



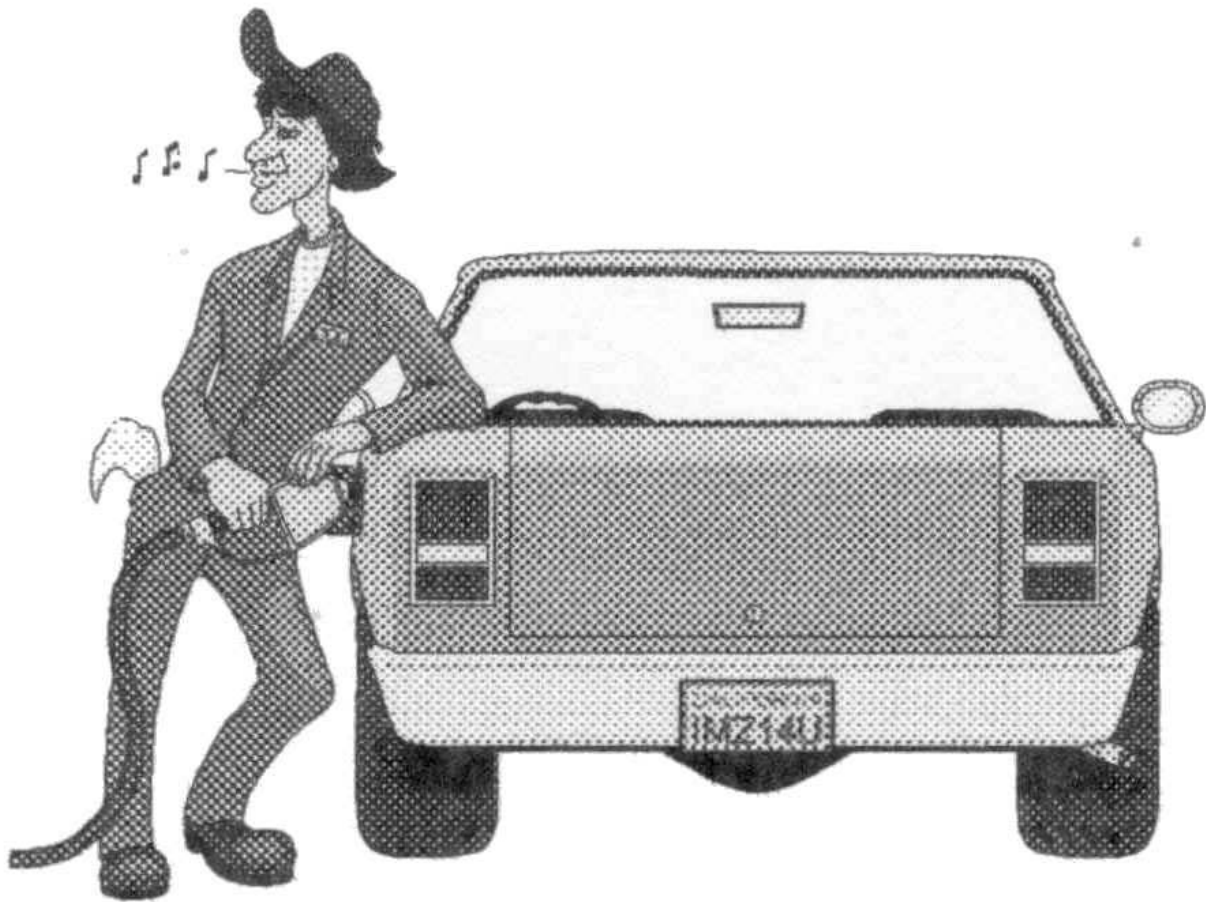
# VCD

Ausgabe 18  
Dezember 2004

## NIERS-Info

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

---



### **Inhalt:**

Vorwort

Fahrpreiserhöhung beim VRR

150 Jahre Eiserner Rhein

Bürgerbus jetzt auch in Willich-Anrath

Förderung des Schienengüterverkehrs  
in Deutschland

H04

Wie viel Sprit verbrauchen Sie?

Busfahren ohne Aussicht

Kurzmeldungen

Termine



## Vorwort

Liebe Leute,

wenn man hierzulande über den Papst, die Beamten oder über die Bahn lästert, befindet man sich in zahlreicher, wenn auch nicht immer guter Gesellschaft. Ich halte die Bahn, ganz in Übereinstimmung mit dem VCD für ein notwendiges Unternehmen, das es zu unterstützen, zu verbessern und nicht schlecht zu reden gilt. Deshalb habe ich mich mit Kritik bisher sehr zurückgehalten. Der geplante Wegfall des Mitfahrerrabatts drängt mich nun dazu, Stellung zum Unternehmen „Deutsche Bahn AG“ zu nehmen. Die Postkarten, um gegen diesen Flop zu protestieren, haben Sie vorab erhalten und hoffentlich abgeschickt. Zunächst mein Profil als Nutzer des ÖPNV und Bahnfahrer, ich habe das Ticket 2000 des VRR im Abonnement und nutze es ausgiebig, auch in Verbindung mit Zusatztickets. Geschäftliche Fahrten über weitere Entfernungen fallen bei mir nicht an, private Reisen kann ich im voraus planen und nehme dafür den Frühbucherrabatt in Anspruch.

Wenn schon in der freien Wirtschaft die shareholder-value-Mentalität nach dem Motto „Unternehmen sind dazu da, um Gewinne zu machen“ nur mit Einschränkungen zu akzeptieren ist,

so trifft das in weit höherem Maße auf die Bahn zu. Selbstverständlich ist die Bahn nach betriebswirtschaftlichen Regeln zu führen, aber darüber hinaus hat sie in erster Linie die volkswirtschaftliche Aufgabe, einen Großteil des Verkehrs und Transports kundenfreundlich und umweltschonend durchzuführen. Die Bahn könnte bei guter Führung ein Modell für die Balance zwischen Gewinnstreben und staatlicher Lenkung sei. Wegen ihres Quasi-Monopols für den Schienenverkehr hat sie dazu eine besondere Verpflichtung.

Dazu gilt es, das Vertauen der Stammkunden zu erhalten und neue Kunden zu gewinnen, ohne allzu viel auf die Gewinne mit Rücksicht auf den Börsengang zu schießen. Die Webmanager der Bahn sollten sich in die Mentalität der Bahnfahrer hineindenken, und die wollen m.E. ein überschaubares, nicht dauernd wechselndes Preissystem und eine verlässliche, solide Beförderung. Anschlusssicherheit geht vor ein paar Minuten Zeitgewinn. Personalabbau sollte sehr moderat betrieben werden. Zugbegleiter mögen zwar etwas kosten, aber sie erhöhen die Sicherheit und verhindern Vandalismus und Schwarzfahren. Vortei-

le gegenüber dem Flugverkehr wie z.B. der familienfreundliche Mitfahrerrabatt sind beizubehalten und nicht abzubauen. Dagegen gehen Sonderrabatte, sogenannte Schnäppchen zu Lasten des normalen Bahnfahrers, binden keine Kunden und werden bei der Rücknahme mit Häme kommentiert. Ich habe den Eindruck, dass die derzeitige Preispolitik mehr nach dem Börsengang als nach dem Kundendienst orientiert ist und halte das nicht für richtig. Im Bahnvorstand sollten mehr Bahnfahrer und weniger Börsenspezialisten sitzen.

Die geplante Preiserhöhung wirft ein bezeichnendes Licht auf die Taktik des Bahnvorstandes.

Obwohl die Defizite des Fernverkehrs größer sind als die des von der öffentlichen Hand bezuschussten Regionalverkehrs sollen die Preise umgekehrt proportional steigen, d.h. mehr im Regionalverkehr, weniger im Fernverkehr. Laut NRW- Verkehrsminister Horstmann macht die Bahn in NRW sogar Gewinne.

Ein Wort noch zur Bahnreklame, ich halte sie für weitgehend überflüssig. Wer von der Bahn nichts hält, lässt sich auch von ganzseitigen Zeitungsanzeigen und gro-

ßen Plakaten nicht beeinflussen. Die beste Werbung sind zufriedene Kunden, die ihre angenehmen Erfahrungen weitergeben

Ein weiteres Wort zur Politik. Von unserem Kanzler aller Autos haben wir keine Hilfe für die Bahn zu erwarten. Ich habe den Eindruck, er will die Bahn einschließlich der Verantwortung dafür loswerden, d.h. sie privatisieren und bei der Gelegenheit noch ein paar Euros für seinen Kassenwart herausholen.

Was waren das noch für Zeiten, als wir einen Eisenbahnminister hatten? Für unseren 1/3-Bundesverkehrsminister ist die Bahn offensichtlich ein ungeliebtes Kind. Flugbenzinsteuerung für Wettbewerbsgleichheit? Fehlanzeige! Halbierung der Mehrwertsteuer für den Fernverkehr? Fehlanzeige!

Ich finde, die Bahn braucht kräftige Unterstützung der Umwelt- und Fahrgastverbände, vor allem vom VCD. Es kann nur von Vorteil für die Bahn sein, wenn ihr Vorstand deren Anregungen und wohlwollende Kritik annimmt und vertrauensvoll mit ihnen zusammenarbeitet.

Ich grüße Sie  
Ruprecht Beusch



## Fahrpreiserhöhung beim VRR

Wie mittlerweile schon in guter Tradition erhöht der VRR zum 1.1. wieder die Fahrpreise. Dieses mal sind es 4.5%. Aber das ist nicht auf alle Fahrkarten gleichmäßig verteilt: Kurzstrecke auf 1,10€ (+10%); Einzelticket A von 1,85€ auf 2€ (+8,1%). Das soll aber bis 31.12.2006 so bleiben.

Einzelticket B von 3,50€ auf 3,70€ (+5,7%); Einzelticket C von 7,50€ auf 8€ (+6,6%).

Erfreulich ist die Tatsache, dass die Einzeltickets für Kinder bei 1,20€ stabil bleiben. Die 4er-Tickets werden aber um fast 9% teurer (3,90€ auf 4,20€).

Bei den Zeitfahrkarten liegt die Erhöhung ungefähr bei 2%. Der VRR möchte mit dieser Maßnahme die Zeitfahrkarten attraktiver machen.

Roland Stahl

## 150 Jahre Eiserner Rhein

Aus diesem Anlass organisierten ein paar Anwohner der Strecke am 11. und 12. Oktober eine Feier in Dalheim mit Dampfpendelverkehr zwischen Mönchengladbach und Dalheim. Auf der Seite 5 sollen zwei Bilder diese Sonderfahrten würdigen. Man kann den Aktiven um Herrn Scherer für die viele Arbeit und auch die Übernahme des finanziellen Risikos nur danken. Die Züge waren immer gut gefüllt, so dass zumindest aus finanzieller Sicht keine Probleme waren. Denn leider war von den Gemeinden außer warmen Worten nichts zu erwarten. Den Vogel abgeschossen hat die Stadt Mönchengladbach: Die Anfrage der

Veranstalter den Termin mit den Sonderfahrten in den Internetterminkalender der Stadt aufzunehmen, wurde mit der Begründung dass diese Veranstaltung nicht in Mönchengladbach stattfinden würde, abgelehnt. Bleibt die Frage, wo der Bahnhof Mönchengladbach Hbf. denn ist. Aber in einer autofixierten Stadt ist der Bahnhof wohl fremdes Hoheitsgebiet. Es bleibt wie immer der üble Nachgeschmack.

Insgesamt ein gelungene Veranstaltung und nochmals der Dank an das Team von Herrn Scherers.

Roland Stahl





## Bürgerbus jetzt auch in Willich-Anrath

Die nächste Gemeinde am Niederrhein hat einen **Bürgerbus!**

In Willich-Anrath haben sich Bürger und Bürgerinnen zusammengefunden, den Bürgerbusverein Anrath gegründet und den Bürgerbus installiert.

Der Bürgerbus in Willich-Anrath fährt jeden Tag außer sonntags. Montag bis Freitag verkehrt der Bus von 7 bis 18 Uhr, am Samstag von 9 bis 14 Uhr. Gefahren wird im Stundentakt.

Die zentralen Haltestellen sind im Ortszentrum an der Kirche und am Bahnhof. Von hieraus werden jeweils eine große und eine kleine Runde durch die Anrather Wohngebiete gefahren.

Im Einsatz befinden sich 2 Kleinbusse für maximal 7 Fahrgäste. Die

Fahrtkosten betragen 70 Cent für die große Runde, bei der Benutzung von Mehrfahrkarten 50 Cent. Es gibt 10er und 5er Karten.

Den Fahrdienst übernehmen ehrenamtliche Fahrer.

Insgesamt sind ca. 40 Fahrer im Einsatz.

Die Idee des Bürgerbusses greift also weiter um sich, welche Gemeinde wird die nächste sein? Vielleicht können Sie als VCD-Mitglied in Ihrer Gemeinde den Anstoß geben.

Wer weitere Informationen und Anregungen möchte, kann sich mit dem Vorsitzenden des Bürgerbusvereins Anrath in Verbindung setzen:

Werner Oerschkes Telefon 02156-3363

Martin Asbeck

## Förderung des Schienengüterverkehrs in Deutschland

### **Information des Städte- und Gemeindebundes NW, Nov. 2004**

Die Europäische Kommission hat die Förderung der Errichtung, Erweiterung und Wiedernutzbarmachung privater, für den Güterverkehr genutzter Anschlussbahnen in Deutschland geprüft. Die Kommission hat entschieden, dass die Gewährung von Finanzhilfen für Gleisanschlüsse mit dem gemeinsamen Markt vereinbar ist. Zur Begründung wird angeführt, dass Unternehmen des konkurrierenden Verkehrsträgers „Straße“ keine vergleichbaren

Infrastrukturkosten tragen müssten. Im Zeitraum 2005 bis 2009 stehen für den Zweck 160 Mio € Fördermittel zur Verfügung.

Der Bund hatte im August 2004 eine Verwaltungsvorschrift zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen veröffentlicht. Danach ist vorgesehen, dass der Neubau, Ausbau bzw. die Reaktivierung stillgelegter oder nicht mehr genutzter Gleisanschlüsse gefördert werden kann. Bis zu 50 % der Investitionskosten können als Zuschuss ge-

währt werden. Förderfähig sind Investitionen für die Betriebsabwicklung, die Be- und Entladung von Güterwaggons sowie Planungskosten. Für die Investitionsförderung stehen Mittel in Höhe von 33 Mio € jährlich im Zeitraum von 2005 bis 2009 zur Verfügung.

Die Förderung kommt im Frachtmarkt nur bestimmten Unternehmen (Eisenbahnverkehrsunternehmen) zu. Die Kommission weist darauf hin, dass das Ziel der Regelung, die Benutzung von Eisenbahninfrastruktur zu fördern und auszubauen sowie den Güterverkehr zunehmend von der Straße auf die Schiene zu verlagern, im gemeinschaftlichen Interes-

se liegt. Auf Grundlage der Richtlinie zur Förderung von Gleisanschlüssen müssen sich die begünstigten Unternehmen verpflichten, über einen vorher festgelegten Zeitraum hinweg eine bestimmte Frachtmenge auf den geförderten Anschlussbahnen zu befördern.

Wegen der möglichen Entlastung des Straßenverkehrs vom Güterverkehr liegt eine stärkere Verbreitung privater Gleisanschlüsse im Interesse der Städte und Gemeinden. Die Richtlinie ist als Download erhältlich auf der Seite [www.portal-c.info/projekte/Foerderung\\_GLA/Gleisanschlussfoederung.html](http://www.portal-c.info/projekte/Foerderung_GLA/Gleisanschlussfoederung.html).

## H04

H04 ist der bahninterne Arbeitstitel für die DB Regio in NRW zur Verhinderung eines Verspätungschaos wie wir es 2003 erlebt haben. Mittlerweile ist der Herbst fast vorbei und so wie es scheint, haben sich die Ereignisse von 2003 nicht wiederholt. Es war dieses Jahr besonders auffallend, dass nur sehr wenige Züge mit sogenannten Flachstellen fahren.

Am 29.9.2004 veranstaltete die DB Regio in Essen einen Informationsabend für Aktive von PRO BAHN und dem VCD. Nach einer Besichtigung des Werkes Essen wurde uns in einer Präsentation die vielfältigen Maßnahmen der DB AG dargestellt. Und das sind eine ganze Reihe:

- Tausch bzw. Ersatz des Fahrzeugmaterials auf verschiedenen Strecken.
- Brechen von Zugumläufen um Langläufe und die damit verbundene Verschleppung von Verspätungen auffangen zu können.
- Übersprungene Wenden bei verspätungsanfälligen Linien. D.h. die Züge kommen am Endbahnhof an und fahren erst die übernächste Leistung zurück.
- Entfernen der Vegetation am und im Gleis. Gerade hier war eine der Hauptursachen für die vielen Verspätungen 2003 zu suchen. Nachdem die DB AG 1994 aufgehört hat, die Vegetation in Gleisnähe und im Gleis ausreichend zu bekämpfen, wuchsen



die Gleise immer mehr zu. (Siehe auch Beispielbilder im letzten Niers-Info, aber auch unter kurz gemeldet in dieser Ausgabe.) Bei dieser Maßnahme ergab sich ein vollkommen unvorhergesehenes Problem: Es mussten erst einmal Firmen gefunden werden, die noch Mitarbeiter mit Kenntnissen für diese Arbeit haben. Die Unkrautbekämpfung direkt im laufenden Betrieb („unter dem rollenden Rad“) ist nicht ungefährlich und bedarf auch der Kenntnisse über den Bahnbetrieb.

- Umbauten an den störanfälligen Fahrzeuge der Baureihen 423, 425 und 426. Es hatte sich herausgestellt, dass die vorhandenen Besandungseinrichtungen vollkommen wirkungslos konstruiert waren, da der Sand gar nicht zwischen Rad und Schiene gelangte. Hier wurden in einer aufwändigen Untersuchung (es gab dazu ein paar z.T. lustige Bilder) mit glitschigen Schienen Gleitversuche durchgeführt und eine neue komplexe Besandungsanlage in den Zügen installiert. An einem weithin sichtbaren Licht an der Füllklappe des Sandbehälters kann nun jeder Fahrgast prüfen, ob noch genug Sand vorhanden ist. Dann auch hiermit gab es im Herbst 2003 erhebliche Probleme. Die Lokführer können bei längeren Aufenthalten selbst Sand nachfüllen. An größeren Endbahnhöfen (z.B. Mönchen-

gladbach) wird zusätzliches Personal zum Nachfüllen eingesetzt.

- 2 weitere mobile Drehbänke zum Entfernen der Flachstellen wurden angeschafft. So können mehr Züge bearbeitet werden und der katastrophale Fahrzeugmangel 2003 soll sich nicht wiederholen.
- Änderung der Dienstpläne in den Werken mit zusätzlichem Personal wurden aufgestellt.
- Zusätzliches Personal auf den Stellwerken großer Knoten soll das Stellwerkpersonal bei den Durchsagen entlasten und so eine bessere Information der Fahrgäste im Störfall ermöglichen. Auch hier war der Herbst 2003 katastrophal verlaufen.
- Über 1800 Änderungen am Fahrplan und den Einsatzplänen sollen außerdem helfen Verspätungen zu vermeiden.

Alles in allem ein umfangreicher Katalog, bei dem auch viel Geld investiert wurde.

Aber auch hierbei zeigt sich wieder, dass bei der Bahn nach der Privatisierung vieles zerschlagen wurde, was sich im Nachhinein als notwendig erwies.

Auch wenn der Herbst für die Bahn schon immer eine schwierige Zeit gewesen ist, hoffe ich, dass die DBAG ihre Lehren aus 2003 gezogen hat und 2004 und auch in Zukunft die Herbstzeit genauso pünktlich verläuft, wie es früher üblich war.

Roland Stahl



## Wie viel Sprit verbrauchen Sie?

Zuviel, wenn man die hohen Spritpreise sieht.

Zuviel, wenn man an den CO<sub>2</sub> Ausstoß denkt.

Deshalb möchten wir Ihnen eine **Spritsparstunde** anbieten:

die Theorie einer möglichst ökologischen und ökonomischen Fahrweise und die praktische Erprobung des Erlernten.

So kann der Spritverbrauch um 20 bis 30 Prozent gesenkt werden.

Die Spritsparstunde wird von Fahrlehrern durchgeführt, die vom Fahrlehrerverband speziell dafür geschult wurden.

Die Theorie wird mit allen Teilnehmern gemeinsam erarbeitet( ca. 1 Stunde). Die praktische Umsetzung erfolgt im normalen Straßenverkehr, es stehen für jeden Teilnehmer 2x45 Minuten zur Verfügung; die erste Unterrichtsstunde fürs Ausprobieren und Testen unter Anleitung, die 2. Unterrichtsstunde fürs Anwenden und eine Erfolgskontrolle zusammen mit den Fahrlehrer. Die Fahrten finden in der Regel im Fahrschulfahr-

zeug statt (entsprechender Bordcomputer), auf Wunsch kann auch der eigene PKW benutzt werden (eventuell ist dann um Wartezeiten zu vermeiden, ein gesonderter Termin abzusprechen).

**Termin: Samstag, 5. März 2005  
10 Uhr bis ca 15 Uhr**

Ort: Fahrschule Scheulen  
Bocholter Weg 1  
Nettetal-Lobberich

Kosten: 25€ für VCD Mitglieder

Anmeldung bis **18. Februar 2005** an:

Martin Asbeck

Dionysiusstraße 5

41238 Mönchengladbach

02166-86398

[Dasbeck@t-online.de](mailto:Dasbeck@t-online.de)

Bei Rückfragen an Martin Asbeck wenden.

Anmeldebestätigung und Anfahrtsskizze werden zugesandt

Informationen im Internet:

[www.spritsparstunde.de](http://www.spritsparstunde.de)

[www.fahrschule-scheulen.de](http://www.fahrschule-scheulen.de)

## Busfahren ohne Aussicht

In anderen Städten ist es schon länger vielfach zu sehen: Busse oder Straßenbahnen mit zugeklebten Fenstern.

Leider greift diese Unsitte jetzt auch bei der NVV AG in Mönchengladbach um sich. Nach dem erst bei ei-

nigen Bussen die Fenster teilweise zugeklebt wurden, kam letztes Jahr der erste vollständig zugeklebte Bus mit Eigenwerbung der NVV AG in den Verkehr. Im Frühjahr dieses Jahres ein zweiter mit Werbung für eine Bank. Jetzt im Herbst ein zwei-



ter für diese unsäglich Bank. Das Motto der Bank „Wir machen den Weg frei“ stimmt wohl nur für Autofahrer. Denn für die ist die Werbung bestimmt. Als „selbstverladendes Stückgut“ im Bus kann ich diese Werbung nicht sehen. Zwei Briefe an den Vorstand der Bank blieben unbeantwortet. Ein Brief an die NVV AG wurde mit dem Hinweis auf die Lochrasterung der Folie beantwortet. Die Reduzierung des Lichteinfalls würde im Sommer sogar noch die Temperatur im Bus niedrig halten. Da hatte dieses ansonsten vollkommen fantasielose Restverkehrsunternehmen NVV AG mal einen richtigen Lichtblitz.

Ich persönlich habe mich nie durch Werbung an und in den Fahrzeugen gestört gefühlt. Doch diese Art der Werbung stört mich sehr. Ich bin leicht sehbehindert und möchte bei der Fahrt nach draußen schauen. Das geht leider nur sehr schlecht. Ich sehe fast nichts. Wie soll es da erst Fahrgästen gehen, die noch viel schlechter sehen als ich. Und gerade diese Personen sind doch auf einen ÖPNV angewiesen.

Was mich auch mal interessieren würde ist die Sicherheit. Die Seitenscheiben der Busse sind Sicherheits-Glasscheiben um diese im Notfall schnelle von innen oder außen einschlagen zu können. Durch diese Folie werden die Scheiben zu einer Art Verbundglasscheibe. Und die schlägt kaum noch jemand ohne schweres Werkzeug ein. Auch im

Falle einer Kriminaltat (was zum Glück nur selten vorkommt), kann von außen nicht mehr beobachtet werden, was im Fahrzeug geschieht. Ich habe meine persönlichen Konsequenzen gezogen und mein Konto bei dieser Bank gekündigt. Der NVV AG habe ich, mit Hinweis auf die beklebten Busse, jede Einzugsermächtigung entzogen (auch für Gas/Wasser/Strom) und überweise das Geld. Das kostet die NVV AG viel Geld, da die Kontrolle des Geldeingangs aufwändig ist. Hätte ich mein Ticket2000 bei der NVV AG, würde ich es kündigen und mir einen anderen Anbieter suchen (z.B. DB AG).

Wenn das noch weitere Fahrgäste machen, würde das die NVV mehr Geld kosten, als diese Werbung bringt. Wichtig ist aber bei Änderungen immer der Hinweis auf diese Art der Werbung.

Was mich **interessieren** würde, ist wie die **Leser** des Niers-Infos und **Mitglieder des VCDs** diese Sache sehen. Schreiben Sie mir doch mal Ihre Meinung über dieses Thema. Lohnt es sich als Verein der NVV AG und auch den Werbenden entsprechend gegenüber stärker aufzutreten?

Mein Postanschrift und eMail-Adresse entnehmen Sie bitte dem Impressum auf der letzten Seite. Ich bin auf **Ihre Meinung** gespannt.

Roland Stahl

## Kurzmeldungen

### **Nachtrag zum Artikel „Einst und Jetzt“ in NI17**

Im letzten NI waren zwei Bilder vom Bahnhof Mönchengladbach als Vergleich bzgl. der heutigen Vegetation zwischen den Gleisen. Im Rahmen der Maßnahmen zur besseren Pünktlichkeit im Herbst 04 hat die Bahn den Bewuchs zwischen und in den Gleisen entfernt. Heute sieht es fast wieder wie vor 20 Jahren aus. Auch die privatisierte Bahn hat feststellen müssen, dass nicht alles, was früher gemacht wurde, überflüssig war.

### **Erweiterung des Flughafens Mönchengladbach ein Zukunftsprojekt?**

Top-Manager von Lufthansa (Thomas Kropp), Air Berlin (Joachim Hunold) und LTU (Jürgen Mosbach) haben beim Airline Gipfel der WZ in Düsseldorf festgestellt: "Es gibt zu viele Kleinflughäfen in NRW, die sich gegenseitig kannibalisieren." Langfristig sehen sie nur für die Großflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn sowie für den Flughafen Münster/Osnabrück die Chance zum überleben. (Bericht in der WZ vom 11.11.2004)

Vor diesem Hintergrund müssen sich die Politiker in Mönchengladbach wieder einmal fragen lassen, welche Träume sie eigentlich träumen. Der Flughafen hier soll ausgebaut werden, obwohl die Experten den Tod der Kleinflughäfen voraussagen. Und nicht nur die Experten geben den Kleinflughäfen keine Chance, die Realität in Weeze weist doch in die gleiche Richtung.

Aber in Mönchengladbach soll ausgebaut werden. Wenn Verluste auftreten, wird sie mal wieder der Bürger tragen. Über die Steuergelder und über die Beiträge an die NVV.

Am 17.11.04 wurde bekannt, dass auch jetzt der letzte Passagierflieger sich vom Flughafen Mönchengladbach zurückzieht. Die Verbindung nach Heringsdorf wird eingestellt.

### **Schnellbusse im neuen Fahrplan**

Zum 10. Januar 2005 soll zwischen Mönchengladbach und Erkelenz die **neue** Schnellbuslinie **SB81** in Betrieb genommen werden. Im Stundentakt werden in Zusammenarbeit zwischen VRR und AVV Montags bis Freitags die Busse von Mönchengladbach Hbf. über Rheindalen nach Erkelenz verkehren. Zwischen 6:21 und 19:21 ab MG Hbf bzw. Erkelenz Bahnhof in 47 Minuten zum Ziel. Für ein Schnellbus ist das nicht gerade schnell. Aber durch einen Umweg über die Schorchwerke und Geneicken Bf. braucht der Bus schon 16 Minuten zwischen MG Hbf und Marienplatz. Dafür braucht der Bus nur 8 Minuten von dort dann bis Rheindalen.

Die **SB83** fährt am Samstag bis ca. 20.00 Uhr. Diese Linie ist sehr erfolgreich und hat viele Fahrgäste.

Die **SB88** fährt nun stündlich (anstatt alle 2 Stunden). Dafür aber nicht mehr am Samstag.



# Termine

## **Sitzungen des Kreisverbandes Mönchengladbach-Grenzland:**

Die nächsten Termine:

26. Januar	Bahnhofsgaststätte Mönchengladbach Hbf
23. Februar	St. Tönis Gaststätte Haus Wirichs, Hochstraße 21
23. März	St. Tönis Gaststätte Haus Wirichs, Hochstraße 21
27. April	Bahnhofsgaststätte Mönchengladbach Hbf

Jeweils um 19:30Uhr.

## **Impressum:**

### **VCD-Kreisverband Mönchengladbach/Grenzland**

1. Vorsitzender  
Ruprecht Beusch  
Kirchstraße 2  
47918 Tönisvorst  
Tel./Fax: 02151/790739  
eMail: [r.beusch@gmx.de](mailto: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: [Roland.J.Stahl@t-online.de](mailto:Roland.J.Stahl@t-online.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 for Windows) und können auf Diskette oder per E-mail (an [Roland.J.Stahl@t-online.de](mailto:Roland.J.Stahl@t-online.de)) gesendet werden.

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