

VCD

1

Mobilität für
Menschen.



Kreisverband Heinsberg / Mönchengladbach / Viersen
Ausgabe 57, Frühjahr 2026

RegioInfo



Abrissbaustelle der Brücke Betrather Straße

Aus dem Inhalt:

Unter Strom – Lichtblick im Lade-Dschungel, Internetseite Radverkehrsnetz NRW, Veranstaltungen VCD, Kabelklau an E-Ladestationen, Pressemitteilung Bundesverband, Brücke Betrather Straße, Jahresbericht 2025, Urlaub in Berchtesgaden.

RegioInfo Ausgabe 57 – Frühjahr 2026

Grußwort

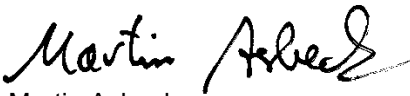
Liebe Mitglieder,

die Zeit fliegt, wir sind schon im Mai 2026. Im Verein haben wir einige interessante Veranstaltungen geplant bzw. bereits durchgeführt. Darüber wird dieses Heft berichten.

Anfang Mai war unsere Jahreshauptversammlung, das Protokoll und der Jahresrückblick auf 2025 sind in diesem Heft abgedruckt.

Die Verteilung der Mobifibeln an die Grundschulen in Kempen und Mönchengladbach werden wir auch in diesem Jahr wieder durchführen. Wer die Mobifibel nicht kennt, kann über den Link <https://www.vcd.org/artikel/vcd-mobifibel> einen Download starten.

Bald kommt der Sommer und ich wünsche allen eine schöne Zeit und einen erholsamen Urlaub.



Martin Asbeck

Unter Strom: Lichtblick im Lade-Dschungel?

Elektroautos sind ein zentraler Baustein der Verkehrswende – doch viele Menschen schrecken noch immer vor dem Umstieg zurück. Ein Grund dafür ist das oft unübersichtliche System an öffentlichen Ladesäulen: unterschiedliche Apps, Ladekarten, Tarife, Roaming-Gebühren und Blockierkosten machen das Laden unterwegs häufig kompliziert und teuer.

Gerade wer keine eigene Wallbox zu Hause nutzen kann, ist auf öffentliche Ladeinfrastruktur angewiesen – und erlebt dort oft ein wahres Preis-Wirrwarr. Der VCD setzt sich deshalb seit langem für einen einfachen, barrierefreien Zugang sowie faire und transparente Preise ein, damit die Mobilitätswende sozial gerecht gestaltet werden kann.

Status quo: Preisfallen und Tarif-Chaos

Während private Haushalte für eine Kilowattstunde Strom im Durchschnitt rund 30 Cent zahlen, liegen die Preise an öffentlichen Ladesäulen oft deutlich höher.

Beim AC-Laden (Normalladen) werden im Durchschnitt etwa 54 Cent pro Kilowattstunde fällig. Noch teurer wird es beim DC-Schnellladen: Hier liegt der Durchschnitt bei rund 64 Cent pro Kilowattstunde. In Premium-Ladenetzen oder bei ungünstigem Roaming können sogar bis zu 89 Cent pro Kilowattstunde verlangt werden.

Zusätzlich erschweren Blockiergebühren – häufig nach 240 Minuten an AC-Säulen – sowie unterschiedliche Abrechnungsmodelle zwischen Ad-hoc-Laden und Vertragsmodellen mit Grundgebühr die Übersicht erheblich.

Diese Preisstrukturen sind für viele Nutzer weder nachvollziehbar noch verbraucherfreundlich. Besonders problematisch ist dies für Menschen ohne private Lademöglichkeit, die vollständig auf öffentliche Ladepunkte angewiesen sind.

Praktische Tipps für unsere VCD-Mitglieder

Trotz des Tarif-Dschungels gibt es einige Möglichkeiten, die Kosten beim Laden deutlich zu reduzieren:

Tarif-Dschungel lichten

Nutzen Sie unabhängige Vergleichs-Apps wie Chargeprice, um vor dem Laden den aktuell günstigsten Tarif für die jeweilige Säule zu finden. Oft unterscheiden sich die Preise je nach Anbieter erheblich.

Günstige Gelegenheiten nutzen

Viele Supermärkte, Discounter und Einkaufszentren bieten inzwischen attraktive Ladepreise ab etwa 29 Cent pro Kilowattstunde an. Wer den Einkauf mit dem Laden verbindet, spart doppelt – Zeit und Geld.

Die 80-Prozent-Regel beachten

Am Schnelllader lohnt es sich meist, nur bis etwa 80 Prozent zu laden. Danach sinkt die Ladegeschwindigkeit deutlich, während Kosten und mögliche Blockiergebühren weiterlaufen. Für längere Fahrten ist ein früherer nächster Ladestopp oft wirtschaftlicher.

Intelligente Routenplanung nutzen

Moderne E-Auto-Navigationssysteme planen Ladestopps inzwischen sehr präzise. Sie berücksichtigen Reichweite, Ladeleistung und häufig sogar die aktuelle Verfügbarkeit der Säulen. Das spart nicht nur Zeit, sondern oft auch unnötige Umwege und hohe Schnellladekosten.

VCD-Fokus „Feinmobile“

Auch Nutzer von leichten Elektrofahrzeugen wie E-Rollern oder Fahrzeugen der L6e-Klasse stoßen noch häufig auf Benachteiligungen. Viele Ladeplätze sind

weiterhin nicht für diese Fahrzeuge zugänglich. Der VCD setzt sich hier ausdrücklich für diskriminierungsfreie Beschilderung und faire Nutzungsmöglichkeiten ein.

Ausblick: Mehr Transparenz in Sicht?

Ein Hoffnungsschimmer zeichnet sich bereits ab: Neue Kooperationen wie die „Spark Alliance“ sollen das Ladenetz europaweit zuverlässiger und einfacher nutzbar machen.

Zudem verpflichtet die novellierte Ladesäulenverordnung Betreiber zunehmend dazu, direkte Kartenzahlung ohne App-Zwang sowie eine klare Preiskennzeichnung direkt an der Säule anzubieten. Das ist ein wichtiger Schritt hin zu mehr Verbraucherfreundlichkeit.

Fazit

Elektromobilität darf kein Tarif-Labyrinth sein. Wer die Verkehrswende ernst meint, muss das öffentliche Laden einfach, transparent und bezahlbar gestalten.

Der VCD bleibt hier ein wichtiger Anwalt für Verbraucherinnen und Verbraucher – denn klimafreundliche Mobilität muss alltagstauglich und für alle zugänglich sein. Nur dann wird aus dem Lade-Dschungel tatsächlich ein Lichtblick für die Verkehrswende.

Internetseite Radverkehrsnetz NRW: www.radverkehrsnetz.nrw.de

Wer hat diese Internetseite schon mal besucht? Sie richtet sich zunächst an Fachleute des Verkehrswesens. Aber auch für den normalen Radler ist diese Seite interessant. Es gibt einmal den Hinweis und die Verknüpfung zum Radroutenplaner NRW: www.radroutenplaner.nrw.de. Hierin ist das Knotenpunktnetz integriert, so dass man einfach planen und anschließend fahren kann.

Zum zweiten gibt es auf der Seite Radverkehrsnetz.NRW einen Button für Schadensmeldungen. Sollten Ihr auf der Radtour einen Mangel in der Beschilderung oder Schäden am Radweg feststellen, so kann das über die Schadensmeldung an die Zentrale gemeldet werden. Von dort soll es dann an die zuständige Behörde weitergeleitet werden. Und dann kann man nur hoffen, dass der Mangel oder der Schaden behoben wird.

Wer Erfahrungen mit diesem Verfahren hat, kann es uns gerne mitteilen.

Martin Asbeck

Veranstaltungen VCD

Guten Tag liebe Mitglieder, ich möchte Euch zu 2 Veranstaltungen einladen, die in Kempen stattfinden



11.06.2026 Thema Tempo 30

14.07.2026 Thema Flächendeckende Verkehrsberuhigung

Hier die Anmelde-links:

[Kreisvolkshochschule Viersen: Tempo 30 und Lebensqualität: Neue Wege für Kommunen](#)

[Kreisvolkshochschule Viersen: Crashkurs Verkehrsplanung: flächendeckende Verkehrsberuhigung](#)

Martin Asbeck

Kabelklau an E-Ladestationen – Sabotage der Verkehrswende durch vermeidbare Sicherheitslücken

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur ist ein zentraler Baustein für das Gelingen der Verkehrswende. Doch während immer mehr öffentliche Ladepunkte entstehen, wächst gleichzeitig ein neues und ernstzunehmendes Problem: der massive Diebstahl von Ladekabeln an E-Ladestationen.

Was zunächst als vereinzelt Delikt erschien, hat sich inzwischen zu einer bundesweiten Belastung für Betreiber, Kommunen und Nutzer entwickelt. Besonders betroffen sind Schnellladestationen (HPC – High Power Charger), bei denen die Ladekabel fest mit der Säule verbunden sind. Der Schaden geht dabei weit über den reinen Materialverlust hinaus – betroffen ist die gesamte Zuverlässigkeit der Elektromobilität.

Dramatischer Anstieg der Fallzahlen

Die Entwicklung ist alarmierend: In Köln stieg die Zahl der gemeldeten Kabeldiebstähle von lediglich vier Fällen im Vorjahr auf 66 Fälle im Jahr 2025 – eine Steigerung von über 1.500 Prozent.

Auch bundesweit melden Betreiber wie EnBW, EWE Go oder Shell massive Schäden. Allein EnBW verzeichnete bereits über 1.400 gestohlene Ladekabel. Schwerpunkte liegen insbesondere im Ruhrgebiet, in Niedersachsen sowie in Sachsen-Anhalt.

Die Täter schlagen meist nachts zu – bevorzugt an schlecht beleuchteten Standorten, oft in Gewerbegebieten oder an Autobahnstandorten. Mit hydraulischen Kabelscheren werden die Kabel innerhalb weniger Sekunden direkt an der Säule durchtrennt.

Geringer Beutewert – enormer Schaden

Besonders absurd ist das Missverhältnis zwischen Beute und Schaden.

Das enthaltene Kupfer bringt den Tätern beim Schrotthändler oft lediglich 50 bis 60 Euro pro Kabel ein. Für die Betreiber entstehen hingegen Schäden im fünfstelligen Bereich pro Fall.

Neben dem Ersatz des Kabels fallen hohe Montagekosten an. Hinzu kommt die zwingend notwendige neue eichrechtliche Abnahme der Schnellladesäule, bevor diese wieder in Betrieb gehen darf. Ganze Ladeparks können dadurch für Tage oder Wochen ausfallen.

Die Folge: Nutzer stehen vor defekten Ladepunkten, Reisen werden unplanbar und das Vertrauen in die Elektromobilität leidet erheblich.

Fehlende Videoüberwachung – vermeidbare Unvernunft

Besonders kritisch ist, dass viele Betreiber trotz der bekannten Problematik weiterhin auf grundlegende Sicherheitsmaßnahmen verzichten.

Ein aktuelles Beispiel ist der neu errichtete Ladepark in Willich. Dort kam es bereits vor der offiziellen Eröffnung zu massiven Schäden durch Kabeldiebstahl. Trotzdem wurde bei der Planung offenbar auf eine konsequente Videoüberwachung verzichtet.

Diese Unvernunft ist kaum nachvollziehbar. Wer heute Ladeparks ohne ausreichende Sicherheitskonzepte errichtet, handelt fahrlässig gegenüber Nutzern, Investitionen und der Verkehrswende selbst.

Gerade Schnellladeparks mit hoher Investitionssumme müssen als kritische Infrastruktur betrachtet werden. Dazu gehören Beleuchtung, Kameraüberwachung, intelligente Alarmsysteme und eine sichere Standortplanung von Anfang an – nicht erst nach dem ersten Schaden.

Auswirkungen auf die Mobilitätswende

Für den VCD ergeben sich daraus mehrere zentrale Problemfelder:

Versorgungssicherheit

Wenn ganze Ladeparks ausfallen, entstehen für E-Autofahrer erhebliche Versorgungslücken. Besonders auf Langstrecken können wenige defekte Schnelllader bereits zum echten Problem werden.

Akzeptanzverlust

Defekte Infrastruktur verstärkt Reichweitenangst und beschädigt das Vertrauen vieler Menschen in die Alltagstauglichkeit der Elektromobilität.

Kostensteigerung

Die hohen Reparaturkosten und steigende Versicherungsprämien könnten langfristig auf die Ladepreise umgelegt werden. Das würde E-Mobilität unnötig verteuern und ihre Attraktivität gegenüber fossilen Antrieben schwächen.

Gegenmaßnahmen und Forderungen

Viele Betreiber testen inzwischen verschiedene Schutzmaßnahmen:

- künstliche DNA und Markierungsflüssigkeiten im Inneren der Kabel
- schwer abwaschbare Farbmarkierungen
- bessere Beleuchtung und Videoüberwachung
- Sensoren mit Sofortalarm beim Durchtrennen
- temporäre Entfernung defekter Ladepunkte aus Lade-Apps

Doch das reicht nicht aus.

Der VCD fordert zusätzlich:

- strengere Kontrolle beim Ankauf von Kupferschrott
- Ausweispflicht und Bargeldverbot bei Schrotthändlern
- stärkere Zusammenarbeit zwischen Polizei, Kommunen und Betreibern
- verpflichtende Sicherheitskonzepte bereits bei der Genehmigung neuer Ladeparks

Fazit

Der Diebstahl von Ladekabeln ist kein Kavaliersdelikt, sondern ein direkter Angriff auf die Verkehrswende.

Wer Ladeinfrastruktur zerstört, sabotiert klimafreundliche Mobilität und schadet dem Vertrauen in die Zukunftsfähigkeit des Verkehrssektors.

Genauso problematisch ist jedoch die Nachlässigkeit mancher Betreiber, die trotz bekannter Risiken auf notwendige Schutzmaßnahmen wie Videoüberwachung verzichten.

Die Verkehrswende braucht nicht nur neue Ladepunkte – sie braucht auch sichere Ladepunkte. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

Pressemitteilung des VCD-Bundesverbandes

EuGH kassiert Trassenpreisbremse für den Regionalverkehr VCD fordert Reform

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat heute die Trassenpreisbremse für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Deutschland für EU-rechtswidrig erklärt. Damit müssen auch Regionalzüge den vollen Trassenpreis zahlen. Matthias Kurzeck, Bundesvorsitzender des ökologischen Verkehrsclub VCD, kommentiert.

Berlin, 19. März 2026. „Das EuGH-Urteil zur SPNV-Trassenpreisbremse war absehbar,“ so Matthias Kurzeck, Bundesvorsitzender des VCD: „Jetzt drängt die Trassenpreisreform umso mehr und das Bundesverkehrsministerium muss schnell handeln, weil die Kosten für Regionalzüge sonst erheblich steigen. Infolgedessen könnten die Ticketpreise angehoben und Züge abbestellt werden.“ Der ökologische Verkehrsclub VCD fordert seit langem, die Trassenpreise vom Vollkosten- auf das Grenzkostenprinzip umzustellen.

Die Trassenpreisbremse sei zwar kurzfristig sinnvoll, erläutert Kurzeck: „Sie ist aber keine vollständige und vor allem keine dauerhafte Lösung. Die Trassenpreise sind bereits in den vergangenen Jahren in einem Maß gestiegen, das dem Zugverkehr schadet.“

Anders als in den meisten anderen europäischen Ländern und von der EU empfohlen, müssen die Bahnunternehmen in Deutschland die gesamten Kosten für den Betrieb des Schienennetzes tragen (*Vollkostenprinzip*). Das treibt die Kosten für die Bahnunternehmen und damit auch die Ticketpreise für die Fahrgäste in die Höhe. Hier ist der Bund gefordert, die Trassenpreise auf die *Grenzkosten* zu reduzieren, welche unmittelbar durch die Zugfahrt verursacht werden.

Letztlich sei der Bund gefordert, jetzt Farbe zu bekennen. Er müsse verhindern, dass auf Grund steigender Preise der SPNV ausgedünnt wird. „Wer Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern will, muss mehr in Bahn und Bus investieren.“ Die Bundesregierung muss bis Ende März ein Klimaschutzprogramm vorlegen; auch der Verkehr muss dazu beitragen, den CO₂-Ausstoß zu senken. „Ein besseres Angebot

auf der Schiene geht nur mit der zukunftsfähigen Lösung des Grenzkostenprinzips für die Trassenpreise“, meint Kurzeck. Dazu braucht es auch den ÖPNV-Ausbau. „Andernfalls droht die Streichung von Bus- und Bahnverbindungen und, dass Deutschland seine Klimaschutzziele noch stärker reißt. Damit wäre niemandem gedient.“

Pressekontakt:

Jan Langehein, Magdalena Reiner, Pauline Höchter • Telefon 030/280351-12 • presse@vcd.org • www.vcd.org

Brücke Bettrather Straße ist weg

von Susanne Jud

Ende April 2026 wurde die Brücke Bettrather Straße, die für Fußgänger und Fahrradfahrer die wichtigste Verbindung von der Gladbacher Innenstadt zum Buntten Garten und nach Windberg war, abgerissen.



Schon seit einem Jahr bestand diese Verbindung nicht mehr, da der „Rückbau“ vorbereitet wurde. Bereits im Sommer 2017 war die Brücke für den Autoverkehr und für den Busverkehr gesperrt worden.

Ursprünglich hatte die Stadtverwaltung Mönchengladbach einen ersatzlosen Abriss vorgesehen, der sich als nicht durchsetzbar erwies. Der Neubau als reine Fußgänger- und Fahrradfahrerbrücke wird zum Ende des Jahres 2026 erwartet. Besonders belastend für Fußgänger und Fahrradfahrer ist die bereits seit Mai 2025 andauernde Sperrung eines schmalen Verbindungsweges von der Betrather Straße zur Brücke Viersener Straße aufgrund der Bauarbeiten. Dies hat zur Folge, dass beispielsweise der Fußweg für Kindergartenkinder aus der Innenstadt fast 0,7 km länger ist, als der direkte; denn um zur Liebfrauenschule oder der KiTa zu gelangen, muss man über die Viersener bis zur Beethovenstraße laufen, der Beethovenstraße bis zur Betrather Straße folgen und dann die Betrather Straße Richtung Innenstadt nehmen.

Wir hatten uns schon vor Beginn der Bauarbeiten bei OB Felix Heinrichs dafür eingesetzt, diese Sperrung des Verbindungsweges nur während der heiklen „Rückbauphase“ aufrechtzuerhalten und auf das wirklich Nötige zu beschränken. Ebenfalls schlecht für Fuß- und Radverkehr ist die bereits genauso lang andauernde Sperrung des Weges entlang der Hermann-Piecq-Anlage. Die ausgeschilderte „Umleitung“ ist unmotorisiert gar nicht zu schaffen, gelten doch Barbarossastraße und Parkstraße als Ausweichstrecke.

Seit Ende April 2026 ist die Hermann-Piecq-Anlage nun auch für den Autoverkehr komplett gesperrt, insgesamt sind dafür allerdings nur ca. drei Wochen vorgesehen. Wir werden uns weiter dafür einsetzen, dass die Zeiten der Sperrung für Fußgänger und Fahrradfahrer entlang der Hermann-Piecq-Anlage und der Verbindungsweg zwischen Betrather und Viersener Straße wirklich auf das Nötigste beschränkt werden. Diese Sperrung betrifft die schwächsten aller Verkehrsteilnehmer besonders: die Kinder.

Jahresbericht 2025

VCD-Kreisverband Heinsberg-Mönchengladbach-Viersen

In Mönchengladbach fand jeweils am vierten Mittwoch im Monat das Mitgliedertreffen im Café Belli als offener Treff statt. Je nach Themen konnten wir auch Interessenten außerhalb des VCD gewinnen. Zur Zeit bemühen wir uns um ein neues Stammlokal.

Im Kreis Viersen/Kempfen fanden die Monatstreffen im Januar (Präsenztreffen), März und Juni (Online-Treffen), im Juli und August wieder in Präsenz statt. Trotz Ankündigungen über soziale Netzwerke und die Presse blieb die Resonanz hinter den Erwartungen zurück, sodass vorerst keine weiteren Treffen durchgeführt wurden.

Im Juni und im November haben wir unsere Mitgliederzeitschrift „Regio-Info“ herausgegeben. Dabei haben wir erstmals an alle Mitglieder, deren E-Mail-Adresse vorliegt, das Regio-Info als PDF verschickt. Für die übrigen Mitglieder und an Politiker und Parteien erfolgte der Postversand eines gedruckten Exemplars. Auch für Info-Stände und Aktionen brauchten wir gedruckte Exemplare.

Im Februar haben 2 Vorstandsmitglieder und 3 weitere Mitglieder den Neujahrsempfang der Grünen Mönchengladbach besucht.

Im März hat Martin Asbeck die Sondersitzung des Hauptausschusses MG zur Protected Bike Lane besucht.

Im April haben Detlef Neuss und Martin Asbeck den Empfang der SPD Mönchengladbach zum Auftakt der Kommunalwahl besucht.

Im Mai haben Klaus Hegmanns und Martin Asbeck am Regionalforum der IHK am Flughafen in Mönchengladbach teilgenommen.

Am 21.05.2025 fand die Mitgliederversammlung des Kreisverbandes statt.

Nach der Mitgliederversammlung am 21. Mai 2025 ergaben sich verschiedene Aktionen, an denen wir als VCD beteiligt waren.

Zum Start des Schuljahres haben wir wieder in Mönchengladbach und in Kempen die Mobifibeln des VCD verteilt. In Kempen hat Achim Rothe die Verteilung übernommen, es waren über 300 Mobifibeln. In Mönchengladbach haben Susanne Jud und Herr Bernhard Wilms die Grundschulen angefahren und über 2000 Stück verteilt.

Zur Kommunalwahl im September 2025 haben wir in Mönchengladbach die demokratischen Parteien angeschrieben und um ein Gespräch über kommunalpolitische Themen gebeten. CDU, FDP, Grüne und die SPD haben auf unser Gesprächsangebot angenommen. Kurzberichte zu den Treffen waren im RegioInfo November 2025 abgedruckt.

Im Rahmen der Europäischen Woche der Mobilität haben Gisela und Stefan Ditzen in Kempen eine Reihe von Veranstaltungen unter dem Thema „Städte für Morgen“ geplant und durchgeführt.

- Am 12.09.2025 hat Prof. Dr. Heiner Monheim einen Vortrag gehalten;
- Am 13.09.2025 gab es von 10.30 Uhr bis 19.00 Uhr Diskussionen und Workshops zum Thema;
- Am 18.09.2025 hat Roland Stimpel, Mitglied im Vorstand von Fuss e.V. Deutschland, einen Vortrag zum Fußverkehr in Kempen gehalten.
- Am 19. September fand eine Begehung in Kempen statt, ein sog. FUSS-Verkehrs-Check mit Roland Stimpel.

- Abschließend am 21. September hat Stefan Ditzen am Verkehrsübungsplatz im East-Cambridgeshire-Park über Schulstraßen informiert und zu einer kleinen Fahrradtour für Familien über den Ring einladen – um zu zeigen, wie einfach Verbesserungen möglich sind.

Am 20. September haben VCD und Fuss e.V. mit jeweils einem Stand am Tag der nachhaltigen Mobilität, veranstaltet von der Stadt Kempen, teilgenommen. Der Infostand auf dem Buttermarkt war trotz fehlender Bewerbung gut besucht und bot Gelegenheit zu zahlreichen interessanten Gesprächen

Über alle Veranstaltungen ist im Regio-Info 56 ausführlich berichtet worden.

Zum Bebauungsplan Kempen-West haben der Vorstand und Gisela Ditzen am 19.08.2025 eine Stellungnahme erarbeitet und an die Stadt Kempen gesandt.

Im November hat Stefan Ditzen an der "5. Sitzung des Koordinierungskreises Nachhaltige Mobilität" im Kreis Viersen teilgenommen.

Im Dezember 2025 hat Martin Asbeck mit einer Geographie-Studentin der Uni Köln zum Thema des nachhaltigen Personenverkehrs in Mönchengladbach, insbesondere dem Stadt-Land-Kontrast zwischen dem urbanen und ländlichen Raum ein Interview geführt.

Am 14.01.2026 hat Stefan Ditzen am *ersten Workshop mit den Projektkommunen im Rahmen des Projektes „Handlungsleitfaden zum Umgang mit Sperrpfosten/Umlaufsperrern2 (Arbeitstitel) für den Kreis Viersen“* teilgenommen

Weitere Aktivitäten in Kempen umfassten Pressemitteilungen, insbesondere zu den Themen Kempen West sowie zum Zustand der RE10. Im Jahr 2025 fanden zudem mehrere Veranstaltungen zur RE10, vor allem im Kreis Kleve, statt, unter anderem mit Beteiligung von Vertretern des VRR, Transdev, der Politik sowie des Fahrgastverbands Pro Bahn. Eine Beteiligung des VCD Kempen an diesen Formaten erfolgte leider nicht, wäre jedoch aus unserer Sicht wünschenswert gewesen.

Darüber hinaus nahm Klaus Hegmann an mehreren Ausschusssitzungen in Kempen und Willich als Zuhörer teil.

Der Jahresabschluss des Vorstandes und der aktiven Mitglieder fand am 28.01.2026 in Kempen statt.



Urlaub in Berchtesgaden - ganz ohne Auto

Anfang Februar habe ich mit meiner Frau eine Woche Urlaub in Berchtesgaden gemacht. Wir haben die Anreise mit der Bahn geplant:

- Mit der S-Bahn von Korschenbroich nach Düsseldorf
- Mit dem ICE von dort nach München
- Dann mit dem Regionalexpress von München nach Freilassing
- Von dort mit der S-Bahn nach Berchtesgaden
- Zuletzt mit dem Linienbus zu unserem Quartier.



Die Gesamtfahrzeit sollte 8.50 Stunden betragen. Wir haben uns für Februar ein Deutschland-Ticket gebucht. Wenn man im DB-Navigator die komplette Reise eingibt, wird man gefragt, ob man ein Deutschland-Ticket besitzt. Ich konnte das entsprechende Häkchen setzen und brauchte somit nur die ICE-Strecke bezahlen. Für die Rückfahrt gilt natürlich dasselbe.

5 Tage vor Reisebeginn schickte mir das DB-Reisezentrum eine Mail. Der von uns geplante Regionalexpress von München nach Freilassing fällt aus, wir können erst eine Stunde später fahren. Prima dachte ich, dass die Bahn dich informiert, aber Schiet, dann kommen wir auch eine Stunde später in Berchtesgaden an und der letzte Linienbus ist weg.

Also habe ich bei der Bahn angefragt, ob wir auch insgesamt früher fahren können, wie verhält es sich mit der Zugbindung bei ICE?

Es war erfreulich: einmal, dass ich sehr schnell eine Antwort erhielt und zum zweiten, dass die Antwort für uns positiv war: Wenn in der gesamten Reisekette ein Zug ausfällt, ist die Zugbindung insgesamt aufgehoben.

Wir haben also eine frühere Verbindung rausgesucht und die Reise hat auch gut geklappt, bis ja bis wir in Freilassing ankamen und auf den Anzeigen ausgewiesen war, dass die S-Bahn nur bis Bad Reichenhall fährt und für das letzte Stück nach Berchtesgaden Schienenersatzverkehr eingerichtet ist. Naja, erstmal in die S-Bahn bis Bad Reichenhall. In der S-Bahn gab es leider überhaupt keine Information. Wir konnten in Bad Reichenhall aus dem Zug heraus auf die Anzeigentafel am

Bahnsteig schauen und sahen, dass dort wieder Freilassing ausgewiesen wurde. Also fuhr der Zug zurück. Wir sind dann ausgestiegen und blind dem Strom der anderen Passagiere gefolgt. Irgendwer wird wohl wissen, wo der SEV abfährt. Zum Glück war unter den Passagieren ein Fachkundiger, der uns die Abfahrtsstelle für den SEV zeigen konnte. Und der Bus kam innerhalb von einer Minute. Die Fahrt mit dem Bus dauerte nur unwesentlich länger als es mit der S-Bahn gedauert hätte. So erreichten wir unseren Bus zur Ferienwohnung noch gut.

In Berchtesgaden waren wir nur zu Fuß oder mit dem Bus unterwegs. Es hat auch ganz gut geklappt, die ersten beiden Tage mussten wir etwas Lehrgeld zahlen. Die Spalten der Abfahrtszeiten waren oft mit Buchstaben gekennzeichnet:

S= Montag - Freitag an Schultagen;

F= Montag - Freitag an schulfreien Tagen;

N = Montag - Donnerstag an Schultagen;

FrS-F = Freitag an Schultagen und in den Ferien.

Am ersten und zweiten Tag haben wir das nicht so richtig zuordnen können, so dass wir einmal zu Fuß gehen mussten und einmal per Anhalter ins Dorf gefahren sind.



Eine gute Einrichtung ist das *Watzmobil*. Das *Watzmobil* ist wie ein Rufbus, man muss es über eine APP bestellen. Die freundliche Dame am Telefon hatte uns geraten, das *Watzmobil* nicht kurzfristig zu bestellen, ein halber Tag Vorlauf sei nötig. Das *Watzmobil* kommt zur gewünschten Haltestelle und setzt die Fahrgäste an einer anderen Wunschhaltestelle ab. Die gewünschte Abfahrtszeit kann man auch angeben, je nach Auslastung des *Watzmobil* können hier leichte Änderungen auftreten. Die geplante Abfahrtszeit bekommt man über die App mitgeteilt. Wer ein Deutschlandticket oder eine Gästekarte hat, muss pro Fahrt nur eine Verwaltungsgebühr von 4 € bezahlen.

Für die Rückfahrt haben wir das *Watzmobil* von der Haltestelle bei der Ferienwohnung bis zum Bahnhof genutzt. Der Übergang in die S-Bahn nach Freilassing klappte gut. In Freilassing sind wir dann in der Regionalexpress geklettert, der schon am Bahnsteig stand. Allerdings wurde es jetzt kritisch: bei der Abfahrt hatten wir schon 6 Minuten Verspätung unterwegs nach München Hbf hat er dann nochmal 4 Minuten eingesammelt. Da wir nur 15 Minuten Umsteigezeit hatten, sahen wir den ICE im Geiste schon davonfahren. Eine freundliche Schaffnerin bemerkte unsere Panik und riet uns, im Zug ganz nach vorne zu gehen und dort auszusteigen. Dann wäre der Weg bis zu Gleis 13 nicht mehr ganz so weit. So haben wir das dann gemacht und warteten an der vordersten Tür auf die Einfahrt im Bahnhof. Während des Wartens kam dann die erlösende Durchsage, dass die Abfahrt des ICE sich um 10 Minuten verzögert. Es wurden sogar 15 Minuten daraus, egal wir hatten kein Problem beim Umsteigen. Leider gelang es dem ICE nicht bis Düsseldorf die Verspätung aufzuholen, im Gegenteil, es wurde 40 Minuten daraus. Die S-Bahn hatte gerade auf den ½ stündigen Takt umgestellt, aber es passte für uns. Mit dem Auto sind wir dann das letzte Stück von Korschbroich bis Mönchengladbach gefahren. Insgesamt waren wir 10 Stunden unterwegs, aber 10 Stunden recht entspannt mit lesen, rätseln und essen und trinken. Nur bei der Einfahrt in den Münchner Hbf kam kurzzeitig Stress auf. Zum Glück aber wirklich nur kurz.

Wir werden sicher weitere Reisen mit der Bahn unternehmen.

Martin Asbeck

Monatliche Mitgliedertreffen

Grundsätzlich finden die Mitgliedertreffen am 4. Mittwoch in jedem Monat statt. Die Treffen beginnen jeweils um 19.30 Uhr. In Mönchengladbach finden die Monatstreffen im Restaurant Granata, Stepgesstraße 31, statt. Beginn 19.30 Uhr.

Für den Kreis Viersen wird zurzeit nach einem geeigneten Wochentag gesucht. Die Treffen finden dann in Kempen statt.

Alle Informationen zu den Mitgliedertreffen finden Sie auf unserer Homepage oder bei Facebook.

<https://www.facebook.com/vcdMoenchengladbach>

<https://www.facebook.com/profile.php?id=61564956911552>

<https://nrw.vcd.org/der-vcd-in-nrw/heinsberg-moenchengladbach-viersen>

Impressum:

VCD-Kreisverband Heinsberg / Mönchengladbach / Viersen

1. Vorsitzender
Martin Asbeck
Dionysiusstr. 5
41238 Mönchengladbach
Tel. 02166-86398
E-Mail grenzland@vcd.org

Schatzmeister
Stefan Ditzen
Berliner Allee 8
47906 Kempen
Tel. 02152-519899
mobil +4917692193016
E-Mail grenzland@vcd.org

1. Stellv. Vorsitzender
Detlef Neuß
Stapper Weg 94
41199 Mönchengladbach
Tel. 02166-10560
Mobil 0170-5853246
E-Mail grenzland@vcd.org

2. Stellv. Vorsitzender
Klaus Hegmanns
Orbroicher Straße 16
47906 Kempen
Tel. 02152-8462
Mobil 0152 21985036
E-Mail grenzland@vcd.org

Das *RegioInfo* ist das Mitteilungsblatt des VCD-Kreisverbandes Heinsberg / Mönchengladbach / Viersen e.V. Es berichtet über die Aktivitäten des Kreisverbandes. Zurzeit ist ein regelmäßiges Erscheinen nicht geplant. Wir streben 2-3 Ausgaben im Jahr an. Beiträge durch Mitglieder sind sehr willkommen. Der Vorstand behält sich die Veröffentlichung vor. Beiträge bitte per Post oder Mail an Martin Asbeck. Die Auflage beträgt 300 Stück, wird im Selbstverlag hergestellt und an alle Mitglieder des Kreisverbandes kostenlos versendet. Die Vervielfältigung des *RegioInfo* zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet. Eine PDF-Version steht auf unserer Internet-<https://nrw.vcd.org/der-vcd-in-nrw/heinsberg-moenchengladbach-viersen/niers-info> zum Herunterladen bereit.