



VCD

Ausgabe 33
November 2011

NIERS-Info

**Informationen für den VCD Kreisverband
Heinsberg/Mönchengladbach/Viersen**



O-Bus-Drehscheibe in Burg an der Wupper. Eines der Ziele unserer Tour im März
(Roland Stahl; 18.8.2001)

Inhalt:

Pendlerpauschale
Sozialticket
San Francisco in Mönchengladbach
Der VRR wird größer
Eiserner Rhein

Elektromobilität
Änderung des Vereinsnamen
Kurz gefasst
Termine



Grußwort

Liebe VCD-Mitglieder,
Sie werden sich bestimmt wundern, dass das Niers-Info dieses Mal nur acht Seiten hat. Wir möchten Sie auf eine Aktion des Bundesverbandes hinweisen und habe aus diesem Grunde die ‚Jetzt Wechseln‘-Karte des VCD beigelegt. Vielleicht haben Sie im Familien-/Freundes- oder Bekanntenkreis jemand, den Sie für den VCD als Mitglied begeistern können. Reichen Sie die Karte weiter. Als Mitglied können Sie bestimmt auch von den Vorteilen eine Mitgliedschaft berichten. Ich würde mich freuen, wenn es in unserem Kreisverband einige neue Mitglieder geben würde.

Desweiteren möchte ich auf die VCD-Tour 2012 hinweisen. Am 24. März soll unter dem Stichwort ‚Elektromobilität‘ eine Fahrt mit möglichst vielen elektrisch angetriebenen öffentlichen Verkehrsmitteln stattfin-

den. Eine genaue Planung wird im Januar 2012 erfolgen und auf unserer Internetseite veröffentlicht. Genutzt werden soll u.a. der O-Bus in Solingen, die Wuppertaler-Schwebebahn und neben der Eisenbahn auch Straßen- und Stadtbahn. Ich freue mich auch auf Hinweise auf weitere elektrisch betriebene Fahrzeuge. Siehe auch kurzer Artikel zum aktuellen Planungsstand

Nun ist die Umbenennung unseres Vereins weitgehend abgeschlossen. Auch hierzu weitere Informationen in einem kurzen Artikel.

Abschließen möchte ich mit einem Hinweis auf ein ereignisreiches Jahr 2011 und wünsche Ihnen und ihrer Familie eine geruhsame Weihnachtszeit und alles Gute im Jahre 2012.

Ihr Roland Stahl

Pendlerpauschale

Wohltat für den Autofahrer oder für die Automobilindustrie?

Die Einführung der Pendlerpauschale – amtlich Kilometerpauschale – war zunächst ein Steuergeschenk speziell an die Autofahrer, was auch darin zum Ausdruck kommt, dass diese mehr von ihrer Steuerschuld absetzen können als Motorradfahrer, Radfahrer und Teilnehmer am ÖPNV. Aber diese Einrichtung ist wohl ein Danaergeschenk, das heißt, dass mit diesem Vorteil viel größere Nachteile

verbunden sind. Die öffentliche Hand, in diesem Fall der Bund, muss sich die dadurch verlorenen Einnahmen, es sind Milliarden (!) auf andere Weise hereinholen. Es läuft auf eine Umverteilung zu Lasten der Gesamtheit der Steuerzahler hinaus, also keine echte Entlastung.

Andererseits wird damit der umweltschonende Verkehr oder darüber hinaus die Verkehrsvermeidung, Ziele des VCD konterkariert. Der Trend, auf dem Land weitab von der Ar-

beitsstelle zu wohnen, um dadurch niedrigere Mieten zu zahlen oder auch zu billigerem Bauland zu kommen, wird durch die Pendlerpauschale massiv unterstützt, und führt zu mehr Verkehr und erhöhtem Bedarf an Straßen, Parkplätzen und weiterer Infrastruktur und zur Zersiedelung der Landschaft sowie als weitere Folge zur Verödung der Städte.

Es ist klar, dass die Pendlerpauschale jetzt nicht auf einen Schlag rückgängig gemacht werden kann, aber eine sukzessive Verminderung ist angebracht.

Zum Schluss eine bemerkenswerte Petitesse, in der Reichsgaragenordnung, maßgeblich bis in die 1960-er Jahre hieß es im Vorwort: „Die Förderung der Motorisierung ist das vom* und Reichskanzler gewiesene Ziel.“ In einer Fußnote stand dann *„Hier stand das Wort „Führer““

Es würde den Rahmen eines Artikels im Niers-Info sprengen, das Thema erschöpfend zu behandeln. Wenn Sie als Leser jedoch weitere Fragen haben oder anderer Meinung sind, bin ich gerne bereit, darauf einzugehen.

Ruprecht Beusch

Sozialticket

Die Einführung des Sozialticket im VRR läuft im Moment. Nicht alle Städte machen mit und in vielen Gemeinden mit finanziell prekärer Lage (=hoher Schuldenstand) wurde lange darum gerungen. Auch wir haben lange darüber diskutiert und sind am Ende zu einer eher ablehnenden Haltung gekommen. Ganz entgegen der Haltung anderer VCD-Organisationen. Wir sehen durch das Sozialticket in einigen Jahren erhebliche Kosten entweder auf die Gemeinden oder auf die Fahrgäste zukommen. Das durch das Sozialticket entstehende Defizit wird in den ersten Jahren durch das Land teilweise ausgeglichen. Aber was wird danach sein? Wer wird das Defizit dann tragen? Wir befürchten, dass die Fahrpreise der ‚normalen‘ Tickets erheblich angehoben werden. Das wäre

dann aber auch unsozial, da nicht jeder Berechtigte sich das Sozialticket kauft, da der ÖPNV zu selten genutzt wird. Für diese wird dann die Nutzung des ÖPNV noch teurer.

Die Meinungsbildung und Diskussion über das Sozialticket ist noch nicht abgeschlossen. Wir befürchten nur, dass in ein paar Jahren die Kosten dafür auf die normalen Fahrpreise umgelegt wird. Eine bessere Lösung wäre gewesen, wenn die Berechtigten ein ‚normales‘ Ticket erhalten würden und die Differenz vom Staat dann auf Antrag zurückerstattet wird. Jetzt haben wir noch ein weiteres Ticket im VRR-Tarifgefüge. Es war mal so klar und einfach. Mittlerweile wird es aber immer komplizierter. Siehe auch Beitrag zur VGN-Integration.

Roland Stahl



San Francisco in Mönchengladbach

Zugegeben, der Vorschlag des technischen Beigeordneten Herrn Wurf, auf der Hindenburgstraße in Mönchengladbach ein Cable-Car zu installieren hat einen gewissen Charme. Die Stadt würde dadurch nicht nur um eine Attraktion bereichert, die sicher auch Menschen aus dem Umland anziehen würde, auch die jetzt schon wieder arg geplagte Fahrbahn der Hindenburgstraße auf der jetzt zahlreiche Busse verkehren und die nun zum wiederholten mal erneuert werden müsste, würde dadurch entlastet. Schließlich würde ein zwischen Hauptbahnhof und Altem Markte Cable-Car den Busverkehr auf dieser Strecke überflüssig machen. Die Technik eines Cable-Cars, bei der sich eine Straßenbahn an ein unterirdisch rund laufendes Kabel anhängt macht außerdem den Bau einer Oberleitung überflüssig.

Allerdings würde durch diese Technik auch die Chance vertan, eine

Straßenbahnlinie auf der Hindenburgstraße als Keimzelle für die Wiedereinführung des Straßenbahnverkehrs in Mönchengladbach zu nutzen. Dies wäre nicht zuletzt deshalb schade, weil Straßenbahnen eine wesentlich höhere Akzeptanz als öffentliche Verkehrsmittel haben als Busse. Welche Spurbreite man für ein Straßenbahnnetz in Mönchengladbach wählt, bedarf dann sicher noch der Diskussion. Da jedoch die Krefelder Straßenbahnen eine Spurbreite von 100 mm haben, würde dieses Maß sogar eine Option auf eine Straßenbahnlinie nach Krefeld enthalten.

Die Attraktivität des Cable-Cars in San Francisco oder die einer Straßenbahnlinie 28 in Lissabon dürfte man in Mönchengladbach jedoch kaum erzielen.

Detlef Neuß

Der VRR wird größer

Zum 1.1.2012 wird der VRR um das Gebiet des VGN erweitert. Die Integration der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein in den VRR ist schon seit Jahren in Planung. Dafür wurde vor einigen Jahren schon die Preisstufe D eingeführt. Nun kommt noch eine weitere Preisstufe E hinzu. Das ganze ist eine massive verkappte Preiserhöhung. Früher war C der gesamte VRR. Es gab darum einen großen

Preissprung zwischen der Stufe B und C sowohl bei Einzel- als auch bei Monatsfahrkarten. Schauen Sie mal in den VRR-Tarif. Durch die Einführung der Preisstufe D wurde der Geltungsbereich von C massiv eingeschränkt ohne aber den Preissprung zu beseitigen. Nun kommt auch noch eine Preisstufe E für den gesamten VRR, denn der VRR wird zwar um den VGN-Raum erweitert aber die

Zweiteilung bleibt bestehen. Es gibt nun einen D-Nord und D-Süd bereich. Die bisherigen verbundweit gültigen Fahrkarten wie Barenticket oder Schokoticket gelten nur in dem jeweiligen Nord- oder Südbereich. Die bisher einfache Regelung für die Erweiterung des Geltungsbereichs einer Zeitfahrkarte durch den Kauf eines Zusatztickets wird durch eine komplizierte Regel mit zwei Zusatztickets ersetzt. Anstatt 2,60€ zahlt man demnächst 3,50€ für das Zusatzticket.

Als in den 1990ern die Regelung mit A-B-C eingeführt wurde, war der VRR-Tarif einer der einfachsten in ganz Deutschland. Ab 2012 wird es sehr kompliziert und ich gehe davon aus, dass im Grenzbereich zwischen Nord und Süd es zu vielen ungewollten Schwarzfahrten kommt. Schade, dass es unseren Politiker in den letzten Jahren nicht mehr gelingt, einen einfachen und preiswerten VRR-Tarif zu erstellen.

Roland Stahl

Eiserner Rhein

In den letzten Wochen ist der Eiserne Rhein wieder wie Nessie aus dem Nichts in der Presse aufgetaucht. Nun wollen Belgien und die Niederlande wieder um eine mögliche Wiedereröffnung verhandeln. Aber viel passiert ist dann doch nichts. In Deutschland gibt es außer Diskussionen um die Streckenführung auch nichts Neues. Soll die historische Strecke genutzt werden? Das wäre auf jeden Fall die schnellste und billigste Lösung. Es gäbe keinen kostspieligen Neubau. Es müssten keine langwierigen Planfeststellungsverfahren durchlaufen werden. Und für die selbsternannte ‚Logistikstadt‘ Mönchengladbach würde eine sehr gute Anbindung an die vorhandenen Logistikzentren in der Lösung eingebaut sein. Leider gibt es diese Logistikzentren nicht. Und die Stadt versucht alles, dass der Eiserne Rhein möglichst weiträumig vorbeigeführt wird. Neben den Vorteilen für den Güterverkehr wäre eine Reaktivierung der

historischen Strecke auch für den Personenverkehr von Vorteilen, da dann wieder eine direkt und schnelle Schienenverbindung zwischen Mönchengladbach und Roermond existieren würde. Heute ist Roermond mit dem Zug nur über den Umweg Venlo zu erreichen. Und seit einigen Jahren gibt es auch keine Busverbindung mehr. Es ist erschreckend wie schlecht der ÖPNV zwischen Deutschland und den Niederlanden im Kreis Viersen ist. Und dabei gibt es in der Nähe viele sehr gute Beispiele, wie es auch anders gehen kann. Siehe z.B. den Raum Aachen-Lüttich-Maastricht. Da gibt es sogar eine Fahrkarte, die ALLE drei Länder abdeckt. Hier bei uns gibt es nur Autobahn.

Soll eine neue Strecke entlang der A52 gebaut werden? Aus bahnbetrieblicher Sicht wäre dies die bessere Lösung, da die Strecke durch eine klarere Linienführung und eine Elektrifizierung leistungsstärker wäre als



die historische Strecke. Aber hier stehen langwierige Planfeststellungsverfahren, umfangreiche Verhandlungen mit den Niederlanden sowie hohe Baukosten einer schnellen Realisierung im Wege. Gerade in den letzten Monaten hat die straßenverkehrsorientierte Politik der Berliner Koalition die Gelder für die Bahn massiv beschnitten. Viele auch schon sehr weit gereifte Projekte, insbesondere in NRW, sind dem Rotstift zum Opfer gefallen. Dieser Neubau wäre für den Güterverkehr besser, da eine Elektrifizierung direkt mitgebaut würde. Das geht bei der historischen Trasse nicht ohne Weiteres, da dann auch ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden muss. Für den Personenverkehr würde diese Linienführung allerdings nichts bringen, da sie weitgehend an den Orten vorbei geht. Eventuell wäre noch Fernver-

kehr denkbar. Zum Beispiel Eindhoven – Düsseldorf mit Führung über Viersen – Krefeld – Meerbusch.

Wir haben das Thema Eiserner Rhein immer wieder bei den monatlichen VCD-Treffen auf der Tagesordnung. Nachdem es vor ein paar Jahren eher positiv aussah, ist die allgemeine Meinung mittlerweile so, dass der Eiserner Rhein in den nächsten 15 Jahren nicht realisiert wird. Leider! Denn der Eiserner Rhein würde eine leistungsfähige Anbindung des wichtigen Seehafens Antwerpen bringen und helfen viele Lasterkilometer einzusparen. Eine echte Realisierungschance wird es wohl erst dann geben, wenn der Verkehr auf den Autobahnen trotz massivster Ausbauprojekte mehr und mehr zum Stehen kommt.

Roland Stahl

Elektromobilität

Unter dem Stichwort 'Elektromobilität' wollen wir unsere VCD-Tour 2012 durchführen. Aber anders als dieses Wort von den autolastigen Verkehrsplanern und Politikern in Deutschland missbraucht wird, wollen wir Fahrzeuge nutzen, die die Elektrizität schon seit vielen Jahrzehnten zum Antrieb nutzen. Darunter natürlich die Eisenbahn (seit 1911), Straßenbahn (seit ca 1890), O-Busse (Schwerpunkt waren die 1950er und 1960er),

Stadtbahn, Schwebebahn (seit 1901), Skytrain (seit 2002).

Wer weitere elektrischbetriebene Verkehrsmittel im VRR kennt, möge mir bitte eine kurze Mitteilung zukommen lassen. Leider können wir die H-Bahn in Dortmund nicht nutzen. Die fährt am Samstag nicht.

Die genaue Planung erfolgt Anfang 2012. Dann kann auch die Anmeldung erfolgen.

Roland Stahl

Änderung des Vereinsnamen

Die Umbenennung in Kreisverband Heinsberg/Mönchengladbach/Viersen e.V. ist nun juristisch vollzogen. Der Eintrag im Vereinsregister erfolgt. Nun beginnt die mühsame Arbeit Dies auch in unseren Veröffentlichungen (z.B. Internet) einzuarbeiten.

Auch soll die bisherige Mail-Adresse ‚grenzland@vcd.org‘ unseren neuen Namen repräsentieren. Hier ist uns aber noch kein schöner Name eingefallen. ‚heimovie@vcd.org‘ hört sich doch sehr holprig an. Ich möchte die Mitglieder aufrufen mir Vorschläge zuzusenden.

Kurz gefasst

Zugausfälle

In den letzten Wochen gab es auf einigen Linien Zugausfälle bedingt durch Personalmangel. Diese wurden durch zum Teil erhebliche Krankenstände verursacht.

Auf der RE13 fuhren nicht alle Züge nach Venlo durch, da kein Lokführer mit NL-Zulassung verfügbar war.

Auch auf anderen Strecken am linken Niederrhein kam es zu Zugausfällen oder Verspätungen, da nicht genügend Lokführer einsatzbereit waren. Besonders schlimm muss es zurzeit im Hellwegnetz im östlichen NRW sein. Die Eurobahn sucht im Moment händeringend Lokführer. Aber der Markt ist leergefegt.

Bf. Wickrath vor Fertigstellung

Der neue Außenbahnsteig in Wickrath soll noch in diesem Jahr in Betrieb gehen. Diverse Probleme hatten die Fertigstellung immer wieder hinaus gezögert. Nun endlich wird das Betriebshindernis Mittelbahnsteig verschwinden.

Ein wichtiger Beitrag zur Pünktlichkeit auf der Strecke nach Aachen.

Bf. Odenkirchen abgerissen

Die Umbaumaßnahmen am Bahnhof Odenkirchen haben begonnen. Das Bahnhofsgebäude ist abgerissen und der Umbau zu einem P&R-Parkplatz läuft. Jetzt muss nur noch eine Lösung für den Bahnsteig gefunden werden. Der momentane Zustand ist für die Fahrgäste unerträglich.

Zusätzlicher Zug ab Kempen

Der VRR hat jetzt den Weg für einen zusätzlichen Triebwagen freigemacht. Ab dem Fahrplanwechsel soll die bisherige Zweifachtraktion ab Kleve um 5.24 Uhr wird bis Krefeld um einen Triebwagen verstärkt. In Krefeld wird er dann abgehängt und führt Pendelfahrten zwischen Kempen (7.05 Uhr, 7.35 Uhr, 8.05 Uhr) und Krefeld durch. So entsteht zwischen Kempen und Krefeld ein 10/20-Minuten-Takt. Das dürfte die Situation wesentlich entschärfen.



Termine

Sitzungen des KV Heinsberg/Mönchengladbach/Viersen:

Die Aktiven des KV treffen sich regelmäßig am 4. Mittwoch im Monat.
Die nächsten Termine: Jeweils um 19:30Uhr.

23. November 2011	24. März 2011 Tour Elektromobili-
21. Dezember 2011 (verlegt)	tät
25. Januar 2011	28. März 2011
22. Februar 2011	25. April 2011

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

Internet: www.vcd.org/vorort/moenchengladbach

E-Mail: grenzland@vcd.org

Impressum:

VCD-Kreisverband Heinsberg/Mönchengladbach/Viersen

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

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

Stellvertretende Vorsitzende
Ruprecht Beusch
Hospitalstraße 10 a
47918 Tönisvorst
Tel./Fax: 02151/790739

Detlef Neuß
Stapper Weg 94
41199 Mönchengladbach
Tel: 02166-10560

Das Niers-Info ist das Mitteilungsblatt des VCD-Kreisverbandes Heinsberg/Mönchengladbach/Viersen 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 Roland Stahl senden. Vorformatierte Beiträge sind willkommen und können per E-Mail (an grenzland@vcd.org) gesendet werden.

Die Auflage beträgt 200 Stück, wird im Selbstverlag hergestellt und an alle Mitglieder des KV's kostenlos versendet. Die Vervielfältigung des Niers-Infos zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet. Eine PDF-Version steht auf unserer Internet-Seite www.vcd.org/vorort/moenchengladbach zum Herunterladen bereit.