



VCD

Ausgabe 26
April 2009

NIERS-Info

Informationen für den VCD Kreisverband Mönchengladbach / Grenzland

The screenshot shows the homepage of the VCD Kreisverband Mönchengladbach-Grenzland. At the top left is the VCD logo (Verkehrsclub Deutschland). To its right is a banner image of people walking on a crosswalk with the text 'Kreisverband Mönchengladbach-Grenzland'. Below the banner is a navigation menu with items: 'Der VCD im Grenzland', 'Themen/Aktuelles', 'Niers-Info', 'Termine', 'Kontakt', 'Formular', and icons for home, search, and RSS. A search bar with the text 'suchen' is located below the menu. On the left side, there is a green sidebar with the text 'zum Bundesverband' and the VCD logo. The main content area has the heading 'VCD Kreisverband Mönchengladbach/Grenzland' and a welcome message: 'Willkommen auf der kleinen Internetpräsenz des VCD Kreisverbandes Mönchengladbach/Grenzland'. It states that the site is not highly professional but provides an overview of the club's work. It mentions that besides 'Termine', all issues of 'Niers-Info' are available as PDF files. A note at the bottom asks for feedback on the site's construction and provides a 'Meldungsformular' link.

Ausschnitt aus Startseite unseres neuen Internetauftritts

Inhalt:

Grußwort
Ruprecht Beusch feiert 80. Geburtstag
Sackgasse Auto
Aktion Mobilfibel
Zustand des Bahnhofs Rheydt-
Odenkirchen
Internet-Auftritt
Neue Buslinie 014

Abgehängt
L19n
Verkehrsentwicklungsplan MG
Regiobahnverlängerung
Ein Jubiläum?
Termine
Einladung zur Jahresversammlung



Grußwort

Liebe VCD-Mitglieder,
mit großen Schritten geht das *Krisenjahr* 2009 voran. Unsere Mitgliederversammlung 2009 steht für Ende Mai an. Ich lade Sie hierzu herzlich ein (Einladung siehe letzte Seite). Ich freue mich auf Ihr Kommen!

Nachdem es in den letzten Jahren im Gebiet unseres Kreisverbands aus VCD Sicht wenig Neues gab, so gibt es 2009 neue Themen:

- Überlegungen zur Verlängerung der Regiobahn von Kaarst nach Viersen und Venlo
- Verkehrsentwicklungsplan MG
- VVR-Verkehrsentwicklungsplan 2009
- Ab Dezember 2009 gibt es mit Keolis einen neuen Betreiber der RE13 (Hamm – Venlo)

Neben diesen *externen* Themen gibt es auch intern etwas Neues: Wir haben nun einen kleinen Internet-Auftritt.

Zu allen diesen Themen gibt es im Heft Artikel.

Ganz übergeordnet gibt es auch weiterhin wichtige Themen wie z.B. die *Verschrottungsprämie*. Darüber soll in diesem Heft nicht berichtet werden. Aber solch ein Thema ist natürlich auch Diskussionsgegenstand unserer monatlichen Treffen im ‚Krefelder Hof‘. Es würde mich freuen, wenn dort auch einige Mitglieder mehr als nur die wenigen Aktiven hinkommen würden.

Ihr Roland Stahl

Ruprecht Beusch feiert 80. Geburtstag

Unser langjähriger 1. Vorsitzender ist im März 2009 80 Jahre alt geworden. Ich möchte ihm im Namen des gesamten VCD Kreisverbandes ganz herzlich dazu gratulieren. Ruprecht war über lange Jahre die Stütze unseres Vereins. Ohne ihn würde es den Kreisverband Mönchengladbach/Grenzland gar nicht mehr geben, nachdem es am Anfang des Jahrzehnts Bestrebungen dazu gab, denen von ihm mit viel Energie entgegengewirkt wurde. Hoffentlich wird er

uns noch viele Jahre bei guter Gesundheit mit Rat und Tat beistehen.

Neben dem VCD hat Ruprecht noch vieles andere ehrenamtlich gemacht. So baut er seit 39 Jahren bei Wind und Wetter jeden Samstag vor dem Rathaus in St. Tönis einen Stand des ökumenischen „Eine Welt“-Arbeitskreises auf und verkauft Schokolade, Kaffee und Tee. Im Kirchenchor ist er seit über 50 Jahren. Diese beiden nur als Beispiele für sein langes Wirken. Roland Stahl

Sackgasse Auto

Vor 125 Jahren wurde das Automobil erfunden, und es sollt den Menschen, zumindest denen, die es sich erlauben konnten, das Leben erleichtern. Auch schaffte es durch Herstellung und beruflichen Gebrauch durch Chauffeure Ar-

beitsplätze. So weit, so gut, und man hätte die Automobilwirtschaft dem Markt überlassen können.

Aber spätestens mit dem dritten Reich entwickelte sich das Auto, das dem Menschen zur Fortbewegung dienen

sollte, zu einem Ding, nach dem sich der Mensch zu richten habe, zumindest der deutsche Mensch. In der Reichsgaragenordnung, gültig bis in die 60-er Jahre heißt es: „Die Förderung der Motorisierung ist das vom Führer und Reichskanzler gewiesene Ziel.“ Das 3. Reich und den Führer haben wir –Gott sei Dank- überstanden, das von ihm gewiesene Ziel wird, wenn auch aus anderen Gründen, mehr denn je verfolgt.

Nach den Entbehrungen des Krieges trat nun an die Stelle der Staatsvergötzung das Streben nach stetig fortschreitendem Wohlstand, nach immerwährendem Wirtschaftswachstum, und eines der Symbole dieser Entwicklung ist zweifellos, und von der Mehrheit der Bevölkerung anerkannt, das Automobil. Die Förderung von Seiten der Politik über den regulierenden Markt hinaus ließ deshalb nicht auf sich warten, und die raffinierte Werbung der Autoindustrie tat ein Übriges, um den individuellen Autoverkehr von einem dienenden zu einem beherrschenden System zu machen. Dabei wurde eine enorme Überkapazität aufgebaut, mit deren Folgen wir jetzt zu kämpfen haben.

Die Straße, die für alle da sein sollte, wird vom Autoverkehr usurpiert. Man sieht dort eher 10 Autos als ein Kind, denn die Kinder, wenn sie schon einmal

aus dem Haus gelassen werden, haben sich in Reservaten, genannt Spielplätze aufzuhalten. Im Städtebau hat die Anlage von Parkplätzen oberste Priorität, und wenn wirklich einmal im Rahmen der Planung ein paar wegfallen, ist das Geschrei groß. Die Kosten für die Parkplätze haben nicht etwa die Verursacher, die Autokäufer aufzubringen, sondern die Erbauer von Betriebsstätten Wohnungen, die über die an die Baugenehmigung gekoppelte Pflicht zum Garagen- bez. Abstellplatz bau zur Kasse gebeten werden, selbst dann, wenn die Bewohner überhaupt nicht Autofahren. Als erstrebenswert wurde sogar die „autogerechte Stadt“ propagiert. Ich frage mich, ob es ein Fortschritt ist, wenn ein Mensch das 10-fache seines eigenen Körpergewichts in Bewegung setzt, um von A nach B zu kommen. Dabei werden Kräfte freigesetzt, die 50 und mehr Pferdekraften entsprechen, verbunden mit dem Verbrauch nicht zu ersetzenden Ressourcen und dem Anfall von riesigen Mengen Abgasen.

Dass dieser Trend nicht zu einem guten Ende führen kann, dürfte für jeden vernünftigen Menschen einzusehen sein. Jetzt ist der richtige Zeitpunkt, die Fahrt in die Sackgasse zu beenden.

Ruprecht Beusch

Aktion Mobilfibel

So wird Ihr Kind mobil

Unter diesem Thema hat der VCD-Bundesverband die Mobilitätsfibel herausgegeben.

Wer schon einmal ein Kind zur Grundschule begleitet hat, kennt diese Situation: Vor der Grundschule halten jede Menge Autos, an möglichen und unmöglichen Stellen, entsprechend den Verkehrsregeln oder gegen die Ver-

kehrsregeln. Kinder springen aus den Autos und rennen, natürlich ohne sich besonnen umzuschauen, zum Eingang des Schulhofs.

Könnten die Kinder nicht alle zu Fuß zur Schule kommen? Der Weg ist sicher nicht zu weit, da es in Mönchengladbach zurzeit über 50 Grundschulen gibt und dadurch die meisten Kinder nah genug an einer Grundschule wohnen.

Warum also die „Anreise“ mit dem Auto? Sind es letztlich die Erwachsenen, die ohne nachzudenken die Kinder „eben fahren“?

Hier setzt die Mobilitätsfibel an, sie möchte die Erwachsenen zu Nachdenken bewegen:

- Sie beschreibt, wie Gesundheit und Mobilität der Kinder zusammenhängen.
- Sie klärt über die Vorteile auf, die sich für „mobile“ Kinder ergeben.
- Sie sagt, welche Vorteile es für die Eltern hat, wenn die Kinder selbstständig mobil sind.

Jeweils ein eigener Abschnitt beschreibt, was es für die Kinder heißt:

- Mobil zu Fuß
- Mobil mit dem Roller
- Mobil mit dem Fahrrad
- Mobil mit Bus und Bahn
- Mobil mit dem Auto

Der Service- und Beratungsteil listet Internetseiten und Publikationen des VCD-Bundesverbandes auf, die die Thematik vertiefen oder Aktionen zum Thema zeigen.

Wir vom Kreisverband Mönchengladbach-Grenzland haben 200 Mobilitätsfibel bestellt und im Oktober 2008 jeweils 3 bis 4 Stück an die Grundschulen in Mönchengladbach verschickt. Wir haben den Schulleitungen und Elternpflegschaften angeboten, das Thema in einem Vortrag oder Workshop vor Ort in der jeweiligen Schule zu vertiefen. Leider haben wir nur von einer einzigen Schule eine Rückmeldung erhalten.

Wenn Sie aufgrund dieses Artikels Interesse an der Mobilitätsfibel und/oder an dem Vortrag bzw. Workshop haben, melden Sie sich bitte beim Kassierer (siehe Impressum). Martin Asbeck

Zustand des Bahnhofs Rheydt-Odenkirchen



Bereits seit einigen Jahren verfällt der Bahnhof Rheydt-Odenkirchen zusehends. Seit dort kein Fahrdienstleiter mehr sitzt, fehlt hier jegliche Kontrolle. Eine dringend notwendige Renovierung des gesamten Bahnhofs, einschließlich Höherlegung des Bahnsteigs scheidet

an einer unter Denkmalschutz stehenden Holzdachkonstruktion. Nachdem bereits ein Teil der hölzernen Bahnsteigüberdachung nach einem Brand von der DB AG abgerissen wurde, „rettete“ der Heimatverein Odenkirchen den größeren Teil des noch verbliebenen Dachs, indem er es unter Denkmalschutz stellen ließ. Natürlich wurde erwartet, dass die DB AG den Bahnhof und das Holzdach renoviert. Daran scheint die DB AG jedoch aus Kostengründen nicht interessiert zu sein. Der Bestandschutz für das Holzdach verteuert die Renovierung natürlich erheblich. Das Holzdach wurde zunächst vom Heimatverein, dann noch einmal wesentlich aufwendiger von der DG AG abgestützt, um den gesetzlich vorgeschriebenen

statischen Anforderungen gerecht zu werden. In diesem Zustand gammelt es nun schon einige Zeit vor sich hin. Vermutlich wartet die Bahn darauf, dass das Dach soweit verrottet, dass sein Zustand den Bahnverkehr gefährdet und dann ein Abriss trotz Denkmalschutz möglich wird. Die Leidtragenden dieses Vorgehens sind die Bahnkunden. Der niedrige Bahnsteig behindert vor allem ältere und gehbehinderte Bahnfahrer beim Ein- und Aussteigen. Das gleiche gilt für Bahnfahrer mit Fahrrad oder Kinderwagen. Verschärft wird die Behinderung noch durch die Konstruktion, mit der das Dach abgestützt wurde. Sie ist an vielen Stellen im Weg. Das alte Dach bietet nur unzureichenden Schutz vor Witterungseinflüssen. Stellwände, die vor Wind und Regen, der von der offenen Seite her eindringt schützen könnten, fehlen. Eine Info- bzw. Notrufsäule gibt es auf dem Bahnsteig genau so wenig, wie eine Bahnhofsuhr.

Auch das leer stehende alte Bahnhofsgebäude kommt immer mehr herunter. Durch das undichte Dach dringt Wasser ins Mauerwerk, der Anstrich wirft bereits Blasen und an manchen Stellen fällt bereits der Putz von den Wänden. Ob hierdurch die Bahnkunden gefährdet sind, die auf ihrem Weg zum Bahnsteig direkt an dem Gebäude vorbei gehen, kann sicher nur ein Gutachter entscheiden. Um Einbrüche in das Gebäude zu verhindern, wurden die Fenster und Türen durch Bleche verschlossen. Die gesamte Anlage – Gebäude und Unterführung - sind mit Graffiti beschriftet, an einer Stelle ist der aushängende Fahrplan hierdurch kaum lesbar.

Nachdem es im Bereich des Bahnhofs zu Personenunfällen kam, wurde der Bahnhof verstärkt durch die Bundespolizei kontrolliert und Bahnfahrer die über die Gleise liefen, statt die Unterführung

zu benutzen, gebührenpflichtig verwahrt. Die bis dahin immer stark verschmutzte Unterführung wird jedoch seitdem beinahe täglich gesäubert. Ob dies auf einen Leserbrief von mir zurückzuführen ist, in dem ich die seltenen Alibiaktionen der Bundespolizei anprangerte und gleichzeitig die Herstellung eines begehbaren Zustands der Unterführung forderte, vermag ich nicht zu sagen. Die Veränderung erfolgte jedoch unmittelbar danach. Nachdem anscheinend auch die Verwarnungen nichts genutzt haben – innerhalb zweier Stunden wurden hier beinahe 30 Personen verwahrt, obwohl die häufige Präsenz der Bundespolizei inzwischen bekannt war – wurde der Zugang zum Bahnsteig über die Gleise durch einen Zaun versperrt. Der Fahrkartenverkauf wird im Bahnhof Odenkirchen durch einen neuen Automaten abgedeckt. Seine Benutzerfreundlichkeit beschränkt sich jedoch auf das neue Programm. Der Automat steht völlig ungeschützt im Freien, mit der Front zur Wetterschlagseite. In den frühen Morgenstunden findet man auf dem Bahnsteig häufig Scherben und leere Flaschen. Diese werden zwar meistens im Laufe des Tages entfernt, es deutet jedoch alles darauf hin, dass der Bahnsteig in den Abend- und Nachtstunden zweckentfremdet genutzt wird. Dies ist sicher keine Empfehlung, die Bahn zu benutzen.

Zur Zeit besteht jedoch Hoffnung auf ein Ende des derzeitigen Zustandes. Die Stadt Mönchengladbach steht mit der DB AG in Verhandlung über einen Ankauf des Geländes, auf dem das alte Bahnhofsgebäude steht. Für den Fall, dass die Stadt Mönchengladbach das Grundstück erwirbt, plant sie hier die Einrichtung eines Park-and-Ride-Platzes. Von der Straße (Kohrbleiche) her soll außerdem ein Tunnel für den



barrierefreien Zugang zum Bahnsteig sorgen. Die Treppen sollen erhalten bleiben. Außerdem ist die Aufstellung von Fahrradboxen geplant. Für den weiteren Ausbau ist die DB AG zuständig. Geplant sind hier eine Höherlegung des Bahnsteigs sowie die Schaffung eines barrierefreien Zugangs zum Bahnsteig an der anderen Seite des Tunnels. An Stelle einer Rampe, die keine Wartung benötigen würde, bleibt hier wohl nur ein Aufzug als Lösung, da für eine Rampe der Platz fehlt. Eine Videoüberwachung der Anlage ist wünschenswert, um Wan-

dalismus und Verschmutzung vorzubeugen. Die Bezirksvertretung Odenkirchen setzt sich zur Zeit sehr für die Renovierung des Bahnhofs ein und es besteht die berechtigte Hoffnung, dass es sich hierbei nicht nur um Wahlkampfpropaganda handelt. Ob die denkmalgeschützte hölzerne Überdachung bei einer Renovierung erhalten bleiben kann, muss die Zukunft zeigen. Eine Kürzung der tragenden Balken wäre möglich und würde verhindern, dass das Dach dem Fahrdrat zu nahe kommt.

Detlef Neuß

Internet-Auftritt

Seit Anfang März 2009 hat unser Kreisverband einen eigenen Internetauftritt im Rahmen des Bundesverbandes. Schauen Sie doch mal unter

www.vcd.org/moenchengladbach

vorbei. Dies macht es für uns sehr preiswert, da dies nichts kostet! Auch muss keine komplexe Steuerung erstellt werden, da die Pflege der Seiten innerhalb eines vom BV zur Verfügung gestellten Editors erfolgen kann. So braucht man sich keine Gedanken zum *Corporate Layout* zu machen, sondern nur(!) zum

Inhalt. Aber auch das ist schon schwierig genug. Über Inhalte, Anregungen und Verbesserungsvorschläge würde ich mich sehr freuen.

Wichtigste Inhalte:

Alle **aktuellen Termine**, das vollständige **Archiv des Niers-Info**. Hier finden Sie neben der aktuellen Ausgabe alle bisher erschienenen Ausgaben des Niers-Info. Sortiert nach Jahren liegen alle Ausgaben als PDF-Datei zum Ansehen oder Herunterladen bereit.

Roland Stahl

Neue Buslinie 014

Mit der Neueröffnung des neuen Finanzamtes Mönchengladbach Mitte Februar im Nordparkgelände nahe des Fußballstadions wurde auch von der NVV AG die Buslinie 014 im Stundentakt in Betrieb genommen. Diese verbindet Rheydt-Marienplatz mit dem Finanzamt. Notwendig wurde diese neue Linie, da durch die Verlagerung der beiden bisherigen Ämter aus den Innenstädten, das neue Finanzamt aus Rheydt nur mit einer Umwegfahrt über

Mönchengladbach Hbf. erreichbar war. Eins *Abfallprodukt* dieser neuen Linie 014 ist nun die schon lange geforderte Direktanbindung von Ohler an das Zentrum Rheydt. Nach anfänglichen Querelen wegen der Linienführung ist nun eine günstige Strecke eingerichtet worden. Zu verdanken haben wir dies PRO BAHN Mönchengladbach, die insbesondere durch den großen Einsatz von Axel Friese einen Erfolg über die schlechte

Planung der NVV AG und Stadt zum Vorteil aller erreicht hat.

Der aktuelle Fahrplan sieht montags – freitags einen Stundentakt zwischen 6 und 18 Uhr vor. Es ist zu hoffen, dass

die NVV diesen Stundentakt im nächsten Fahrplan auf einen 30 Minutentakt verkürzt. Für eine innerstädtische Linie ist nur eine Fahrt je Stunde zu wenig.

Roland Stahl

Abgehängt

Pressemitteilung von PRO BAHN:

Mit Bedauern musste der Fahrgastverband PRO BAHN feststellen, dass der französisch-belgisch-deutsche Hochgeschwindigkeitszug Thalys ab dem kleinen Fahrplanwechsel im Sommer 2009 keinen Anschluss mehr an die Regionalexpresslinie 4 hat. Bisher bestanden am Aachener Hauptbahnhof perfekte Verbindungen von und nach Geilenkirchen, Erkelenz, Rheydt und Mönchengladbach.

Nun werden im Juni die Fahrzeiten des Thalys um ca. eine halbe Stunde "gedreht", mit denen des ICE INT Brüssel-Frankfurt getauscht (jener wird ab Juni über die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke Liege-Aachen verkehren).

Der Thalys fährt dann so, dass nicht nur der RE4 keinen Anschluss mehr hat, sondern auch so, dass die halbstündlich zum RE4 versetzt verkehrende RB33 in Richtung Mönchengladbach jeweils knapp verpasst wird, bzw. sind die entstehenden Übergangszeiten von 2 Minuten für einen Bahnhof wie den Aachener Hbf viel zu knapp bemessen, werden so folgerichtig in der Fahrplanauskunft der DB auch nicht angegeben.

Im Detail sieht es dann so aus, dass die zukünftigen Übergangszeiten zwischen Thalys und dem Regionalverkehr nach Mönchengladbach je Richtung 22 bis 37 Minuten betragen; viel zu lang für einen attraktiven Anschluss.

Trotz der Thalys-Werbekampagne, alles würde in naher Zukunft schneller, komfortabler und besser werden, ver-

schlechtert sich defacto die Fahrzeit. Ab Juni wird die Fahrt Mönchengladbach - Brüssel z.B. 3 Stunden und 15 Minuten dauern. Zum Vergleich: Heutzutage dauert diese Fahrt nur 2 Stunden und 45 Minuten. Pro Bahn International, sowie die Regionalverbände Euregio-Aachen und Niederrhein wehren sich strikt gegen diese Entwicklungen. Immerhin leben im weiteren Einzugsbereich der Halte Mönchengladbach Hbf, Rheydt Hbf über 250.000 Einwohner und auch das Fahrgastpotential des Kreis Heinsbergs ist nicht zu unterschätzen, dieser Landkreis zählt auch etwa 260.000 Einwohner. So leben in den Regionen Heinsberg und Mönchengladbach über eine halbe Million Einwohner – eine Zahl, die nicht zu unterschätzen ist.

Das Prinzip der Zeitersparnis beim Hochgeschwindigkeitsverkehr wird unserer Auffassung nach unwirksam, wenn an wichtigen Knotenpunkten, wie Aachen, keine oder nur noch schlechte Anschlüsse bestehen.

Schade erscheint dies auch vor dem Hintergrund, dass Thalys damit wirbt, ein Thalys-Ticket als Netzkarte im Tarifraum des AVVs benutzen zu können. Im Falle der Aachen-Gladbacher Bahn berechtigt ein Ticket Brüssel – Aachen z.B. zu einer Fahrt bis zur Tarifgrenze in Herrath.

Wir bitten die Verantwortlichen beim Thalys ausdrücklich, den zukünftigen Fahrplan zu hinterfragen. Eine Fahrzeitverschiebung beim Thalys im Minuten-



bereich könnte bereits den Anschluss an die RB33 nach Mönchengladbach verbessern. Ab spätestens Ende 2009, wenn auch der Thalys über die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke Liege-

Aachen verkehrt, sollten wieder attraktive Anschlüsse Richtung Heinsberger Land und Mönchengladbach bestehen.

Michael Bienick (PRO BAHN NRW)

L19n

Meldung in der Rheinischen Post vom 24.03.2009:

Zurzeit finden beim Landesbetrieb Straßenbau Umweltverträglichkeitsprüfungen für verschiedene Trassen der L19 statt. Welche Trasse es letztlich werden soll, sei noch völlig offen.

Das leidige Thema L19 kommt also wieder auf den Tisch. Die L19 soll die Ostumgehung für Mönchengladbach schaffen, d.h. unter anderem die Wohngebiete am Ruckes in Mönchengladbach-Giesenkirchen vom Verkehr entlasten. Dass diese Entlastung dringend nötig ist, steht außer Zweifel. Aber es ist

wenig sinnvoll, die Ostumgehung auf der Trasse der alten A44 zu planen bzw. zu bauen. Die alten Argumente gegen die A44 (Lage im Naturschutz- und Naherholungsgebiet) gelten nach wie vor. Der VCD hat seinerzeit starke Argumente gegen die A44 vorgetragen.

Nachdem die A44 gestoppt worden ist, sind neue Wohngebiete entstanden, die sehr nah an die infrage stehende Trasse heranreichen. Jetzt auf dieser Trasse die L19 bauen zu wollen, ist völlig unverständlich. Der Bürgerprotest formiert sich bereits.

Martin Asbeck

Verkehrsentwicklungsplan MG

Am 24. März 2009 stellte die Stadt diversen Verbänden (VCD, BUND, Polizei) und benachbarten Städten und Kreisen den Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Mönchengladbach vor. Herr Clages von der Stadt hat auf seine charmante Art diese Untersuchung und daraus resultierenden Planungen vorgebracht. Es wurden in ca. 60 Minuten sehr viele Details und Anregungen gegeben.

In Stichpunkten:

- Für den **MIV** (motorisierten Individualverkehr) sind alle Ziele innerhalb der Stadt sehr gut und schnell zu erreichen. Mönchengladbach hat für die Größe der Stadt überproportional viele Straßen.

- Beim **Fahrradverkehr** verweigerte Herr Clages sich dem Wort ‚Verkehr‘. Verkehr findet auf einem Netz statt und das gibt es in Mönchengladbach nicht.

- Im **ÖPNV** gibt es in den Hauptverkehrszeiten ein am unteren Ende der laut VDV (Verband deutscher Verkehrsunternehmen) definierten Standards anzunehmendes Angebot für eine Stadt solcher Größe. Abends und sonntags sind erhebliche Mängel und die definierten Standards werden weit unterschritten.

- Für **Fußgänger** gibt es viele Schwachstellen und Gefahrenpunkte mit dem MIV. Das untersuchende Unternehmen fand 497 solcher Gefahrenpunkte.

Welche Maßnahmen ergeben sich nun daraus? Auch dazu gab es im VEP ei-

gentlich nur zwei wirkliche Schwerpunkte. Für den Straßenbau werden 5 wichtige Entlastungsstraßen vorgeschlagen. Details dazu mögen bitte dem VEP entnommen werden. Ich kann dazu auch auf einer der nächsten Treffen (siehe Termine) mündlich einige Details geben. Dringenden Handlungsbedarf gibt es für das Fahrradwegenetz. Hier fand das untersuchende Büro eigentlich keine 200m zusammenhängenden Fahrradweg, der den heutigen Vorgaben entspricht.

In der dem Vortrag folgenden Fragerunde hatte Herr Clages auf meine Frage nach den Reaktionen aus der Politik (Vorstellung im Planungs- und Verkehrsausschuss am 4.12.08; bei den Bezirksvertretungen im Januar 2009) nur mit den Schultern gezuckt. So richtig

wäre bisher dabei nichts heraus gekommen. Es hätten zwar alle interessiert zugehört. Aber mehr war wohl nicht.

Die Kommunalwahl steht dieses Jahr an. Vielleicht haben wir die Chance die Parteien etwas unter Druck zu setzen und doch endlich mal was Positives für den Umweltverbund im Verkehr zu erreichen.

Zum Schluss noch eine kleine Statistik: 2005 lag der Modalsplit in Mönchengladbach bei 58% MIV, 7% Fahrrad, 18% zu Fuß und 16% ÖPNV. Bis 2015 soll sich das auf 62% MIV, 6% Fahrrad, 17% zu Fuß und 15% ÖPNV verschieben, wenn nicht gegengesteuert wird. Wir müssen also was tun!!!!

Roland Stahl

Regiobahnverlängerung

Die CDU der Stadt Willich hat ein sehr altes Thema (ca. 10 Jahre) wieder aufgegriffen. Nachdem die Regiobahn zwischen Mettmann und Kaarst nun seit 10 Jahren sehr erfolgreich fährt und bewiesen hat, dass die Menschen bereit sind öffentliche Verkehrsmittel bei ansprechendem Angebot zu nutzen. 1998 hatte der sehr dürftige Fahrplan der DB AG immerhin 512 Fahrgäste pro Tag. Samstags und sonntags wurde nicht gefahren. Schon der Studentakt der Regiobahn ab Sommer 1999 brachte einen großen Zuwachs auf 4.800 Fahrgäste je Tag. Seit der Einführung des 20-Minutentaktes (abends und am Wochenende 30-minütlich) brachte ein kontinuierlichen Anstieg auf fast 18.600 in 2007.

Nun möchte die CDU in Willich die Regiobahn bis Viersen oder Venlo verlängern. Hoffentlich ist das nicht nur eine Wahlkampfparole. Gerade die Stadt Wil-

lich war einer der Hauptgegner der 2000 diskutierten Verlängerung bis Viersen. Die Kosten wären zu hoch. Die bisherige ausschließlich auf das Auto gerichtete Verkehrspolitik der politisch Verantwortlichen (i.A. die CDU) in der Stadt und im Kreis Viersen hat erkannt, das eine Bahnanbindung ein Standortvorteil ist. Das große Gewerbegebiet Müncheide ist nur sehr schlecht an den ÖPNV angebunden. Besonders aus Richtung Neuss/Düsseldorf ist es sehr schlecht. Hier hofft die CDU mit einer Wiederinbetriebnahme der Strecke und einer Neuausrichtung des Busangebots in der Stadt auf die beiden Bahnhöfe (Schiefbahn und Neersen). Beide Bahnhöfe liegen sehr am Rande der Stadt Willich (Neersen sogar auf dem Gebiet der Stadt Mönchengladbach) und können nur bei einem guten Busanschluss attraktiv vermarktet werden.



Die Strecke zwischen der jetzigen Endstation Kaarster See und Viersen ist als Bahndamm noch weitgehend vorhanden und nicht(!) entwidmet. Letzteres ist sehr wichtig, da dadurch kein neues Planfeststellungsverfahren notwendig wird. Da auch keine Bebauung vorhanden ist, wird der Wiederaufbau relativ preiswert möglich sein. Größere Kreuzungsbauwerke mit Straßen sind nur 2 notwendig. Eine Verlängerung der S28 bis Venlo ist geplant, da es dann erhebliche Mittel aus EU-Töpfen gibt. Allerdings wird dies auf der heute eingleisigen Strecke zwischen Dülken und Kal-

denkirchen nicht funktionieren. Diese muss dann endlich 2-gleisig ausgebaut werden.

Am 31. März 09 hat der VCD zusammen mit PRO BAHN eine Veranstaltung der CDU Willich besucht, zu der auch der neue NRW-Verkehrsminister Lutz Lienenkämper eingeladen war. Dort wurde von allen Anwesenden klar gemacht, dass die Verlängerung für die weitere Entwicklung in Willich sehr wichtig ist. Mal sehen, ob es nicht nur eine Wahlkampfaktion ist. Der Eindruck ergab sich aber nicht.

Roland Stahl

Ein Jubiläum?

Ein fragwürdiges Jubiläum kann die Stadt Mönchengladbach 2009 feiern:

40 Jahre keine Straßenbahn.

Um die autogerechte Stadt umzusetzen hat die Stadt Mönchengladbach in 1960ern beschlossen, die den Individualverkehr störende Straßenbahn stillzulegen. Am 15. März 1969 war es dann soweit: Die letzte Fahrt stand an. Endlich war Mönchengladbach eine moderne Stadt ohne die störenden Straßenbahnen. Jetzt galt es, die Mitte der 1960er im Stadtrat beschlossene endgültige Einstellung des ÖPNV in Mönchengladbach bis Mitte der 1980er vorzubereiten. Bis dahin hat jeder Bürger ein Auto und ein ÖPNV ist nicht mehr notwendig. Die Geschichte hat uns eines besseren belehrt. Immerhin fahren im Jahr 2009 doch noch Busse. Und das sogar auf den alten Linienwegen der Straßenbahnen. Bis heute hat sich am Liniennetz in Mönchengladbach eigentlich wenig getan. Kleinere Änderungen durch Linientausche oder ein paar kleine Anpassungen aufgrund veränderter Besiedlungsstrukturen war alles in

den letzten 40 Jahren. Nur das Fahrplanangebot ist in den Schwachlastzeiten erheblich ausgedünnt worden. Positiv hinzugekommen sind die Schnellbuslinien und das Nachtangebot am Wochenende.

Leider haben viele Städte bis in die 1990er hinein ihr Straßenbahnnetz stillgelegt. Aber nur wenige von der Größe Mönchengladbachs. In den Städten mit Straßenbahnen sind diese in den letzten Jahren stark modernisiert worden. Neue Fahrzeuge und moderne Streckenanlagen bieten den Fahrgästen eine echte Alternative zum Auto. Auch neue Strecken und in einigen Städten sogar komplette Wiederinbetriebnahme (Oberhausen, Saarbrücken) zeigen, dass Großstädte ohne ein leistungsfähiges Straßenbahnsystem keine richtige Alternative zum Auto haben.

Ob Mönchengladbach wieder eine Straßenbahn bekommt, liegt in den Sternen und weiter Zukunft. Bei der katastrophalen Haushaltslage ist zurzeit nicht daran zu denken. Schade!

Roland Stahl

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.

22. April 2009

27. Mai 2009 Jahrsversammlung

24. Juni 2009

22. Juli 2009

26. August 2009

23. September 2009

28. Oktober 2009

25. November 2009

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

Impressum:

VCD-Kreisverband Mönchengladbach/Grenzland

1. Vorsitzender

Roland Stahl

Myllendonker Straße 52

41065 Mönchengladbach

Tel.: 02161/650914

e-Mail: 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

eMail: r.beusch@gmx.de

Helmut Bongartz

Taubenstraße 29

41236 Mönchengladbach

Tel: 02166-254787

eMail: info@helmut-bongartz.de

Das Niers-Info ist das Mitteilungsblatt des VCD-Kreisverbandes Mönchengladbach/Grenzland e.V. Es berichtet über die Aktivitäten des KVs. Zurzeit ist ein regelmäßiges Erscheinen nicht geplant. Wir streben 2 Ausgaben im Jahr an. Beiträge durch Mitglieder sind sehr willkommen. Der Vorstand behält sich die Veröffentlichung vor. Beiträge bitte per Post an Roland Stahl senden. Vorformatierte Beiträge sind willkommen und können per E-mail (an niersinfo@mg-stahl.de) gesendet werden.

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



Einladung zur Mitgliederversammlung

Liebe Mitglieder,
zur diesjährigen Hauptversammlung laden wir Sie recht herzlich ein.

Mittwoch, 27. Mai 2009
in der Gaststätte Krefelder Hof
Mönchengladbach, Hindenburgstraße 224
Beginn 19.30 Uhr

1. Wahl des Versammlungsleiters und des Protokollführers
2. Genehmigung bez. Korrektur der Tagesordnung
3. Niederschrift über die letzte Hauptversammlung
4. Tätigkeitsberichte
 - a) Bericht des Vorstandes
 - b) Kassenbericht
 - c) Bericht der Kassenprüfer
 - d) Aussprache und Entlastung
5. Wahlen
 - a) Wahl des/der Vorsitzenden
 - b) Wahl der zwei stellvertretenden Vorsitzenden
 - c) Wahl des Finanzverwalters
 - d) Wahl der Kassenprüfer/innen
 - e) Wahl des/der Delegierten zur Landesdelegiertenversammlung
6. Anträge
7. Vorschau auf das kommende Jahr
8. Verschiedenes

Der Vorstand