810183-3-2.

Zu diesem Buch gibt es auch wieder eine ständig aktualisierte Internetseite, die weitere Informationen und Extras bereithält:

www.bahnen-am-niederrhein.de

Angebotsvergleich: Reaktionen

Im letzten Niers-Info habe ich einen Artikel bzgl. des von mir im ersten Halbjahr 2007 erstellten Angebotsvergleich geschrieben. Hier nun der weitere Verlauf der Sache. Mitte August habe ich die lokalen Parteien und die Presse (Westdeutsche Zeitung, Rheinische Post und Radio 90,1) in Mönchengladbach angeschrieben. Die Rheinische Post brachte dann einen großen Artikel auf der Seite 1 des Lokalteils. Ich wurde in die Redaktion eingeladen, um nähere Details zu erläutern. Diesem Artikel folgten einige Leserbriefe und weitere Artikel in den Tagen darauf.

Auch die Westdeutsche Zeitung brachte 2 Artikel und Leserbriefe.

Ausgelöst durch den RP-Artikel meldete sich die Lokalzeit des WDR-Fernsehens und am 22. August wurde in der Lokalzeit Düsseldorf ein 5-minütiger Bericht gesendet. In diesem Bericht wurden Fahrgäste und ich interviewt. Ebenso hat Herr Harre von der NVV AG sich geäußert (siehe unten).

Von den politischen Parteien hat nur die CDU eine Art Empfangsbestätigung gesendet. Aber ansonsten gab es von keiner Partei eine Reaktion. Dies zeigt sehr deutlich den Stellenwert des ÖPNV in Mönchengladbach bei den Politikern. Es zeigt aber auch, wieso wir heute so einen dermaßen schlechten ÖPNV in Mönchengladbach haben.

Von Seiten der NVV hat sich keiner gemeldet. War aber auch nicht zu erwarten, da ich die NVV nicht angeschrieben habe. Herr Harre wurde so-

wohl von den Zeitungen als auch vom WDR interviewt. Seine Aussagen zeigen, dass er die Bedürfnisse seiner Kunden überhaupt nicht kennt (oder kennen darf).

Dann aber im Januar 2008 eine Ankündigung der NVV AG: Der Tagestakt soll genau um eine Stunde verlängert werden. Das Fahrplanchaos zwischen 19.15 Uhr und 19.50 Uhr soll auf 20.15 und 20.50 Uhr verschoben werden. Das ist ein erster Schritt in die richtige Richtung. Wenn dann auch noch, wie in anderen Städten üblich, abends ein 30-Minuten-Takt bis ca. 23.00Uhr und sonntags ab 6.00Uhr Busse fahren, würde das *Restverkehrsunternehmen* NVV AG doch noch zu einem passablen Anbieter werden.

Insgesamt hat die Aktion aber gezeigt, dass die ÖPNV-Kunden in Mönchengladbach keine politische Lobby haben. Der KV ist sich sicher, dass das Thema in Mönchengladbach, neben der obengenannten fast kostenneutralen Änderung, weitgehend verraucht und bis auf kleinere Änderungen, alles so weiterläuft wie bisher. Einzige Hoffnung bleibt, dass durch Änderungen von gesetzlichen Bestimmungen die NVV eines Tages den Betrieb hier nicht mehr so durchführen kann und ein anderer Betreiber mit Kundenorientierung kommt. Die aktuellen Daten zum ÖPNV-Vergleich sind im Internet unter

www.kein-bus-in-mg.de
verfügbar.

Roland Stahl



Neues vom Eisernen Rhein

Nachdem im November ein weiterer Teil zum Gutachten bzgl. der Möglichkeiten über den Ausbau des Eisernen Rheins veröffentlicht wurde, hat sich Anfang Dezember 2007 der Landtag von NRW für die sogenannte A52-Variante ausgesprochen. Nun liegt der Ball beim Bundesverkehrsministerium, da der Bau von Eisenbahn-Infrastruktur Bundessache ist.

Wer Interesse an den Dateien des Gutachten hat, kann sich diese von der Internetseite des PRO BAHN-Regionalverbandes Niederrhein auf www.probahn-niederrhein.de herunterladen.

Für Bahnfahrgäste bringt der Bau einer reinen Güterzugstrecke kein Gewinn. Auch für die durchfahrenen Gemeinden bringt der Eiserne Rhein außer Lärm nichts, solange dort kein Bahnhof existiert. Niederkrüchten wird mit einem Umschlagplatz auf dem Gelände des Militär-Flughafens in Elmpt geködert. Dabei bleibt aber die Frage, ob im westlichen Kreis Viersen und in den anschließenden niederländischen Gebieten auch die Zu- und Abnehmer für die umgeschlagenen Waren existieren.

Es bleibt festzustellen, dass mit der Festlegung auf diese Neubaustrecke, es noch Jahre dauern wird, bis der Eiserne Rhein zwischen Antwerpen und dem Niederrhein wieder in Betrieb geht. Doch so lange kann nicht gewartet werden. Schon heute kann auf der vollständig existierenden Verbindung mit wenig Aufwand ein Vorlaufbetrieb stattfinden. Natürlich ist eine elektrifizierte und zweigleisige Neubaustrecke

erheblich leistungsfähiger als die existierende Strecke. Aber bis eine neue Strecke in Betrieb geht, vergehen mindestens 7-10 Jahre. Und das Problem mit der Verzögerungstaktik der Niederländer wird durch die Neubaustrecke auch nicht gelöst. Zumindest für den ÖPNV hätte die existierende Strecke den Vorteil, dass Bahnhöfe existieren und eine Verlängerung der heutigen Bahn nach Dalheim ohne Probleme bis Roermond möglich ist.

Den Gemeinden an der Neubaustrecke kann nur geraten werden, sobald die Planungen ernsthaft werden, auch Personenverkehr mit entsprechenden Bahnhöfen zu fordern. Die direkt an der Bahn liegenden Orte Waldniel, Niederkrüchten und Elmpt haben in den letzten Jahren große Neubaugebiete aufgebaut, die im Wesentlichen von Pendlern aus Mönchengladbach und Düsseldorf bewohnt werden. Durch fehlende Alternativen sind diese Pendler auf den PKW angewiesen. Wegen steigender Energiepreise werden viele dieser Pendler in Zukunft gezwungen sein, wieder mehr in die Nähe der Arbeit zu ziehen. Und dann werden diese Orte erheblich an Attraktivität verlieren. Der heute schon in vielen Gebieten der ehemaligen DDR zu sehenden Entsedelung (insbesondere der Wegzug der jungen und der leistungsfähigen Arbeitnehmer) kann in Zukunft nur durch attraktive Angebote im ÖV entgegengewirkt werden.

Auf jeden Fall wird uns das Thema Eiserner Rhein noch in den nächsten Jahr beschäftigen.

Roland Stahl

Umweltfreundliche Mobilität



Am 22.9.07 hatten wir einen Stand auf einer Veranstaltung in Viersen mit dem Thema ‚umweltfreundliche Mobilität‘. Ein guter Eindruck gibt das Titelbild wieder. Auch wenn es dort so aussieht, als wären wir alleine, so

täuscht das. Da wir mitten in der Fußgängerzone standen, war der Zulauf gut. Von 10 bis 14 Uhr ist eine günstige Zeit, da viele Leute dann zum Einkaufen in die Stadt kommen. Wir hatten interessante Gespräche.

VRR-Tarifstrukturreform

Bei der im Dezember von den VRR-Gremien verabschiedeten Tarifstrukturreform, die ab dem 1.8.2008 gelten wird, hat es ein überraschendes Ergebnis gegeben. Zwar wurde die Einführung einer vierten Preisstufe beschlossen, aber in anderer Form als ursprünglich vorgesehen. War bis dahin vorgesehen, die Preisstufe B nur

noch für zwei benachbarte Städte gelten zu lassen und für die Preisstufe C zahlreiche "Regionen" als Gültigkeitsbereiche zu definieren, so bleibt jetzt die Preisstufe B unverändert (ein Tarifgebiet und alle angrenzenden). Die Preisstufe C wird definiert als zwei aneinander grenzende Tarifgebiete und alle angrenzenden (insgesamt über



120 mögliche Kombinationen). Die Preisstufe D gilt dann im Gesamtnetz. So müssen nur die Zeitkartenkunden mit der bisherigen Preisstufe C sich für eine neue Gültigkeit entscheiden, weniger als 10 % der betroffenen Zeitkarteninhaber, wobei der VRR aufgrund der Marktforschung damit rechnet, dass der größere Teil die neue Preisstufe C wählen wird.

Ein weiteres Element der Reform: In insgesamt 17 Städten wird die Preisstufe A zunächst nur bei den Zeitkarten teurer als in den übrigen, begründet mit dem höheren Angebot und den daraus resultierenden Nutzungsmöglichkeiten. Die neue Preisstufe A2 gilt demnach in allen kreisfreien Städten außer Bottrop sowie im Tarifgebiet Neuss/Kaarst, in den übrigen gilt die Preisstufe A1. Diese Aufteilung war zunächst auch für die Preisstufe B angedacht, wurde wegen der Beibehaltung der bisherigen Gültigkeit aber fallen gelassen.

Unverändert bleibt die Gültigkeit der nur verbundweit angebotenen Bären-, Schoko- und SemesterTickets. Ebenso gilt das Ticket 2000 abends und am Wochenende weiterhin im ganzen VRR, eine Fahrt über den Gültigkeitsbereich einer Zeitkarte hinaus ist auch zukünftig mit einem Zusatzticket möglich. Auch die Zwei-Waben-Regelung der Preisstufe A für Fahrten zwischen zwei benachbarten Stadtteilen verschiedener Städte bleibt erhalten (einzelne Änderungen der Abgrenzung gibt es in Düsseldorf und Wuppertal); wenn eine der beteiligten Städten zu den 17 großen zählt, gilt auch hier die Preisstufe A2.

Die Tickets in den Preisstufen A1 und B verteuern sich um rund 4 bis 5%, die

Zeitkarten der Preisstufe A2 um gut 7%. Die Preisstufe C wird etwa 2% billiger, während die Tickets der Preisstufe D überwiegend 15 bis 20% teurer sind als die der bisherigen Preisstufe C, ebenso das BärenTicket. Nur bei den TagesTickets der Preisstufe D wird die Erhöhung durch die Preise der SchönerTagTickets gedeckelt. Die Preissprünge zwischen den Preisstufen B und C, die bei den Einzel- und 4erTickets bei über 120% lagen, verringern sich, liegen aber immer noch knapp über 100%, was angesichts der nur geringfügig weiteren Fahrmöglichkeiten (in der Regel vier gegenüber drei Tarifgebieten) deutlich zu hoch ist. Insgesamt beträgt die Erhöhung im gewichteten Mittel 5,5%, die Abwanderung von Kunden wird mit knapp über 1% prognostiziert.

Die erhöhte Tarifergiebigkeit bei größeren Reiseweiten war bereits im Verkehrsvertrag zwischen VRR, NVN und DB Regio vereinbart und ist ebenfalls Voraussetzung für die allseits gewünschte Übernahme des VRR-Tarifs im Bereich der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN), um die so entstehenden Einnahmeausfälle begrenzen zu können. Der VRR schließt nicht aus, dass es dabei zu einer fünften Preisstufe für besonders lange Fahrten (zum Beispiel Kleve – Dortmund) kommen kann. Als frühestmöglichen ehrgeizigen Zielzeitpunkt für die Umsetzung nannte der VRR den August 2009, während von Seiten der VGN verlautete, dass man im Jahre 2009 den Einführungszeitpunkt bekanntgeben wolle.

Tariferhöhungen sind für einen Fahrgastverband nie ein Grund zum Jubeln, und eine Strukturänderung er-

zeugt immer große Unruhe bei den betroffenen Fahrgästen, die sich neu mit den für sie günstigsten Möglichkeiten vertraut machen müssen. Wenn man dies in Betracht zieht, ist die jetzt beschlossene Reform ein Weg in die richtige Richtung, um die strukturellen Schwächen und Ungerechtigkeiten des bisherigen Tarifmodells zu reduzieren, ohne zugleich zu unübersichtlich zu werden. Und die jetzt gefundene Preisstufenstruktur wird mindestens ein Jahrzehnt beibehalten werden, denn der 1980 eingeführte VRR-Tarif ist bisher nur einmal in zwei Stufen (Zeitkarten und Bartarif) reformiert worden. Vorteil der jetzt gefundenen Lösung ist der eingegrenzte Umstellungsaufwand (überwiegend für die Preisstufe C) bei den Verkehrsbetrieben und die Verwendung einer bereits bekannten Raumabgrenzungsdefinition auch für die neue Preisstufe C. Nachteilig ist, dass gegenüber den ursprünglichen Entwürfen die Aufteilung der fünf großen Städten in zwei Tarifgebiete erhalten bleibt und jetzt auch bei noch weiteren Entfernungen relevant wird. So kommt es dazu, dass zwischen Essen und Düsseldorf zukünftig die Preisstufen B, C und D gelten, ebenso zwischen Essen und Dortmund.

Auch die Aufteilung der Städte in die Preisstufen A1 und A2 ist nicht voll befriedigend: das Angebot in Düsseldorf unterscheidet sich schon sehr stark von dem in Krefeld, so dass aus Fahrgastsicht hier auch mehr als zwei Kategorien denkbar sind, zumal ein Preisunterschied von 2 bis 2,5%, wie er zunächst gelten wird, gewiss nicht das Ende dieser Differenzierung darstellen wird. Der als Beispiel herangezogene VRS fordert in Köln und Bonn

bis zu 30 % höhere Preise als in den anderen Städten, wobei dort Leverkusen schon zu den restlichen Städten zählt. Im VRR sollte aber stärker auch die soziale Differenzierung zwischen den Städten beachtet werden, denn da liegen zwischen Düsseldorf und Gelsenkirchen schon Welten. Eine Ausweitung dieser Splittung der Preisstufe A auf den Bartarif sollte aber möglichst unterbleiben, da sonst z.B. die 4erTickets nicht mehr freizügig im gesamten Verbund nutzbar wären. So müsste innerhalb von Tönisvorst oder nach Kempen oder Grefrath das Ticket der Preisstufe A1 verwendet werden, von St. Tönis nach Krefeld Mitte käme man aber nur mit Preisstufe A2.

In den nächsten Jahren wird es darauf ankommen, die Spreizung zwischen Preisstufe B und C im Bartarif auf ein sinnvolles Maß herabzusetzen, damit Fahrgäste nicht dazu animiert werden, den gültigen Tarif durch „Stückeln“ mit anderen Preisstufen zu unterlaufen, was zwar nicht erlaubt, bei sowieso notwendigem Umstieg aber immer problemlos möglich ist.

Bei der Integration des Niederrheins muss auch auf eine verträgliche Zuschneidung der Tarifgebiete geachtet werden, da bei Nutzung der jetzt in der VGN benutzten Tarifgebiete eine Fahrt von Wesel bis Oberhausen (27 Km) bereits in Preisstufe C und eine Fahrt bis Duisburg Mitte (35 km) sogar in Preisstufe D fiel. So würde die gewünschte Einführung des VRR-Tarifs durch massive Preissteigerungen im Bartarif gerade auf der stärksten Achse erkaufte.

Lothar Ebbers
PRO BAHN NRW



Termine

Sitzungen des KV Mönchengladbach-Grenzland:

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

Die nächsten Termine: Jeweils um 19:30Uhr.

27. Februar 2008

26. März 2008

23. April 2008

28. Mai 2008 Jahresversammlung

25. Juni 2008

Falls nicht anders vermerkt: Treffpunkt: Gaststätte ‚Krefelder Hof‘. Am alten Bus-überlandbahnhof; 80m vom Hauptbahnhof Mönchengladbach entfernt.

Impressum:

VCD-Kreisverband Mönchengladbach/Grenzland

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

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

Stellvertretende Vorsitzende
Ruprecht Beusch
Hospitalstraße 10
47918 Tönisvorst
Tel./Fax: 02151/790739
eMail: r.beusch@gmx.de

Helmut Bongartz
Taubenstraße 29
41236 Mönchengladbach
Tel: 02166-254787
eMail: info@helmut-bongartz.de

Das Niers-Info ist das Mitteilungsblatt des VCD-Kreisverbandes Mönchengladbach/Grenzland e.V. Es berichtet über die Aktivitäten des KVs. 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 Roland Stahl senden. Vorformatierte Beiträge sind willkommen und können per E-mail (an *niersinfo@mg-stahl.de*) gesendet werden.

Die Auflage beträgt 200 Stück, wird im Selbstverlag hergestellt und an alle Mitglieder des KVs kostenlos versendet. Die Vervielfältigung des Niers-Infos zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet.