



# VCD

Ausgabe 22  
Dezember 2006

## NIERS-Info

### Informationen für den VCD Kreisverband Mönchengladbach / Grenzland



Gemeinschaftsstand VCD und PRO BAHN in Kaldenkirchen am 13.8.2006

#### **Inhalt:**

Grußwort  
Berlins neuer Hauptbahnhof  
Renovierungsarbeiten in  
Mönchengladbach  
RRX kommt  
Verträglich Reisen  
125 Jahre ÖPNV in Mönchengladbach!

ATTAC-Argumente gegen den  
Börsengang der DB  
Bahnhofsfest in Kaldenkirchen  
Fahrt ins Siemens-Versuchscenter  
Kurzmeldungen  
Termine



## Grußwort

Liebe Leute,

der Klimawandel ist unter dem Druck der alarmierenden Tatsachen nicht mehr zu übersehen oder abzustreiten. Ich will hier nicht das Editorial und den Titel der fairkehr-Ausgabe vom August-September wiederholen, jedoch bei der Gelegenheit des Grußwortes eindringlich darauf hinweisen. Es ist, Gott sei Dank, mittlerweile so, dass nicht mehr der Warner vor der Klimakatastrophe als miesepetriger Schwarzmaler belächelt wird, sondern umgekehrt derjenige, der die sich abzeichnende Bedrohung ableugnet, sich als weltfremder Spinner unglaubwürdig macht.

Was geht das nun den VCD und speziell unseren Kreisverband an? Während der CO<sub>2</sub>-Ausstoß der privaten Haushalte und der Industrie, wenigstens in Europa anfängt zu sinken, steigt er im Verkehr weiter an und konterkariert die angestrebte Verringerung. Verkehrsvermeidung und Umsteigen auf umweltfreundliche Fahrzeuge ist angesagt, und ist auch möglich, ohne

die Lebensqualität zu senken. Wozu brauchen wir zusätzlichen Luftverkehr und in Mönchengladbach einen größeren Flughafen? Wozu brauchen wir noch mehr Kraftfahrzeugstraßen, die noch mehr Autoverkehr hervorrufen? Was wir brauchen ist z.B. eine Förderung des ÖPNV, und unser Kreisverband ist mit seiner Mitarbeit an der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für Mönchengladbach daran beteiligt.

Zum Schluss, ich weiß, dass ich mich wiederhole, bitte ich Sie, teilen Sie uns Ihre Gedanken zur Verwirklichung eines menschen- und umweltfreundlichen Verkehrs schriftlich, mündlich, am besten bei unseren monatlichen Treffen im Krefelder Hof in Mönchengladbach mit. Wir kommen aber auch gern zu Ihnen.

Vorstand und Redaktion wünschen eine ruhige, erholsame Weihnacht und einen kraftvollen Start ins neue Jahr.

Ruprecht Beusch

## Berlins neuer Hauptbahnhof

Ein überflüssiges Meisterwerk  
Ich will hier nicht lange argumentieren, weshalb ich den neuen Berliner Hauptbahnhof für überflüssig halte; vielleicht fühlt sich der eine

oder andere Leser bemüßigt, das im Niers-Info darzulegen oder auch zu widerlegen.

Ich will versuchen, Ihnen den Bahnhof als Meisterwerk nahe zu

bringen, denn das ist er in der Tat. Die schiefwinklige Kreuzung der schon lange vorhandenen Ost-West-Linien über dem Straßenniveau mit den tief unten liegenden Gleisen in Nord-Süd-Richtung ist aufgenommen in der Durchdringung der beiden Gewölbe, wobei man da nicht an finstere Keller sondern eher an das Himmelsgewölbe denken sollte. Das längere ist die Überdachung der oberen Bahnsteige, das kürzere, in gleicher Höhe, überdeckt die auf Straßenniveau liegende Fußgängerpassage vom Nord- zum Südausgang und setzt sich darüber hinaus in die Vordächer fort. Die Höhe addiert sich, zunächst das Erdgeschoss, auf ein Zwischengeschoss folgt die obere Bahnsteigebene, dann erst erhebt sich darüber die gewölbte Überdachung. So ergibt sich bei entsprechender Breite eine sehr große, beeindruckende Empfangshalle, durch die man ohne Benutzung eines konservativen Fußgängertunnels auf die Bahnsteige, oben wie unten gelangt. Die Kreuzung wird noch betont und gefasst durch die 4 Türme an den einspringenden Ecken. Die Fußgängersteige, das sind natürlich gleichzeitig die Decken wirken selbst bei üppiger Breite wie Emporen. Das ganze Gebäude wird dadurch durchschaubar und ist im ganzen zu erfassen. Service, Gastronomie und sonstige Geschäfte sind im oberen und unteren

Zwischengeschoss und im Erdgeschoss untergebracht, die Bahnsteige in der oberen und unteren Ebene; so hat man nicht den Eindruck, sich in einem Konsumtempel mit angeschlossener Bahnstation zu befinden

Die ablesbare Konstruktion besteht weitgehend aus Stahlfachwerk, ausgefacht mit transparentem Material, mit Glas; häufig sind schlanke Zugglieder anstelle von schweren Druckgliedern eingebaut. So wirkt der Hauptbahnhof trotz der riesigen Dimensionen elegant und keineswegs schwer und erdrückend.

Bei einem so großen Bauwerk fehlt auch nicht, wie so oft der Streit zwischen dem Bauherrn und dem Baumeister. Der Architekt, Herr Gerkan wollte die obere Bahnsteigüberdeckung noch länger herausziehen und auch im Untergeschoss noch Gewölbe entsprechend der Kreuzung einbauen. Der Streit eskalierte so weit, dass ein anderer Architekt mit dem Weiterbau beauftragt wurde und Herr Gerkan Hausverbot erhielt. Der ließ sich das nicht gefallen hat geklagt und Recht bekommen.

Lassen Sie sich durch die Quereilen und Lächerlichkeiten nicht die Akzeptanz des meisterlichen Bauwerks verderben. Wenn Sie mit der Bahn nach Berlin kommen, nehmen Sie sich etwas Zeit, um den Bahnhof zu erfassen, schauen Sie von oben durch die 5 Ge-



schosse nach unten, beziehungsweise von unten nach oben, treten Sie im oberen Zwischengeschoss an den 4 einspringenden Ecken neben den Türmen nach draußen und sehen Sie sich die Stadt an, damit Sie wissen, wo Sie sich befinden. Gehen Sie aus dem Südeingang hinaus, setzen Sie sich,

etwa 30 m weiter auf die Terrasse von „Hamlet Coffee Bar“ und begucken Sie den Bahnhof von außen, betrachten Sie, hinter dem Gastraum die dort ausgestellten Wettbewerbsergebnisse für die Bebauung des Umfeldes.  
Ruprecht Beusch

## **Renovierungsarbeiten in Mönchengladbach**

Nachdem die Arbeiten im Personentunnel in Mönchengladbach seit Juni 2005 nur sehr schleppend verliefen, ist das Ganze am Ende innerhalb weniger Wochen fertiggestellt worden. Was so eine Hockey-Weltmeisterschaft alles ausmacht. Der Einbau der Aufzüge erfolgte in nur 2 Wochen. Die Dauer der Baumaßnahmen war unverhältnismäßig lang. Wäre der komplette Umbau in der Geschwindigkeit der letzten 3 Wochen verlaufen, wäre die ganze Sache in 4 und nicht 14 Monaten erledigt gewesen und die zum Teil erheblichen Zumutungen für die Fahrgäste auf ein Minimum beschränkt worden. Neben den Aufzügen wurden auch die jeweiligen Treppenaufgänge neu gebaut, der Boden des Personentunnels komplett erneuert sowie viele neue Hinweisschilder angebracht. Über dem Eingang prangt jetzt 'Hauptbahnhof'. Auch wurden die Wände

des Personentunnels von den Wasserspuren gereinigt. Aber so wie es aussieht war es das jetzt auch mit der Renovierung in Mönchengladbach. Ob sich was an der Haupthalle tut steht weiterhin in den Sternen.

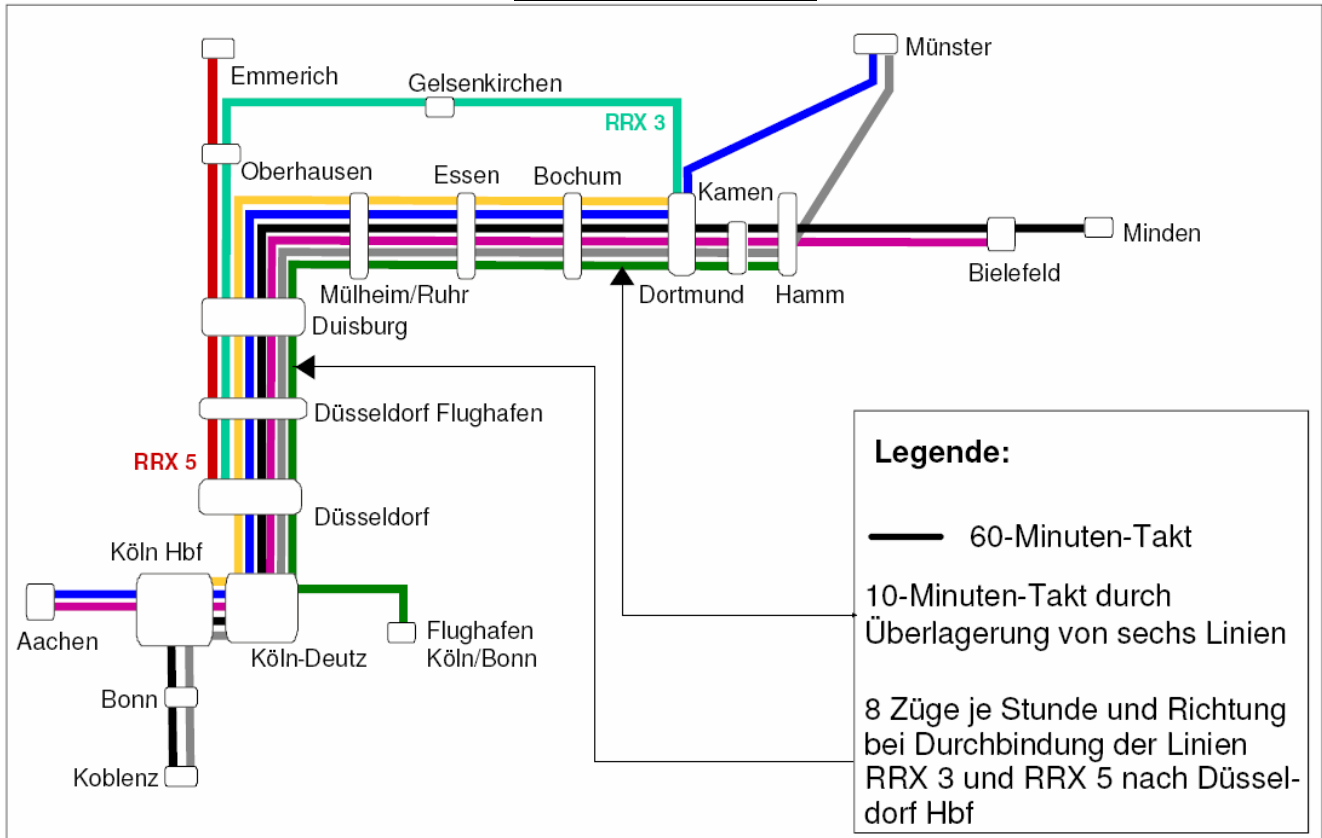
Auch ist der Bahnhof jetzt zum ‚Nichtraucherbahnhof‘ erklärt worden. Aber das Ganze ist wieder mal total halbherzig angegangen worden. Zwar hängen in vielen Vitrinen Hinweise darauf, aber ich muss gestehen, auch ich habe die anfangs übersehen. Die Raucherbereiche befinden sich sehr gut versteckt auf den Bahnsteigen. Keine Hinweisschilder auf den Bahnsteigen oder im Personentunnel weisen darauf hin. Nur am Aschenbecher ist ein kleines Schild angebracht. Das führt dann dazu, dass sich nur wenige daran halten. Ich glaube, bei vielen aus Unwissen.

Auch die Positionierung der Raucherbereiche zeigt, dass das eine reine Alibimaßnahme ist: Auf den Bahnsteigen in Richtung Rheydt. An fast allen Tagen im Jahr weht der Wind aus dieser Richtung, so

dass sich der Qualm und Gestank der Raucher über den ganzen Bahnsteig verteilt. Da wird der Nichtraucherchutz vollkommen ad absurdum geführt.

Roland Stahl

## RRX kommt



Unter dem Kürzel RRX (Rhein-Ruhr-Express) soll bis 2015 eine Schnellverkehrslinie im 15 Minutentakt zwischen Dortmund und Köln aufgebaut werden. Mit neuen Zügen und teilweise Streckenneubau soll die vollkommen überlastete Rhein-Ruhr-Schiene ein attraktives Zugangebot im Nahverkehr bekommen. Verlängerungen der Züge über die Endpunkt hin-

aus bieten dann vielen größeren Städten außerhalb des Rhein-/Ruhr-Ballungsraums guten Anschluss. Wie aber die Grafik darstellt, ist der linke Niederrhein, wie immer, außen vor. Auch die stark frequentierte Wupperschienen ist nicht in der Planung vorhanden. Hier gibt es aber Hinweise auf eine 2. Ausbaustufe.

Roland Stahl



## Verträglich Reisen

Unter diesem Titel gibt die Redaktion von fairkehr, der Zeitung unseres Bundesverbandes, einmal im Jahr ein interessantes Magazin heraus. Es werden europäische Reiseziele vorgestellt, die umweltverträglich besucht und bereist werden können.

Im Magazin des Jahres 2006 wird z.B. vorgestellt:

- Salzgewinnung in Dänemark
- Radfahren von Insel zu Insel in Kroatien,
- Radeln nach Zählen in Belgien,
- Naturparks in Deutschland,
- der 2. Nationalpark der Schweiz
- Urlaub im Grenzland Jura Schweiz/Frankreich
- Italien: Campingurlaub in den Cinque Terre

Tourismus-Politik ist ein weiterer Schwerpunkt des Magazins. Themen sind hier zum Beispiel:

- Urlaub ohne Auto und Flugzeug,
- Öko-Camping

Im Reise-Service-Teil findet man dann kleine und große Angebote rund ums umweltverträgliche Reisen, eine Liste mit ausgezeichneten Reiseveranstaltern und Hotels, Gasthöfe und Ferienwohnungen mit ökologischen Auszeichnungen. Wer also das Motto „verträglich Reisen“ umsetzen will, findet in dem Magazin viele Tipps, Hinweise und Angebote.

Das Magazin kostet 3,90€. Im Internet findet man die Bestelladresse unter [www.vertraeglich-reisen.de](http://www.vertraeglich-reisen.de).

Martin Asbeck

## 125 Jahre ÖPNV in Mönchengladbach!

Immerhin! Die NVV AG hat tatsächlich gemerkt, dass in Mönchengladbach seit nunmehr 125 Jahren ÖPNV betrieben wird.

Im Rahmen eines Stadtgrenzenfestes gab es dazu auch eine öffentliche Veranstaltung. Und ein Linienbus wurde zum Anlass mit Motiven alter Fahrzeuge beklebt. Von oben bis unten. Voll über die Scheiben. Hier kann dann der

Busbenutzer direkt sehen, welchen Stellenwert er bei der NVV AG hat - nämlich keinen!

Aus dem Fahrzeug heraus sieht man nur von wenigen Plätzen nach draußen. Ansonsten versperrt die Folie die Sicht weitestgehend. Ich bin immer wieder erstaunt, mit welcher Direktheit die NVV AG ihre Beförderungsfälle wissen lässt, dass von Seiten der

NVV AG keinerlei Interesse an einer komfortablen Beförderung hat. Es hat schon eher was mit Transport zu tun.

Passend zum Anlass gibt die NVV AG für nur 6€ ein gebundenes(!) Buch 'Linien und Verbindungen' heraus. Das Buch stellt einen guten Überblick über den ÖPNV in Mönchengladbach und Rheydt dar. Das Preis-Leistungsverhältnis kann nur als sehr gut bezeichnet werden.

Ob sich der Verfasser bei den Titeln für die beiden letzten Kapitel allerdings der Ironie bewusst ist, kann nur vermutet werden.

Die 1960-1980er Jahre werden als 'Die stagnierenden Jahre?' betitelt. In dieser Zeit fand die Stilllegung der Straßenbahn so wie die Zusammenlegung der Stadtwerke

Mönchengladbach und Rheydt statt. Aber auch der Beitritt zum VRR!

Dagegen werden die Jahre seit 1990 als 'Zeiten des Aufbruchs' bezeichnet. Das ist der Zeitraum, in dem die stärksten Ausdünnungen im Fahrplanangebot stattfanden. Der kontinuierliche Kahlschlag des Angebotes seit Mitte der 1990er ist selbst mit bestem Wohlwollen nicht als 'Aufbruch' sondern als 'Abbruch' zu bezeichnen.

Passend dazu auch das Fazit. Aber das sollte jeder selbst in diesem preiswerten und lesenswerten Buch nachschlagen. Erhältlich ist das Buch direkt bei den Kundencentern der NVV AG.

Roland Stahl

## ATTAC-Argumente gegen den Börsengang der DB

**Der globalisierungskritische Verband attac hat auf seiner Internetseite 12 Argumente gegen die Börsengang der Deutschen Bahn AG geliefert. Diese sind durchaus lesenswert:**

**(1)** Der Wert des Bahnbetriebs - vor allem des rollenden Materials (Loks, Waggon, Triebfahrzeuge usw.) liegt bei einem Vielfachen dessen, was beim Verkauf der Bahnverkehrsgesellschaften (DB Regio, DB Reise & Touristik, DB Railion oder Schenker) erzielt werden soll. Es sollen Milliarden Euro verschenkt werden.

**(2)** Alle Privatisierungsmodelle gehen davon aus, dass der Staat nach der Privatisierung ähnliche Summen für das System Schiene ausgeben muss wie vor der Privatisierung. Im Fall einer Bahnprivatisierung ist der Einfluss auf die Verwendung dieser Gelder allerdings weit geringer als heute. Also: Gleiche Staatsknete - weniger Einfluss.

**(3)** Alle Privatisierungsvarianten gehen davon aus, dass der Fernverkehr und der Nahverkehr im Verkehrsmarkt Marktanteile verlieren. Das heißt: Auch die Betreiber der Privatisierung sagen, dass mit einem Börsengang der DB



AG die Schiene weiter im Verkehrsmarkt an Boden verlieren wird.

**(4)** Mehr als bei den konkurrierenden Verkehrsträgern Straße und Luftverkehr sind im Schienenverkehr die Verkehrsmittel (Loks, Waggon, Triebfahrzeuge usw.) eng mit der Schiene verzahnt. Kommt es zu einer Trennung, so werden Standards von Service und Sicherheit gefährdet. Darüber hinaus führt die Trennung zu neuen Synergieverlusten.

**(5)** Private Investoren rechnen mit zehn und mehr Prozent Kapitalrendite - mehr als das Vierfache der aktuellen Gewinne der DB AG. Da unter den gegebenen Bedingungen relevante Steigerungen im Schienenverkehr nicht erwartet werden, können solche Renditen nur erzielt werden: durch Mehreinnahmen bei den Fahrgästen (Fahrpreiserhöhungen), durch weniger Service für die Fahrgäste, durch weniger Personal und niedrigere Arbeitseinkommen und durch (abgepresste) höhere Subventionen. Real wird es wohl einen Mix aus all dem geben.

**(6)** Private Bahnbetreiber werden sich auf diejenigen Strecken konzentrieren, die die höchste Rendite abwerfen. Sie werden im Umkehrschluss solche Strecken, die niedrige Renditen bringen, ausdünnen oder nicht mehr betreiben bzw. sie werden Bund und Länder und Kommunen zu höheren Unterstützungsleistungen erpressen, wenn auf diesen ein weiterer Betrieb aufrecht erhalten werden soll.

**(7)** Private Bahnbetreiber haben oft eine Verbesserung des Services mit sich. Allerdings handelt es sich bei manchen dieser erfolgreichen „priva-

ten“, Bahngesellschaften um Betreiber, die sich ebenfalls in öffentlichem Eigentum befinden. Dezentrale Formen des öffentlichen Eigentums sind oft von Vorteil gegenüber einer zentralisierten „Staatsbahn“. Entscheidend ist, dass sich die erfolgreichen „rein privaten“ Betreiber im Personenverkehr so gut wie ausschließlich im Bereich des Nahverkehrs finden, dort wo rund 70 Prozent der entstehenden Kosten durch Steuergelder (Regionalisierungsmittel) finanziert. Es ist unternehmerisch keine Leistung, bei 70 Prozent garantierten Staatszuschüssen gewinnbringend zu wirtschaften.

Im übrigen legt es jedes vernünftige Marketing nahe, am Beginn eines solchen Engagements „gut Wetter“, zu machen - u.a. indem im Wortsinn „Farbe in den Betrieb“, gebracht und die Züge neu lackiert oder einige Nettigkeiten (wie aushängende Zeitungen, Café im Zug usw.) geboten werden. Mittelfristig ist oft bald der Lack ab. Siehe Großbritannien: Das hierzulande öfters gelobte Unternehmen Connex (heute: Veolia) bot in Großbritannien eine derart schlechte Performance, dass die Aufsichtsbehörde es diesem Betreiber zeitweilig untersagte, an neuen Ausschreibungen für Bahnkonzessionen überhaupt teilzunehmen.

**(8)** Private Betreiber richten den Betrieb nach den eigenen Interessen und Bedürfnissen aus. Darunter leiden ein einheitlicher Fahrplan, einheitliche Tarife, einheitliche soziale und Sicherheits-Standards. Im Ergebnis bekommen wir einen Flickenteppich auf all diesen Ebenen. Wird aber all das „reguliert“, dann gibt es keinen Wett-



bewerb mehr. Doch genau dies soll ja angeblich Zweck der Übung sein.

**(9)** Das Kapital, das allein im Eisenbahnbetrieb - ohne das Netz - angelegt ist, hat einen Wert von rund 40 Milliarden Euro. Solche Anlagen amortisieren sich in 10 bis 20 Jahren. Eine betriebswirtschaftlich korrekte Gewinn- und Verlustrechnung müsste jährlich mindestens zwei Milliarden Euro an Abschreibungen (Kosten) auf das rollende Material buchen. Entsprechend müssten große Rückstellungen angelegt werden, um bei Eintreten des technischen Verschleißes der Anlagen diese vernutzen Anlagen (Loks, Triebfahrzeuge, Waggonen) neu beschaffen zu können.

Private Investoren wollen jedoch kurzfristig hohe Gewinne und hohe Dividenden erzielen. Sie haben kein Interesse an hohen (Abschreibungs-)Kosten. Ob in zehn oder zwanzig Jahren ausreichend Rückstellungen da sind, um z. B. die ICE-Flotte zu erneuern, ist für sie nicht von Interesse.

Bei privaten Investoren droht, dass sie auf Verschleiß fahren und sich nach zehn oder fünfzehn Jahren verabschieden. Der Staat kann dann prüfen, ob das System Schiene durch eine Investition von Dutzenden Milliarden Euro reaktiviert werden kann.

**(10)** Grundsätzlich gibt es auf der Schiene systembedingt keinen klassischen Wettbewerb, wie es ihn auf der Straße, in der Luft und im Binnenwasserverkehr gibt. Die enge Verzahnung des Rad-Schiene-Systems lassen private Betreiber kaum direkt untereinander konkurrieren. In der Regel erhalten private Betreiber Konzessionen für ein

bestimmtes Netz, eine bestimmte Strecke und dies für einen festgelegten Zeitraum. Es kommt zur Bildung von regionalen Monopolen und meist bald zur Konzentration unter den privaten Betreibern, so dass es Oligopole im Gesamtnetz und Monopole in Teilnetzen gibt. Damit gibt es die erhofften Vorteile eines echten Wettbewerbs nicht: Das Gegenteil ist der Fall: Die Verkehrsnutzer werden abhängig von der Willkür der privaten Oligopolisten und Monopolisten.

**(11)** Wenn einzelne private Betreiber in indirekte Konkurrenz zueinander treten, dann findet der tatsächliche Wettbewerb in der Regel im Bereich des Sozialdumpings statt. Dies ist bereits heute dort zu beobachten, wo Strecken und Netze ausgeschrieben werden. Der Druck auf die Löhne der Beschäftigten hat sich deutlich erhöht, obgleich deren Arbeitseinkommen an der unteren Skala vergleichbarer Berufsgruppen liegt. Sozialdumping steht auch in Widerspruch zu den Interessen der Fahrgäste, für die dies mit einem weiteren Abbau von Service und Sicherheit verbunden ist.

**(12)** Der Verkauf des Bundeseigentums an der DB AG muß unter den Bedingungen eines Verkehrsmarkts, der vom Auto und vom Flugzeug beherrscht wird, zum Einstieg von Investoren verlocken, die direkte Konkurrenzinteressen vertreten. In Großbritannien stiegen in großem Maßstab Busgesellschaften (u.a. Stage Coach) und Airlines (Virgin) als Bahnbetreiber ein. Damit wird der Schienenverkehr nach den Interessen der Konkurrenz gelenkt.



## **Bahnhofsfest in Kaldenkirchen**

Wie bereits im Vorfeld im NI berichtet, fand am 13. August 2006 anlässlich des 140jährigen Bestehens der Eisenbahnverbindung Mönchengladbach – Kaldenkirchen – Venlo im Bahnhof Kaldenkirchen ein großes Bahnhofsfest statt. Es war eingebunden in ein Stadtfest, mit dem die frühere Stadt Kaldenkirchen (jetzt Nettetal) ihre 800jährige Erwähnung feierte.

Die Rheinische Post berichtete, dass das große Bahnhofsfest die Herzen von jungen und alten Eisenbahnliebhabern höher schlagen ließ. Vor den vielen Lokomotiven, in die die Besucher mal einen Blick riskieren durften, bildeten sich lange Schlangen. Zweifellos war das Eisenbahnfest ein Höhepunkt der Kaldenkirchener Feierlichkeiten. Das Aufgebot an alten Loks und Waggons aus dem DB-Museum Koblenz und dem Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein war beeindruckend. Fernsehen und professionelle Eisenbahnfotografen, bundesweit an den Niederrhein angereist, zeigten sich begeistert. Im Empfangsgebäude des Bahnhofs drehten kleine Züge auf Spur H0 ihre Runden, im Eisenbahnersportheim hatten niederländische Modellbahner ihre Modulanlagen aufgebaut. Auf der Ladestraße des Güterbahnhofs

gab es eine große Fahrzeugschau. Bundeswehr, Bundespolizei, Zoll, THW, Rotes Kreuz usw. hatten Fahrzeuge, Ausrüstung und sogar einen Hubschrauber ausgestellt. Eisenbahnsouvenirs wie Lokschilder, Kursbücher, alte Fahrpläne, Modellbahnzubehör rundeten das Angebot ab. Auch der Bahnpostwagen und die Führerstandsmittfahrten zum Ablaufberg verzeichneten einen großen Andrang.

Auf der großen Veranstaltungsbühne vor dem Empfangsgebäude gab es verschiedene Darbietungen und natürlich auch die obligatorische musikalische Unterhalten. An einer Podiumsdiskussion zum Thema Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs am Niederrhein nahmen neben den Landes- und Bundespolitikern, Herr Hussmann vom VRR und Lothar Ebbers von PRO BAHN teil. Die Moderation wurde von der Rheinischen Post geleitet. Aber auch auf den Bahnsteigen kam die musikalische Unterhaltung nicht zu kurz. Bei der Einfahrt des Weltmeisterzuges von 1954 fehlten lediglich die Helden von Bern. Dank der Unterstützung der Stadt Nettetal konnten wir unseren Gemeinschaftsstand mit PRO BAHN unter dem Zeltdach der städtischen Netteagentur aufbauen. Unsere Informationen fanden reges

Interesse und dank des Engagements unserer aktiven Mitglieder war unser Stand auch stark besetzt. Selbst niederländischen Festbesuchern konnten wir Rede und Antwort stehen.

Bei herrlichem Sommerwetter lag die Zahl der Besucher nach Angaben des veranstaltenden Bürgervereins bei knapp 20.000. Für den VCD Kreisverband und die Bezirksgruppe Mönchengladbach/Kreis Viersen des PRO

BAHN Regionalverbandes Niederrhein war die Teilnahme am Kaldenkirchener Bahnhofsfest ein voller Erfolg.

Ein Bilderschau hat der Bürgerverein im Web unter [www.bahnhofsfest-kaldenkirchen.de](http://www.bahnhofsfest-kaldenkirchen.de) zur Verfügung gestellt.

Klaus Ossmann  
Kaldenkirchen

## Fahrt ins Siemens-Versuchscenter

Der Jahresausflug unseres Kreisverbandes soll uns am Samstag, den 17.3.2007, zum Siemens Versuchsgelände nach Wildenrath führen. Geplant ist, dass wir uns etwa um 9.00 Uhr in Mönchengladbach am alten Busüberlandbahnhof treffen, mit einem Bus nach Wildenrath fahren und dort das Siemensgelände besichtigen. Die Besichtigung wird etwa bis 13 Uhr dauern, daran soll sich ein ge-

selliger Teil anschließen, dessen Verlauf noch in Planung ist.

Wer Interesse an der Fahrt hat, möge sich bitte möglichst bald melden bei:

Martin Asbeck

Tel. 02166-86398

e-mail: [fasbeck@arcor.de](mailto:fasbeck@arcor.de)

Wir werden den Interessenten dann das endgültige Programm und einen verbindlichen Anmelde-termin mitteilen.

## Kurzmeldungen

### **Fahrradstation Rheydt Hbf.**

Im September ist am Bahnhof in Rheydt eine bewachte Fahrradstation eröffnet worden. Hier können Fahrräder trocken und geschützt untergestellt werden.

### **Wenger Kürzungen als erwartet**

Zum Fahrplanwechsel sind in der Region die Kürzungen gekürzt worden. Die angekündigten Zugstreichungen auf der RE4 wurden nicht vollzogen. So bleibt es nur bei den 6 wegfallenden Zugpaaren bei der RB27 über Mittag.



# 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. Dezember 2006 in St. Tönis	25. April 2007
24. Januar 2007	23. Mai 2007
28. Februar 2007	27. Juni 2007
28. März 2007 (JHV)	

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

**27.12.2006 Jahresabschluß Haus Wirichs, Hochstraße 21, St. Tönis**  
**17.3.2007 Besuch des Siemens Versuchszentrum in Wegberg-Wildenrath. Siehe Ankündigung im Text**  
**28.3.2007 Jahresversammlung (Einladung erfolgt rechtzeitig)**

## **Impressum:**

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

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

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

Stellvertretender Vorsitzender  
Roland Stahl  
Myllendonker Straße 52  
41065 Mönchengladbach  
Tel.: 02161/650914  
e-Mail: [vcd@mg-stahl.de](mailto:vcd@mg-stahl.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 Ruprecht Beusch senden. Vorformatierte Beiträge sind willkommen und können per E-mail (an [niersinfo@mg-stahl.de](mailto: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.