



VCD

Ausgabe 27
September 2009

NIERS-Info

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



Unser Stand auf dem Niederrheinischen Radwandertag

Inhalt:

Grußwort
Geplante Verlängerung der S 28 Venlo
Neue Rechte für Fahrgäste
Tausch der RE 2 gegen die RE 11
Niederrheinischer Radwandertag 2009
Das Nachtnetz der SWK

Der neue Bahnhof Viersen
Urlaubserfahrungen: Fahrrad und Bahn
Erinnerungen
Protokoll der Jahresversammlung 2009
Ganz am Ende
Termine



Grußwort

Liebe VCD-Mitglieder,
die Kommunalwahlen liegen nun hinter uns und haben für unseren Bereich, zumindest in Mönchengladbach eine überraschende Veränderung gebracht. Die CDU/FDP-Koalition hat keine Mehrheit mehr. Ein erster Hoffnungsschimmer auf eine mehr am Menschen orientierten Verkehrspolitik.

In den beiden Kreisen wurde aber die bisherige Regierung bestätigt, so dass dort keine Verbesserungen im öffentlichen Verkehr zu erwarten sind. Leider kann man nur sagen. Denn gerade der ländliche Raum wird immer mehr zur reinen Autofahrerdomäne. Trotz aller Diskussionen um Klimaerwärmung und

Umweltschutz tut sich auch in den nächsten Jahren nichts. Ein kleiner Hoffnungsschimmer bleibt die Verlängerung der S28 nach Viersen und Venlo. Wenn es denn klappen wird. Der VCD Kreisverband wird die Aktionen des Kreises Viersen und der Stadt Willich aktiv begleiten.

Ich wünsche den Lesern unseres Niers-Infos viel Spaß beim Lesen und hoffe, dass für jeden was Interessantes dabei ist. Sollten Sie ein Thema vermissen, so schreiben Sie mir bitte. Meine Post- und E-Mail-Adresse finden Sie im Impressum.

Ihr Roland Stahl

Geplante Verlängerung der S 28 nach Venlo

Der Kreis Viersen prüft zur Zeit die Möglichkeit der Verlängerung der S-Bahn-Linie 28 von der Endhaltestelle Kaarster See bis nach Venlo. Eine Machbarkeitsstudie ist in Arbeit. Vom Ergebnis dieser Studie wird es abhängig sein, ob man mit diesem Projekt in das Planfeststellungsverfahren eintritt.

Die Verlängerung der S 28 wird sowohl vom Kreis Viersen als auch von der von der Stadt Willich gewünscht. Treibende Kraft hierbei ist die CDU, die das Projekt keinesfalls als Wahlkampfthema, sondern als ernsthaftes Zukunftsprojekt betrachtet. Die S 28 soll in Zukunft die jetzt nicht an den Bahnverkehr angebundenen Orte Schiefbahn, Willich und Neersen berücksichtigen. Ob man sich dabei an die alte, teilweise noch vorhandene Trasse hält, oder ob Abweichungen hiervon nötig und Sinnvoll sind, muss noch geklärt werden.

Das der Kreis Viersen mit einem Anwachsen der Bevölkerung rechnet und der Pendlerverkehr in Richtung Düsseldorf die Autobahn schon jetzt stark belastet, ist dieses Projekt durchaus sinnvoll. Da man die S 28 von Viersen aus über Dülken, Boisheim, Breyell und Kaldenkirchen bis nach Venlo weiterleiten möchte, hofft man natürlich zur Finanzierung der Strecke auf EU-Mittel.

Probleme bei der Verwirklichung stellen die eingleisige Streckenführung zwischen Dülken und Kaldenkirchen - hier müsste ein bereits lange geforderter zweigleisiger Ausbau erfolgen – und der Widerstand der Stadt Mönchengladbach gegen den Ausbau dar. Die Mönchengladbacher möchten keine Bahnverbindung Niederlande – Düsseldorf, die ihre Stadt nicht berücksichtigt. Dabei wären durch eine Wiederbelebung des Bahnhofs Neersen die nördlichen Stadtteil von Mönchengladbach sehr gut an

Neuss und Düsseldorf angebunden. Auch das Industriegebiet Münchheide ist dann von Mönchengladbach aus besser erreichbar. Hier besteht noch Verhandlungsbedarf.

Die RE 13 (Hamm, Wuppertal, Düsseldorf, Mönchengladbach, Venlo) könnte zwischen Viersen und Venlo die kleinen Haltepunkte auslassen und deutlich beschleunigt werden. Eine Verlängerung dieser Linie bis Eindhoven wird hierdurch denkbar. Die Niederländer wünschen sich ohnehin eine schnellere Verbindung zum Flughafen Düsseldorf.

Im Vorfeld fanden bereits einigen Veranstaltungen zur S-28-Verlängerung in Willich und Viersen statt. Bei einer dieser Veranstaltungen war auch Verkehrsminister Lienenkämper anwesend, der im Falle eines positiven Ergebnisses der Machbarkeitsstudie seine Unterstützung zusagte. Es bleibt zu hoffen, dass in unserer Region mit der S-28-Verlängerung endlich wieder einmal ein Verkehrsprojekt umgesetzt wird, das nicht ausschließlich der Autovorrangpolitik dient.

Roland Stahl

Neue Rechte für Fahrgäste

Pünktlich zum Halbjahreswechsel setzt die bundesdeutsche Politik eine bereits verabschiedete EU-Verordnung um, die die Fahrgastrechte deutlich verbessert. Darüber informierte die Schlichtungsstelle Nahverkehr der Verbraucherzentrale NRW „www.schlichtungsstellenahverkehr.de“, kürzlich interessierte Kunden per Rundmail. Im Einzelnen verbessern sich folgende Rechte:

Bei Unpünktlichkeit von mindestens 60 Minuten muss das betroffene Schienenverkehrsunternehmen den Nahverkehrskunden 25% des Fahrpreises erstatten, bei über 120 Minuten Verspätung sogar 50%. Wird eine Hotelübernachtung erforderlich, muss das Bahnunternehmen im o.g. Fall auch diese übernehmen. Ausnahmen sind höhere Gewalt (z.B. Personenunfälle auf der Strecke) und so genannte Bagatellfälle (Erstattungen unter 4 Euro). Alternativ zur Entschädigung kann der Bahnkunde auch vom Reisevertrag zurücktreten oder die Fahrt verschieben, also die Fahrkarte kostenlos zurückgeben oder umtauschen, anstatt mit dem verspäteten Zug zu fahren. Neu ist, dass auch Verspätungen in der

Reisekette (z.B. Anschlussverluste aufgrund verspäteter vorheriger Züge) Erstattungsansprüche auslösen.

Bereits ab 20 Minuten Verspätung bzw. beim Zugausfall können Fahrgäste jeden anderen Zug benutzen, also auch Fernzüge. Ausgenommen sind reservierungspflichtige Züge (z.B. City Night Line); das Bahnunternehmen kann die Mitnahme auch verweigern, wenn eine erhebliche Störung des Betriebsablaufes zu erwarten ist.

Speziell nachts zwischen 23 und 5 Uhr dürfen Fahrgäste verspäteter Züge (ab 60 Minuten) auf Bahnkosten ein Taxi benutzen, falls kein preisgünstigeres Verkehrsmittel zur Verfügung steht. Die Erstattungsobergrenze beträgt 80 Euro. Bereits ab 20 Uhr dürfen Taxis benutzt werden, wenn der letzte Zug einer Linie ausfällt und der Zielort bis 24 Uhr nicht mit anderen Verkehrsmitteln erreicht werden kann.

Abonnenten der Verkehrsverbünde können allerdings weder Entschädigungen geltend machen noch ihr Abo kündigen. Hier beschränkt sich die gesetzliche Haftung der Bahnunternehmen auf



die Fahrtverschiebung, die Zugänderung und die Taxinutzung bei Totalausfall. An dieser Stelle ist es wichtig, auf die oftmals günstigen tariflichen Bedingungen der Verkehrsverbände hinzuweisen: beispielsweise dürfen VRR-Abonnenten bereits ab 20 Minuten Verspätung zu jeder Tag- und Nachtzeit alle verfügbaren Züge benutzen, nachrangig dazu auch ein Taxi.

Insgesamt sehr erfreuliche Nachrichten für Bahnkunden! Gerade die verbindliche Regelung der Verspätung auf der gesamten Reisekette schafft eine Rechtssicherheit, durch die die Fahrgäste dem System Eisenbahn wieder mehr vertrauen können. Auch das grundsätzliche Recht, im deutlichen Verspätungsfall Fernzüge benutzen zu dürfen, ist eine vertrauensbildende Maßnahme.

Nicht zuletzt schaffen Rechte auf Hotel- und Taxinutzung bei Zugausfall mehr Reisesicherheit bei Nachtfahrten.

Die Nichtregelung von Fällen höherer Gewalt ist aus PRO BAHN-Sicht allerdings ebenso bedenklich wie die zu hoch angesetzte Bagatellgrenze: denn im Fall einer 70-minütigen Verspätung fällt der Fahrgast bereits mit einer Fahrkarte zu 15 Euro durch, denn die angesetzten 25% Erstattung ergeben hier nur 3,75 Euro. Die Fernzugregelung erscheint durch die Betriebsstörungsklausel schwammig: Hier öffnet der Gesetzgeber leider dem Fahrgast-Ausschlussbegehren eines großen deutschen Bahn-Monopolisten Tür und Tor!

Freundlicherweise von Volker Windisch (PRO BAHN Niederrhein) zur Verfügung gestellt. Vielen Dank dafür!

Tausch der RE 2 gegen die RE 11

Der VRR tauscht voraussichtlich im Jahr 2011 die Bahnlinien RE 2 und RE 11. Durch diese Maßnahme wird die Stadt Mönchengladbach ihre direkte Bahnverbindung nach Münster verlieren. Zwar würde sich nichts an der direkten Verbindung von Mönchengladbach mit Städten wie Krefeld, Duisburg und Essen ändern; der Endhaltepunkt der RE11 ist jedoch Hamm. Hamm ist aber bereits durch die RE 13 mit Mönchengladbach direkt verbunden.

Die RE 2 ist zurzeit die schnellste Verbindung Linker Niederrhein – Münster. Auch wird durch die RE 2 ein interessantes touristisches Angebot ins Münsterland abgedeckt. Des Weiteren ist die RE 2 auch aus Richtung Aachen über MG die schnellste und attraktivste Verbindung. Die RE 2 ist der Zug, der das beste und fahrgastfreundlichste Wa-

genmaterial in Mönchengladbach vorzuweisen hat. Die Triebwagen der ebenfalls auf dem Teilstück Mönchengladbach – Duisburg verkehrenden Linie RB 33 sind unbequemer und während der Hauptverkehrszeit häufig überfüllt, es gibt auch kein Zugbegleitpersonal.

Leider ist ein Tausch der Linien RE 2 und RE 11 aus verkehrspolitischen Gründen unumgänglich, daher müssen Reisende aus Mönchengladbach in Richtung Münster in Zukunft in Duisburg umsteigen. Die Qualität des Wagenmaterials auf dieser Strecke wird ebenfalls abnehmen. Es ist beabsichtigt, die RE 11 im Stundentakt mit Triebwagen der Baureihe ET425 zu betreiben. Bei den dann eingesetzten ET425 soll die Bestuhlung durch eine neue bequemere Variante ersetzt werden. Dies ist jedoch kein vollwertiger Ersatz für die Doppel-

stockwagen der RE 2, die dem Fahrgast auch auf längeren Strecken guten Komfort bieten. In Zukunft wird der Bahnverkehr auf dieser Strecke optisch einem reinen S-Bahn-Verkehr gleichen. Das provinzielle Image der Stadt Mönchengladbach wird hierdurch noch verstärkt. Auch wenn an dem Tausch RE 2 – RE 11 nichts mehr zu ändern ist, sind

die Politiker unserer Region aufgerufen, weitere Verschlechterungen des Bahnverkehrs zu verhindern. In Zukunft sollte man stattdessen verstärkt daran arbeiten, den Qualitätsverlust den der Bahnverkehr in Mönchengladbach in den letzten Jahren erlitten hat, wieder rückgängig zu machen.

Detlef Neuß

Niederrheinischer Radwandertag 2009



Radwandertag – aus passiver Sicht

Wie in jedem Jahr haben wir auch dieses mal die Teilnahme am Niederrheinischen Radwandertag empfohlen. Das ist eine Aktion in unserem Sinn, und wir nehmen an, dass viele unserer Mitglieder teilgenommen haben. Unser Mitglied Martin Asbeck hat mehrere Male

darüber berichtet. Dieses Mal war er verhindert, und wir würden uns darüber freuen, wenn ein anderer unserer Mitglieder uns seine Erlebnisse und Eindrücke im Niers-Info mitteilen würde. Um die große Öffentlichkeit des Radwandertages für Werbung in eigener Sache zu nutzen, hat der Vorstand be-



schlossen, auf eine aktive Teilnahme zu verzichten und statt dessen am Start- und Zielort in Mönchengladbach, hinter der Kaiser-Friedrich-Halle mit einem Infostand den VCD bekannt und interessant zu machen. Zum Start hatte sich eine größere Anzahl Teilnehmer eingefunden, aber die wollten verständlicherweise schnell auf die Strecke und hatten zunächst wenig Interesse daran, was sonst noch geboten wurde, z.B. Erfrischungen, Würstchen, Informationen über Radfahren und Fahrräder etc. Die Teilnehmer, die im Laufe des Tages Station machten, hatten dann etwas mehr Zeit, und wir konnten mit dem einen oder anderen ein paar Worte wechseln und ihm unsere Prospekte in die Hand drücken. Am besten gingen unsere Luftballons, und wir hoffen, dass sich die darauf gedruckten Buchstaben bei den Kindern und deren Eltern einprägen. Wir haben verpasst, eine Strichliste

zu führen, um die Kontakte zahlenmäßig festzuhalten. Allerdings war der Betrieb im Verhältnis zur Einwohnerzahl von Mönchengladbach mäßig, und auch der Schluss der Veranstaltung konnte einen nicht vom Hocker reißen. Wir müssen feststellen, dass die Station Mönchengladbach wohl nicht besonders geeignet ist, beim Radwandertag Werbung für den VCD zu machen. Mit unserem Aufwand an Zeit und Engagement hätten wir anderer Stelle vielleicht mehr erreicht. Dieses ernüchternde Resümee unseres Infostandes steht im umgekehrten Verhältnis zur Qualität des Radwandertages.

Die Idee, sich an diesem Tag zu repräsentieren, ist jedoch nicht verkehrt. Wir regen an, dass einer unserer Mitglieder einen Standort vorschlägt, wo wir mehr Publikum zu erwarten haben

Ruprecht Beusch

Das Nachtnetz der SWK

Das Netz der SWK, der Städtischen Werke Krefeld bedient einen Teil des Kreises Viersen und ist damit auch für Mitglieder unseres Kreisverbandes interessant. Darüber hinaus ist insbesondere das Nachtnetz ein Beispiel für fahrgastfreundlichen ÖPNV.

Die vier Straßenbahnlinien werden alle bis Mitternacht befahren, ab etwa 20.00 halbstündlich; auf dreien davon wird dann noch, außer sonntags im Stundentakt bis 3.00 gefahren.

Der Clou ist das spezielle Nachtnetz der SWK. Während tagsüber 23 Buslinien betrieben werden, läuft außer auf der Straßenbahn auf 6 Nachtlinien, NE 5 bis NE 10 der Betrieb im Stundentakt sonn-

tags bis donnerstags bis Mitternacht, und darüber hinaus freitags und samstags bis 3.00 und teilweise noch länger. Da die Nachtlinien mit Bussen betrieben werden, sind sie nicht an das Schienennetz gebunden, und werden durch vom Tagesbetrieb abweichende Streckenführung an den Nachtbetrieb angepasst. Diese Streckenführung erscheint vielleicht manchmal als Umweg, andererseits wird damit eine größere Fläche erreicht. So kann in Krefeld und Umgebung jeder auch spät in der Nacht bez. sehr früh am Morgen mit öffentliche Verkehrsmitteln nach Hause kommen.

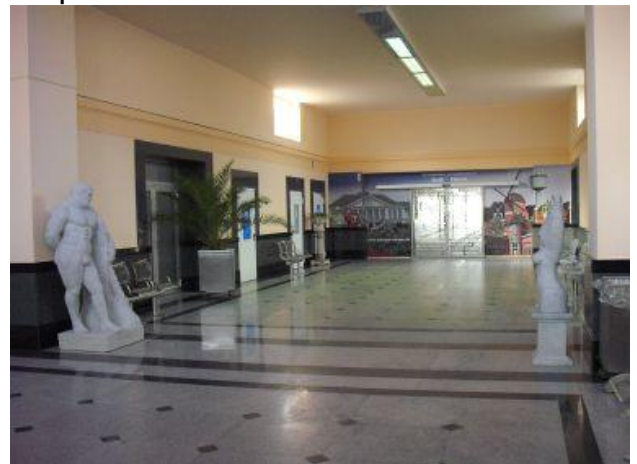
Ruprecht Beusch

Der neue Bahnhof Viersen



Viersen hat einen neuen Bahnhof bekommen. Am 23.8.09 war offizielle Eröffnung. Natürlich nicht so komplett neu. Aber der alte ist vollständig renoviert worden. Dabei fand eine Teilung statt. Das Bahnhofsgebäude gehört nun der Stadt Viersen. Der betriebliche Teil weiterhin der DB AG. Das sieht man auch! Das Bahnhofsgebäude ist kernsaniert worden und mit Läden und einem Bistro/Eis-Cafe sowie einer kleinen Pommesbude ein echtes Schmuckstück. Wir haben vor dem Mitgliedertreff am 22.7.09 eine kleine Exkursion zum neuen Bahnhof gemacht. Wir waren alle sehr beeindruckt und die Mönchengladbacher Teilnehmer wurden richtig neidig. Auch eine Probe im Bistro war sehr

zufrieden stellend. Ein sehr leckeres Eis zu einem guten Preis! Auch die anderen Läden machten einen sauberen und netten Eindruck. Ein Besuch kann nur empfohlen werden.



Auf dem Bahnsteigbereich sind zwei

wichtige Änderungen vorgenommen worden:

- Ein Durchstich auf die Ostseite des Bahngeländes. Das dortige neue Wohngebiet hat nun eine sehr kurze Anbindung an die Bahn (aber auch Stadt)



- Die Bahnsteige haben Aufzüge bekommen.



Weiterhin sind die Bahnsteige renoviert und moderne Zugzielanzeige installiert worden.

Weitere Bilder auf unserer Internet-Homepage unter

www.vcd.org/vorort/moenchengladbach
im Menü „Themen/Aktuelles“

Roland Stahl

Urlaubserfahrungen: Fahrrad und Bahn

Im Sommer 2009 waren meine Frau und ich in Bayern. Wir sind mit dem Fahrrad entlang der Altmühl und entlang der Donau von Regensburg bis Passau gefahren. Übernachtet haben wir in unserem Wohnwagen.

Einmal sind wir dann von unserem Standort aus ein Stück flussaufwärts gefahren, am nächsten Tag ein Stück flussabwärts. Natürlich mussten wir die Radtouren so planen, dass wir abends wieder am Wohnwagen ankamen. Alle 3 bis 4 Tage haben wir den Wohnwagen dann ein Stück weiter flussabwärts bewegt.

Im Altmühltal läuft von Eichstätt bis Gunzenhausen eine Bahnstrecke parallel zur Altmühl. Also haben wir für einen Tag eine Radtour von Gunzenhausen bis zum Bahnhof Eichstätt und die

Rückfahrt per Bahn geplant. Am Bahnhof in Eichstätt angekommen stellten wir als erstes fest, dass es keinen Schalter für den Fahrkartenverkauf gibt. Man kennt das ja, also geht man zum Automaten. Nun muss eine Fahrkarte pro Person und eine Fahrkarte pro Fahrrad gezogen werden. Genügend Kleingeld war auch vorhanden, um den Automaten zu speisen. Die Personenfahrkarten konnte ich ohne weiteres ziehen, aber dann hat der Automat meine 5€-Scheine nicht mehr nehmen wollen. Da ich auf der Radtour keine EC-Karte mitgenommen hatte, musste ich ohne Fahrradkarten fahren. Aber auch dass kennt man ja, auf der ganzen Fahrt haben wir nicht einen Schaffner gesehen.

Ein anderes Mal sind wir von Kehlheim die Altmühl aufwärts bis Riedenburg ge-

fahren und abends mit dem Schiff zurück. Die Schiffsfahrkarten konnte ich in einem kleinen Laden neben der Anlegestelle kaufen, ohne Probleme und egal ob mit Kleingeld, Scheinen oder EC-Karte.

An der Donau sind wir von Straubing, wo unser Wohnwagen stand, nach Osterhofen mit dem Rad gefahren. Zurück nach Straubing sollte es mit der Bahn gehen. Ein paar Kilometer vor Osterhofen habe ich mal in meinem Fahrplanausdruck nachgeschaut, wann der Zug fährt. Natürlich in etwa 15 Minuten. Also mussten wir den Turbogang einschalten, um den Zug zu erreichen. Der Zug fährt nur alle 2 Stunden, also fahren wie Louis Armstrong. Als wir die Fahrräder durch die Unterführung zu den Gleisen schieben, höre ich die Ansage „der Zug nach Plattling hat 15 bis 20 Minuten Verspätung“. Puh, einmal tief durchatmen und Fahrkarten ziehen. Wir kennen das ja schon, die Personenfahrkarten sind kein Problem, aber die Fahrradkarten. Diesmal liegt es nicht am bezahlen

(ich habe die EC-Karte dabei). Diesmal finde ich die Fahrradkarten nicht. In Eichstätt war das kein Problem, aber hier?? Irgendwie finde ich im Menü keine Fahrradkarte. Außerdem hakt die Benutzerführung, man muss manche Schaltflächen 3 mal anklicken, bevor der Automat meine Auswahl annimmt. Ich werde nervös und komme gar nicht mehr weiter. Dann kommt der Zug und ich fahre wieder ohne Fahrradkarten. Diesmal hatten wir eine aufmerksame Schaffnerin. Sie hat die Fahrräder im Fahrradabteil gezählt und konnte so feststellen, dass noch 2 Räder ohne Fahrschein waren. Wir konnten dann im Zug nachlösen.

Mit Wehmut habe ich mich an die Zeiten erinnert, als ich das Bahnfahren lernte. In meiner Heimatstadt Wetter an der Ruhr (damals ca. 11.000 Einwohner) ging man zum Schalter am Bahnhof, sagte das Fahrziel und erhielt die gewünschte Karte. Fertig aus.

Martin Asbeck

Erinnerungen



29.5.1999 letzter Einsatztag
(©Roland Stahl)

10 Jahre ist es nun her, dass die attraktive Schnellzugverbindung Den Haag – Mönchengladbach – Köln eingestellt wurde. Zum Sommerfahrplan 1999 war es geschehen. Wieder wurde der linke

Niederrhein einer guten Bahn-Verbindung beraubt und der Abstieg von Mönchengladbach zum fernverkehrlosen Randgebiet war kurz vor der Vollendung. Mit dem IR-Ende im Sommer 2001 war dann endgültig Schluss mit Fernverkehr am linken Niederrhein. Und bis heute 10 Jahre später hat sich an diesem Zustand nichts geändert. Nur die Autobahnen sind mehr und breiter geworden. Man möchte jetzt der Bahn in Deutschland die Schuld daran in die Schuhe schieben. Aber das ist zu einfach gedacht. Die DBAG und alle anderen Anbieter von Bahn-Fernverkehr in Deutschland sind seit der bis heute un-



vollständig umgesetzten Bahnreform von 1994 zu eigenwirtschaftlichem Handeln verpflichtet. Und in einer Region die ausschließlich auf das Auto als Mobilitätsgewähr betrachtet, kann mit Bahnverkehr nur im subventionierten Nahverkehr überhaupt Geld verdient werden. In der Verkehrspolitik am linken Niederrhein kommt die Bahn doch nur als Subventionsempfänger vor. Der Abstieg unserer Region wurde von allen politischen Parteien entweder weitgehend klaglos hingenommen oder sogar aktiv unterstützt. Siehe auch Beitrag zum Wechsel RE2 auf RE11 und den damit einhergehenden hohen Qualitätsverlust im Fahrzeugmaterial. Auch hier hört man von der Politik in den betroffenen Städten nichts.

Wie hochwertiger Fernverkehr mit einfachen Mitteln aussieht, hat die damalige Linie zwischen Köln und Den Haag ge-

zeigt. Viele können sich noch daran erinnern: Attraktives Wagenmaterial und schnelle Fahrzeiten. Der Zug hielt in Deutschland nur in Köln-Deutz, Köln Hbf., Mönchengladbach Hbf. und Viersen. Mit einer Fahrzeit von 40 Minuten zwischen Köln und Mönchengladbach war eine schnelle Verbindung geschaffen. Dagegen stehen heute 55 Minuten. Viele Pendler haben diese Verbindung gerne genutzt und auch für Fernreisende aus den Niederlanden war dieser Zug eine schnelle Verbindung zum großen Bahnknoten Köln. Wer heute aus Eindhoven nach Süddeutschland möchte, muss immer mindestens zwei Mal umsteigen und teilweise Umwege fahren. Und welches Risiko des Anschlussverlustes bei der DB AG bei Umsteigerverbindungen besteht, wissen wohl die meisten von uns.

Roland Stahl

Protokoll der Jahresversammlung 2009

Protokoll der Mitgliederversammlung des VCD Kreisverband Mönchengladbach/Grenzland

Am 27.5.2009 in Mönchengladbach, Gaststätte Krefelder Hof

Der Vorsitzende R. Stahl begrüßt die Anwesenden und eröffnet die Sitzung um 19.30 Uhr.

Er stellt die frist- und formgerechte Einladung fest und beginnt mit der Tagesordnung:

TOP 1: Wahl eines Versammlungsleiters und Protokollführers

Ruprecht Beusch wird als Versammlungsleiter vorgeschlagen und einstimmig gewählt.

Roland Stahl wird als Protokollführer vorgeschlagen und einstimmig gewählt.

TOP 2: Die Tagesordnung wird einstimmig angenommen.

TOP 3: Die Niederschrift (veröffentlicht im Niers-Info Nr 25) der letzten Mitgliederversammlung wird einstimmig genehmigt.

TOP 4:

a) Tätigkeitsbericht des Vorstandes: Der Tätigkeitsbericht wird von R. Stahl vorgelesen (siehe Anlage)

b) Bericht des Kassierers und der Kassenprüfer. Der Kassierer berichtet über die Einnahmen/Ausgaben.

c) Die Kassenprüfer stellen eine ordnungsgemäße Kassenführung fest.

d) Nach kurzer Aussprache beantragt D. Neuß die Entlastung des Vorsitzenden und des Kassierers: jeweils einstimmig (mit zwei Enthaltungen) angenommen.

TOP 5: Wahlen zum Vorstand

Michael Seibert wird zum Wahlleiter gewählt. Er leitet diesen Tagesordnungspunkt.

Antrag auf Wahl per Handzeichen durch Martin Asbeck. Einstimmig angenommen.

a) 1. Vorsitzender:

Vorschlag: Roland Stahl

Roland Stahl wird einstimmig (1 Enthaltung) gewählt, er nimmt das Amt an.

b) Stellvertretende Vorsitzende:

D. Neuß schlägt R. Beusch vor. Er ist zur Kandidatur bereit.

R. Beusch schlägt D. Neuß vor. Er ist zur Kandidatur bereit.

Ruprecht Beusch wird einstimmig (1 Enthaltung) gewählt, er nimmt das Amt an.

Detlef. Neuß wird einstimmig (1 Enthaltung) gewählt, er nimmt das Amt an.

c) Finanzverwalter:

R. Stahl schlägt Martin Asbeck vor. Er ist zur Kandidatur bereit. Martin Asbeck wird einstimmig gewählt bei einer Enthaltung, er nimmt das Amt an.

d) Für das Amt der Kassenprüfer werden vorgeschlagen: Michael Seibert und Hiltrud Schmitz.

Beide sind zur Kandidatur bereit, werden einstimmig (bei jeweils 1 Enthaltung) gewählt und nehmen das Amt an.

e) R. Beusch schlägt Roland Stahl als Delegierten für die Landesdelegiertenkonferenz vor. U. Lüdtkemeier schlägt M. Asbeck als Stellvertreter vor. Beide sind zur Kandidatur bereit, werden einstimmig (bei jeweils 1 Enthaltung) gewählt und nehmen das Amt an.

TOP 5: Anträge: Es liegen keine Anträge vor.

TOP 6: Vorschau auf das kommende Jahr
Es ist schwierig eine Themenliste vorzugeben. Im Moment versucht der VCD auf aktuelle Themen zu reagieren. Die wenigen Aktiven ermöglichen keine umfangreichen Aktionen.

Es soll wieder ein Ausflug organisiert werden. z.B.: nach Münster, Aachen, Bonn; Euregio

TOP 7: Verschiedenes
Keine Meldungen.

Ende der Versammlung um 20.35 Uhr.

Ganz am Ende

Ausflugsplanungen

Auf der letzten Jahresversammlung wurde bei der Jahresplanung 2009/10 ein Ausflug gewünscht. Wir hatten in 2008 schon einmal einen Ausflug nach Lüttich und Maastricht geplant, der dann aber Mangels Nachfrage gestrichen wurde. Mittlerweile haben sich aber doch einige gemeldet, so dass wir diesen jetzt für März/April 2010 planen wollen. Details und genaues Datum werden im nächsten Niers-Info Anfang 2009 veröffentlicht. Wer bei der Planung und Durchführung den Vorstand unterstützen möchte, ist dazu herzlich eingela-

den. Kommen Sie zu unserem regelmäßigen Mitgliedertreffen (siehe letzte Seite) oder schreiben Sie mir (Adressen siehe Impressum). Roland Stahl

ICE in Mönchengladbach?

Letzte Meldungen zum neuen Fernverkehrsfahrplan sagen, dass die DB AG plant am Wochenende eine ICE-Verbindung auf der Strecke Berlin – Düsseldorf bis nach Mönchengladbach zu verlängern. Das wäre der erste Schritt für eine Wiederanbindung von Mönchengladbach an den Fernverkehr.



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.

23. September 2009
28. Oktober 2009
25. November 2009
23. Dezember 2009

27. Januar 2010
24. Februar 2010
24. März 2010
28. April 2010

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

Internet:

www.vcd.org/vorort/moenchengladbach

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

Detlef Neuß
Stapper Weg 94
41199 Mönchengladbach
Tel: 02166-10560
eMail: d-i-w.neuss@t-online.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. Eine PDF-Version steht auf unserer Internet-Seite www.vcd.org/vorort/moenchengladbach zum Herunterladen bereit.